

Reyner Banham

Los Angeles

Traduit de l'anglais et présenté par Luc Baboulet

/ Reyner Banham — Los Angeles / ISBN 978-2-86364-642-7

www.editionsparentheses.com

Éditions Parenthèses

En couverture :

Images extraites du film *La vérité nue* [*Where the Truth Lies*]
de Atom Egoyan (2004).

COLLECTION PUBLIÉE AVEC LE CONCOURS
DE LA RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR.

LIBRAIRIE DE L'ARCHITECTURE ET DE LA VILLE
PUBLIÉE AVEC LE CONCOURS DU MINISTÈRE DE LA CULTURE
ET DE LA COMMUNICATION
(CENTRE NATIONAL DU LIVRE ET DIRECTION DE L'ARCHITECTURE ET DU PATRIMOINE)

COPYRIGHT © REYNER BANHAM, 1971.
THIS TRANSLATION BY KIND PERMISSION OF MARY BANHAM.

COPYRIGHT © 2008, POUR LA VERSION FRANÇAISE, ÉDITIONS PARENTHÈSES
72, COURS JULIEN, 13006 MARSEILLE

ISBN 978-2-86364-642-7 / ISSN 1279-7650

Avertissement du traducteur

La présente traduction reprend la version de 1973, et non la première version de 1971. Entre les deux s'est glissé un changement quantitativement minime, mais dont les implications sont intéressantes (curieusement, les dernières éditions reviennent à la version d'origine sans mentionner la différence qui distingue les deux versions). Il s'agit d'un passage qui parle de « l'architecture des récents programmes civiques ou commerciaux [...] une collection d'édifices sans âme, et sans grâce, sans personnalité, ni sensibilité. »

Dans la deuxième version, Banham ajoute les lignes suivantes :

« Et il n'y a pas lieu d'amender ce jugement si l'on considère la nouvelle poussée de gratte-ciel des années soixante-dix qui sont apparus dans la partie sud-ouest du *downtown* depuis que ce livre a été publié pour la première fois. Quelle que soit l'élégance de leur livrée de verre sombre et d'acier, quels que soient l'ingéniosité et — espérons-le — le civisme des centres commerciaux pour piétons qui en occupent les fondations, ils demeurent des illusions dans une ville d'illusions.

Car l'illusion centrale, c'est de croire que Los Angeles possède un centre — une illusion qui repose en deux mots sur l'idée qu'une grappe de tours en verre fumé, où qu'elle apparaisse, signifie *downtown*. Le problème, c'est qu'il en apparaît partout, aux États-Unis comme ailleurs. Tout ce que Los Angeles y a gagné, c'est donc l'air d'avoir un *downtown* comme les autres. Et si l'on insiste pour trouver à cette petite douzaine de tours quelque trait spécifiquement angeleño, on pourra toujours dire qu'elles constituent un ghetto de plus — financier celui-là —, avec toute la paranoïa qui accompagne en sous-main de telles enclaves défensives. Déjà leurs promoteurs proclament qu'ils vont "arrêter le phénomène de dégradation urbaine à Spring Street" : une vision statique et monumentale du développement urbain, dictée par la peur qui saisit les capitalistes venus de l'est, lesquels ne sauront jamais comment se jeter dans ce flux qu'est la vie à Los Angeles. » (*infra*, pp. 181-183).

Puis Banham revient au texte initial pour conclure le chapitre.

L. B.

Los Angeles l'architecture des quatre écologies

/ Reyner Banham — Los Angeles / ISBN 978-2-86364-642-7

www.editionsparentheses.com

Chapitre 1

Dans le rétroviseur

Une ville tout en étendue — plus de 70 *miles* de long —, mais sans profondeur — elle n'accuse guère plus de soixante-dix ans d'âge, à l'exception de quelques recoins d'ancienneté et un petit centre qui n'a même pas deux siècles : Los Angeles est une architecture de l'instant dans une ville de l'instant. Ses bâtiments sont, pour la plupart, les premiers et les seuls à s'être jamais tenu sur la terre qu'ils occupent ; ils relèvent d'une douzaine de styles différents, le plus souvent importés, exploités et abandonnés en l'espace d'une mémoire d'homme. Il y a quelque chose dans sa forme, pourtant — une qualité logique, une consistance, même — dont l'unité suffit à faire d'elle l'objet possible d'une monographie historique.

Ai-je bien dit monographie historique ? Un concept si vieux, si académique et déjà si chargé peut-il prétendre à restituer la réalité de ce phénomène sans précédent qu'on appelle Notre-Dame Reine des Anges de Porciuncula, connue aussi comme la Cité de la Combustion interne, Surfurbia, Smogville, Aerospace City, Systems Land, ou encore l'usine à rêves du monde occidental ? S'il fait un piètre historien celui qui considère un artefact humain, quel qu'il soit, comme indigne de ses capacités professionnelles, pire encore est celui qui n'est pas capable de trouver de nouvelles bouteilles pour un vin nouveau. D'autant que ce vin-là — l'architecture de Los Angeles — a déjà été décanté dans l'un des plus vieux modèles de bouteilles de toute l'historiographie, et ce avec un succès tel que je n'essaierai pas de le concurrencer : *Architecture in Southern California*, de David Gebhard et Robert Winter¹ est le modèle même du guide classique d'architecture — érudit, précis, clair, bourré de cartes et d'un format pratique. Personne ne peut prétendre vouloir étudier l'architecture de Los Angeles et sortir de chez lui sans l'avoir dans sa poche. Mais chercher à le réécrire ne servirait à rien ; je tiens donc à exprimer ici la dette profonde et essentielle que j'ai envers ses auteurs, et à les rejoindre dans la reconnaissance d'une dette plus profonde encore, celle qui nous lie tous à Esther McCoy, à sa croisade de femme solitaire



Fig. 1 : Chaos sur Echo Park.

pour l'histoire de l'architecture moderne en Californie et la reconnaissance de ses monuments².

Pourtant, et malgré leur intention déclarée de couvrir «un large échantillon des différentes variétés de l'architecture de Los Angeles», ces esprits ouverts et curieux que sont Gebhard et Winter restent bridés par la définition du mot «architecture», assez conventionnelle, qu'ils acceptent implicitement. À un bout du spectre, ils oublient les bars à *hamburgers* et toute une floraison pop de constructions éphémères ; à l'autre, les autoroutes et les ouvrages de génie civil. Tous, pourtant, sont aussi essentiels à l'écologie humaine et à l'environnement construit de Los Angeles que les œuvres datées, au style répertorié, et réalisées par des architectes reconnus.

¹ David Gebhard, Robert Winter, *A Guide to Architecture in Southern California*, Los Angeles, 1965.

² Esther McCoy (ed.), *Five California Architects*, New York, 1960 ; *Modern California Houses*, New York, 1963 ; *Craig Ellwood*, New York, 1968.

C'est dans le but d'accommoder de tels extrêmes, que les chapitres suivants s'écartent quelque peu des normes qui régissent habituellement l'histoire de l'architecture urbaine. J'ai cherché à replacer l'architecture (au sens le plus conventionnel du mot) dans le contexte à la fois historique et topographique de cet artefact total qu'est le grand Los Angeles : seul ce double contexte permet de regrouper des architectures aussi polymorphes en une unité compréhensible, que la simple comparaison entre monuments isolés ne permet pas de discerner.

Si la plupart des observateurs parlent de monotonie plutôt que d'unité, de confusion plutôt que de variété, c'est en général parce que ce contexte leur a échappé [fig. 1] ; et ceci pour la bonne raison qu'il est unique (comme l'est toute singularité digne de ce nom) et qu'on n'a sous la main aucun point de comparaison. Il est extrêmement difficile, en l'absence de tout repère et de catégorie commode dans laquelle la ranger, de restituer dans sa totalité une construction humaine aussi singulière. Et nous sommes prompts, nous autres historiens, à agir comme Socrate dans l'*Eupalinos* de Paul Valéry : repousser l'insondable et rejeter l'inconnu à la mer.

Mais alors, comment combler l'écart qui interdit toute comparaison ? Le mieux est de commencer par apprendre la langue locale. Or, à Los Angeles, le design, l'architecture et l'urbanisme parlent tous la langue du mouvement. La mobilité l'emporte ici sur la monumentalité à un degré tel — comme Richard Austin Smith l'a montré dans un article fameux de 1965³ —, que cette ville ne sera jamais bien comprise de ceux qui ne peuvent évoluer à leur aise dans sa texture urbaine diffuse, ni se couler dans le flux de cette vie sans précédent. Aussi, comme les générations passées d'intellectuels anglais se mettaient à l'italien pour lire Dante dans le texte, c'est pour pouvoir lire Los Angeles dans le texte que j'ai appris à conduire.

Mais si la langue de Dante permet de lire d'autres textes italiens, la pleine maîtrise des dynamiques propres à Los Angeles ne livre accès qu'à Los Angeles, que sa mobilité même rend unique. Et voilà que j'ai derechef employé le mot « unique »... Non pas, pourtant, que je me cherche des excuses : les splendeurs et les misères de Los Angeles, sa grâce, son côté grotesque, me semblent aussi impossibles à répéter qu'ils sont sans précédent. Je ne partage ni l'optimisme de ceux qui en font le prototype de la cité future, ni la mélancolie de ceux qui y voient le présage funeste d'une universelle décadence urbaine. Qu'on prenne seulement la

³ Richard Austin Smith, « Los Angeles, Prototype of super-city », *Fortune*, mai 1965.

peine d'en parcourir l'histoire, et il saute aux yeux qu'aucune autre ville ne naquit jamais d'une telle rencontre entre une géographie, un climat, une économie, une démographie, une technologie et une culture, ni qu'aucune autre rencontre approchante, même de loin, puisse un jour advenir. L'interaction de ces différents facteurs doit donc toujours être replacée dans une perspective historique ; et comme il est à l'évidence dangereux de conduire tout en regardant derrière soi, la vieille métaphore qui compare l'histoire au rétroviseur de la civilisation semble aussi nécessaire qu'appropriée à toute étude de Los Angeles.

Observons tout d'abord une bizarrerie dans les pages jaunes de l'annuaire local : beaucoup d'entreprises mentionnent des succursales à Hawaï, en Nouvelle-Zélande ou en Australie, et ce sans autre forme de commentaire ni changement typographique. Or, il n'y a là ni curiosité pittoresque, ni simple vantardise commerciale : ces pays sont tout simplement les lieux les plus naturels où implanter une filiale, les prolongements du grand mouvement vers l'Ouest qui a mené les Angelenos jusqu'au bord du Pacifique — une lame de fond dont on peut, aujourd'hui encore, sentir les effets dans la vie de la cité.

Los Angeles regarde naturellement vers le soleil couchant, qui peut-être ici d'une beauté stupéfiante — la ville a d'ailleurs donné à l'un de ses grands boulevards le nom de son spectacle vespéral favori. Mais si l'œil peut suivre la course du soleil jusqu'à son terme, la migration vers l'Ouest, elle, eut forcément ses limites. Et c'est là, sur les plages du Pacifique, que les jeunes hommes qui faisaient route vers l'Ouest se sont arrêtés, c'est là que les grandes vagues de migrations paysannes d'Europe ou du Middle West se sont brisées, comme une déferlante d'espoirs tantôt comblés, tantôt frustrés. Il convient de bien saisir la puissance et la nature de ce mouvement vers l'Ouest, sans quoi on ne saisit pas les différences d'esprit qui distinguent Los Angeles de sa métropole-sœur, en Californie du nord.

San Francisco est venue se greffer sur la Californie depuis la mer. La Ruée vers l'or a d'abord fait le tour du Cap Horn, amenant peuples et cultures ; les maisons préfabriquées des Yankees, leurs attitudes qui, elles aussi, arrivaient préfabriquées d'Europe ou de Nouvelle-Angleterre — tout cela s'implanta tel quel sur la côte ouest. Vue par les Californiens du sud, San Francisco apparaît comme une enclave étrangère — quelque chose comme le *Protestant Pale* en Irlande —, alors qu'eux-mêmes arrivèrent pour la plupart depuis l'intérieur des terres, après avoir lentement traversé l'étendue du continent nord-américain et vécu son histoire.

Ils ont apporté et continuent d'apporter avec eux les préjugés, les motivations et les ambitions de la grande terre qui constitue le cœur des États-Unis. La première grande vague d'immigrés qui, à partir de 1885, arriva de Kansas City, était munie de simples billets d'excursion ; ensuite, leurs successeurs émergèrent du *dust-bowl* au volant de vieilles voitures d'occasion : ça n'est pas par hasard que le maire Yorty est surnommé à son insu le « Dernier des Okies », et Long Beach « le plus grand port de mer de l'Iowa » ! Los Angeles condense véritablement l'essence du Middle West et la porte à son point d'orgue : les dogmes réactionnaires de la *Bible-Belt* et la contestation que ces derniers suscitent viennent, à toute vitesse, se télescoper sous les palmiers. De là une situation culturelle où l'extrême est la norme, où le « juste milieu » n'est guère que cette portion de chaussée inaccessible qui se trouve au centre de l'autoroute.

Ces extrêmes s'arrangent pourtant pour coexister, même s'il arrive qu'éclate à Venice Beach, à Watts, et partout où il est de bon ton de s'affronter, quelque flambée de violence sporadique. Comme par miracle, cette ville des extrêmes manifeste une tolérance presque excessive. Elle le doit en partie à l'indifférence, sans doute le vice le plus fameux de Los Angeles, mais aussi à l'extraordinaire mélange culturel qui est à l'origine de la ville. Si Los Angeles n'est pas une tyrannie protestante moraliste et monolithique — et il va de soi que tel n'est pas le cas —, c'est parce que la culture agraire du Middle West a subi en parvenant à la côte Pacifique une véritable transformation : une sorte de mutation solaire qui a bouleversé toutes les positions morales, les attitudes politiques, les groupements ethniques et les psychologies individuelles. On a souvent relevé cette mutation, la plupart du temps avec une stupéfaction incrédule. Un observateur, pourtant, a su dépasser ce stade et donner de cette « californisation » une allégorie dont la justesse semble se vérifier de génération en génération : il s'agit de Ray Bradbury dans la plus pénétrante de ses histoires martiennes — « Ils avaient la peau brune et les yeux dorés » — où les familles de terriens, qui se transforment à leur insu en martiens aux yeux d'or, grands et bronzés, abandonnent les villes terriennes trop soignées avec les soucis et les devoirs qu'elles symbolisent, pour s'en aller librement courir les montagnes.

En un sens, les agriculteurs qui arrivaient se voyaient imposer cette métamorphose martienne par la nature même de leurs occupations quotidiennes. Si une famille de fermiers habituée à cultiver le blé pouvait s'installer dans la vallée centrale du côté de Stockton et continuer à cultiver le blé, ceux qui se rendaient dans la Californie du

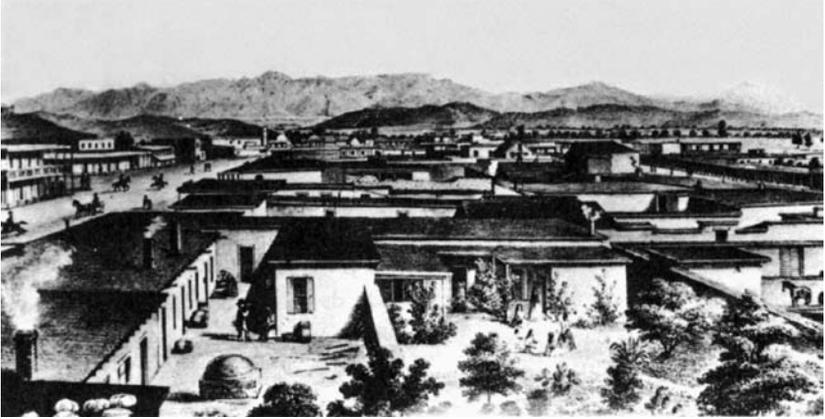


Fig. 2 : Le pueblo de Los Angeles en 1857.

sud devaient abandonner d'emblée jusqu'à l'idée d'essayer. Là où il y avait de l'eau, c'était les cultures de type méditerranéen qui s'avéraient les plus adaptées et les plus rentables : olives, vignes et surtout les agrumes, première source de richesse dans la Californie du sud après la terre elle-même. Et ces conducteurs de charrue, ces faucheurs aux mains calleuses, se transformaient en *gentlemen* horticulteurs évoluant au milieu des « fontaines et des plantations ».

Les plantes et les produits agricoles, qui constituaient la base de cette culture rurale en mutation, avaient précédé l'arrivée des gens du Midwest et de l'Europe du Nord ; car la grande vague de migration vers l'Ouest avait heurté les derniers remous d'une autre vague en train de refluer vers le Sud : celle du régime mexicain en déroute, qui lui-même avait succédé à la colonisation initiale de la Californie par les Espagnols. Les deux courants se mêlèrent autour de quelques reliques hispaniques d'importance : les Missions, où les prêtres avaient cultivé le raisin, les olives et les oranges en même temps que la parole chrétienne ; la ligne de communication militaire que constituait le Camino Real et les forts du Presidio ; enfin, le Pueblo de Nuestra Senora Reina de Los Angeles de Porciúncula lui-même [fig. 2].

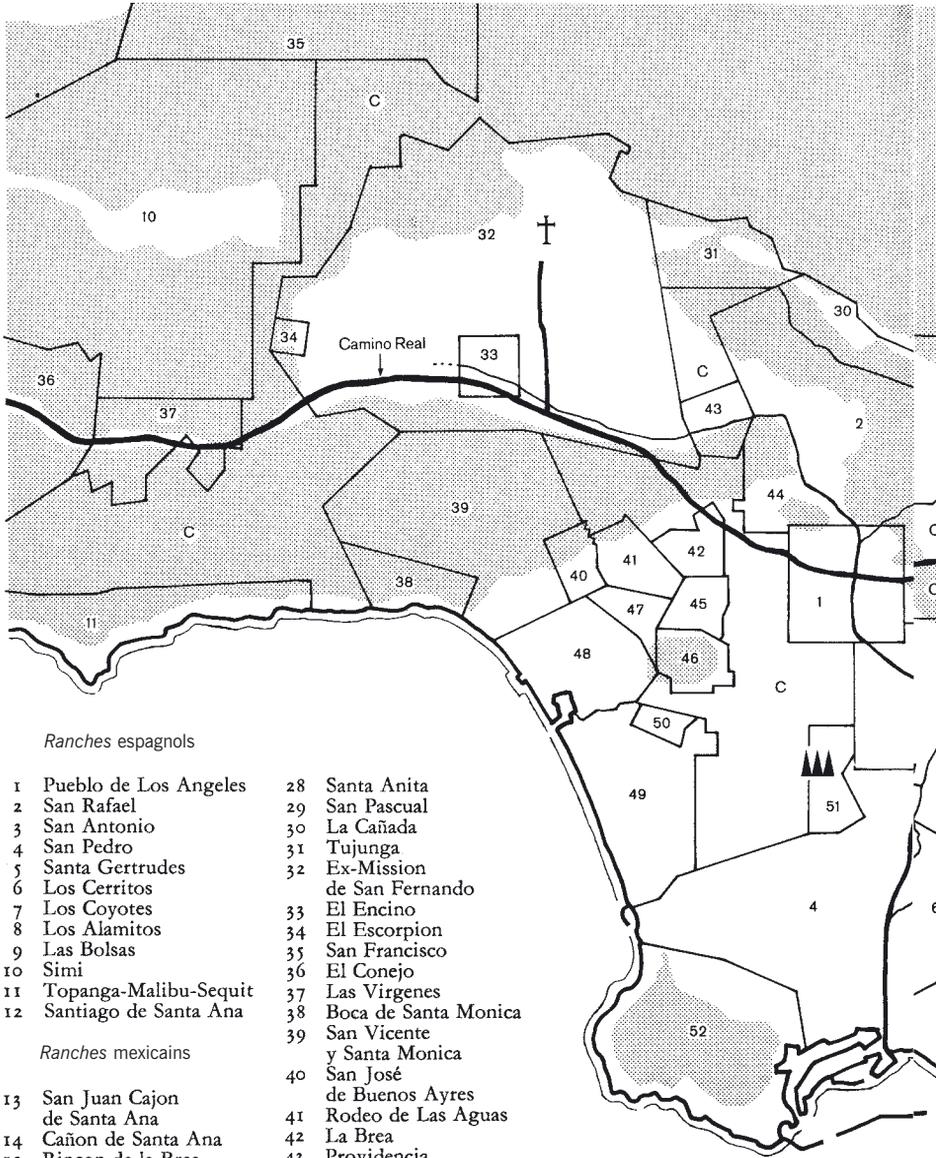
Mais l'héritage essentiel demeure le mode d'exploitation de la terre : son échelle, sa générosité et son style étaient si contagieux que ses structures foncières déterminent encore, dans le Grand Los Angeles d'aujourd'hui, le nom du moindre bout de terrain. La plupart des titres originellement concédés par les rois d'Espagne et les gouverneurs mexicains furent confirmés, à partir de 1848, sous forme de patentes octroyées par le gouvernement des États-Unis (mais souvent longtemps

après, les litiges sur l'attribution des terres étant presque devenus, en Californie, un sport national). Ainsi fut légué à toute la région le canevas des limites de propriété, des frontières administratives et des noms de lieux [fig. 3], qui assure à la tradition hispanique une manière d'immortalité culturelle.

La culture de Los Angeles — bien qu'anglo-saxonne pour l'essentiel (« construite par les Anglais, financée par les Canadiens ») — est donc profondément imprégnée des traces de l'Espagne, et ce depuis l'arrivée des premiers Yankees : depuis l'époque où un Benjamin Wilson pouvait se faire appeler « Don Benito » parce qu'il était entré par alliance au sein du clan Yorba, soit un empire qui s'étendait sur des hectares et des hectares à l'est du pueblo. On sent encore très bien cette imprégnation ancienne, même si elle n'est pas institutionnalisée de manière officielle — par exemple lors de la *fiesta* espagnole de Santa Barbara, plus au nord sur la côte. C'est elle qui sert de ressort psychologique au retour périodique des toits de tuiles, de la construction en *adobe*, des cours à arcades, et de tout ce qui confirme la présence allusive mais constante du style néo-colonial espagnol dans toute sa variété — du hangar blanchi à la chaux aux plus folles fantaisies néo-churrigueresques [fig. 4]. Cette architecture ne saurait être considérée comme un simple habit fantaisie : d'une part, parce qu'elle possède à Los Angeles une vraie légitimité, tant historique qu'environnementale ; d'autre part, parce que le meilleur de l'architecture moderne s'inspire pour une bonne part de son exemple.

Par lui-même, on le voit, le mélange des traditions anglo-saxonne et hispanique avait déjà de quoi asseoir les bases d'une culture intéressante, même si ses fondements économiques étaient essentiellement agraires. Mais les Yankees avaient plus d'un tour dans leur sac, et concevaient pour cette terre d'autres projets que celui d'y créer des *ranches* ; l'élan de foi technologique, la confiance en soi et l'esprit d'entreprise qui les portaient étaient si déchaînés, que le *ranch* traditionnel n'avait que de faibles chances de survie. La terre fut achetée à ceux qui détenaient les concessions par tous les moyens légaux, et par d'autres qui l'étaient moins ; elle fut redivisée, irriguée, soumise à une culture intensive, et finalement revendue sous forme de lots résidentiels — autant de parcelles d'un paysage qui, pour quiconque arrivait de l'est des Rocheuses, avait toutes les apparences du paradis sur terre.

Quoi que l'homme ait ensuite pu faire subir au climat et à l'environnement de la Californie du sud, celle-ci demeure l'une des merveilles écologiques du monde habitable. Il suffit de verser de l'eau sur son sol léger et quasi désertique à l'état naturel, pour produire



Ranches espagnols

- | | | | |
|----|-----------------------|----|----------------------------|
| 1 | Pueblo de Los Angeles | 28 | Santa Anita |
| 2 | San Rafael | 29 | San Pascual |
| 3 | San Antonio | 30 | La Cañada |
| 4 | San Pedro | 31 | Tujunga |
| 5 | Santa Gertrudes | 32 | Ex-Mission de San Fernando |
| 6 | Los Cerritos | 33 | El Encino |
| 7 | Los Coyotes | 34 | El Escorpion |
| 8 | Los Alamitos | 35 | San Francisco |
| 9 | Las Bolsas | 36 | El Conejo |
| 10 | Simi | 37 | Las Virgenes |
| 11 | Topanga-Malibu-Sequit | 38 | Boca de Santa Monica |
| 12 | Santiago de Santa Ana | 39 | San Vicente y Santa Monica |

Ranches mexicains

- | | | | |
|----|-----------------------------|----|--|
| 13 | San Juan Cajon de Santa Ana | 40 | San José de Buenos Ayres |
| 14 | Cañon de Santa Ana | 41 | Rodeo de Las Aguas |
| 15 | Rincon de la Brea | 42 | La Brea |
| 16 | La Habra | 43 | Providencia |
| 17 | Paso de Bartolo | 44 | Los Felis |
| 18 | La Merced | 45 | Las Cienegas |
| 19 | Potrero Chico | 46 | Cienega o ^o Paso de la Tijera |
| 20 | Potrero Grande | 47 | Rincon de los Bueyes |
| 21 | Potrero de Filipe Lugo | 48 | La Ballona |
| 22 | La Puente | 49 | Sausal Redondo |
| 23 | Los Nogales | 50 | Aguaje de la Centinela |
| 24 | 24A San José | 51 | Tajauta |
| 25 | Addition to San José | 52 | Los Palos Verdes |
| 26 | Azusa de Duarte | 53 | La Bolsa Chica |
| 27 | San Francisquito | 54 | Lomas de Santiago |
| | | 55 | San Joaquin |

} Irvine

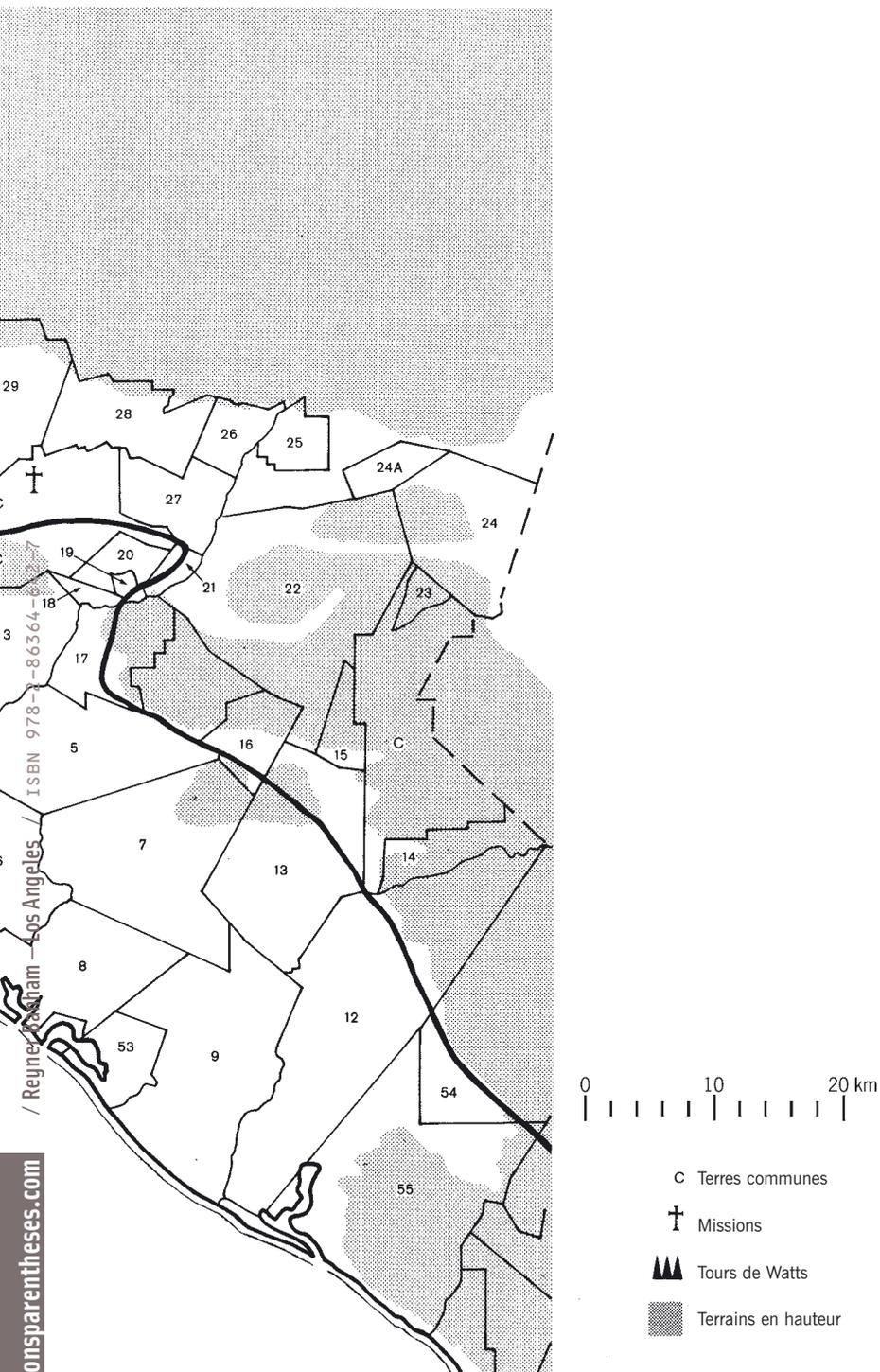


Fig.3 : Carte des ranches espagnols et mexicains.



Fig. 4 : Église Saint-Vincent, 1923 ; Albert C. Martin, architecte.

un fac-similé très acceptable du jardin d'Éden. On trouve d'ailleurs à Los Angeles quelques-uns des jardins les plus spectaculaires qui soient, où les palmiers du sud poussent littéralement au coude à coude avec les conifères du nord. Cette promesse d'un miracle écologique constitue le premier produit commercialisable de ce pays — la « terre du printemps éternel ».

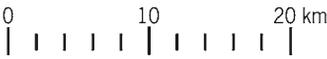
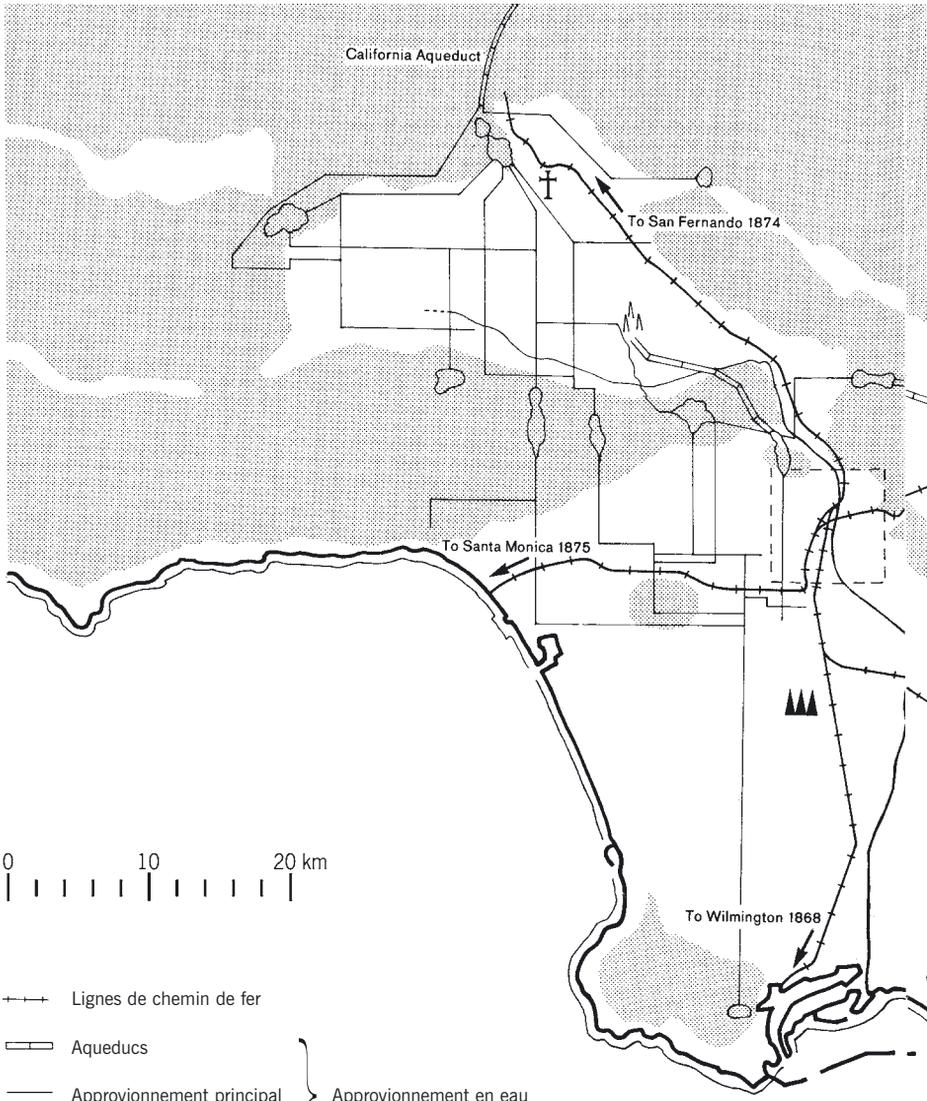
Mais pour produire un paradis instantané, il faut ajouter de l'eau, et puis ne plus cesser d'en rajouter. Sitôt que les sources locales eurent été exploitées, tariées ou polluées, la politique hydrologique devint donc un problème crucial, voire un facteur décisif dans la définition des limites politiques de Los Angeles. Dès le premier grand raid qu'elle mena, sous la direction de William Mulholland, vers les sources situées dans

l'intérieur des terres, la ville annexa la vallée de San Fernando et ravagea la Owens Valley, de telle sorte que sa frontière hydrologique se trouve être aujourd'hui le fleuve Colorado. Pourtant, si fertile et irrigué soit-il, le sol ne vaut rien tant qu'il demeure inaccessible ; après la terre et l'eau, les transports allaient donc être le troisième facteur déterminant pour la forme de Los Angeles. Et depuis la mise en place, il y a un peu plus de cent ans, du premier chemin de fer desservant le port de Wilmington, le transport a toujours été ici une obsession, jusqu'à devenir peu à peu un véritable mode de vie [fig. 5].

Les voies ferrées étaient à peine installées qu'elles accueillait déjà les premières migrations quotidiennes, et que des communautés éparses commençaient à se regrouper en une sorte de super-communauté diffuse d'une nature encore inédite, laquelle allait à son tour accueillir dans ses interstices d'autres communautés spontanées — mais aussi des vignobles, des vergers, des stations balnéaires, ainsi que le tracé plus fin de la seconde génération de chemins de fer, celui des lignes interurbaines. Dès 1910, une fois celles-ci rationalisées et unifiées sous l'égide de la Pacific Electric Railroad, la carte du réseau offrait déjà l'esquisse précise du Los Angeles d'aujourd'hui. Sans doute est-ce dû pour partie au fait qu'un investissement majeur en matière de transport tend à créer un paysage plus stable que celui qu'il vient perturber, mais aussi au fait que la construction de la Pacific Electric Railway ait coïncidé, dans le temps, avec une nouvelle phase de développement économique et industriel.

Entre 1890 et 1910, c'est toute l'économie de la vie à Los Angeles qui se transforma. Tandis que la terre et ses produits demeuraient les principaux critères de richesse, une nouvelle industrie lourde apparaissait : le pétrole. On connaissait depuis longtemps son existence grâce aux suintements naturels des puits de goudron de La Brea (situés dans l'actuel Hancock Park), mais son exploitation commerciale ne commença qu'au milieu du XIX^e siècle ; quant à l'exploitation à grande échelle, elle ne se développa que durant le premier quart du XX^e siècle, à mesure qu'on découvrait de nouveaux gisements. De sorte qu'on voit partout, aujourd'hui, au cœur des plaines ou le long de la côte, des *derricks* et des pompes qui s'inclinent en cadence — et la présence olfactive de l'industrie pétrolière n'est pas moins grande que son évidence visuelle.

Au cours de ces mêmes années qui marquent l'heure de gloire de la Pacific Electric, Los Angeles se dota d'une importante industrie secondaire et d'une très remarquable activité tertiaire.



- +--- Lignes de chemin de fer
 - ▭ Aqueducs
 - Approvisionnement principal
 - ⚡ Puits
 - ☁ Réservoirs principaux
 - † Missions
 - ▲▲▲ Tours de Watts
 - ▨ Terrains en hauteur
- } Approvisionnement en eau

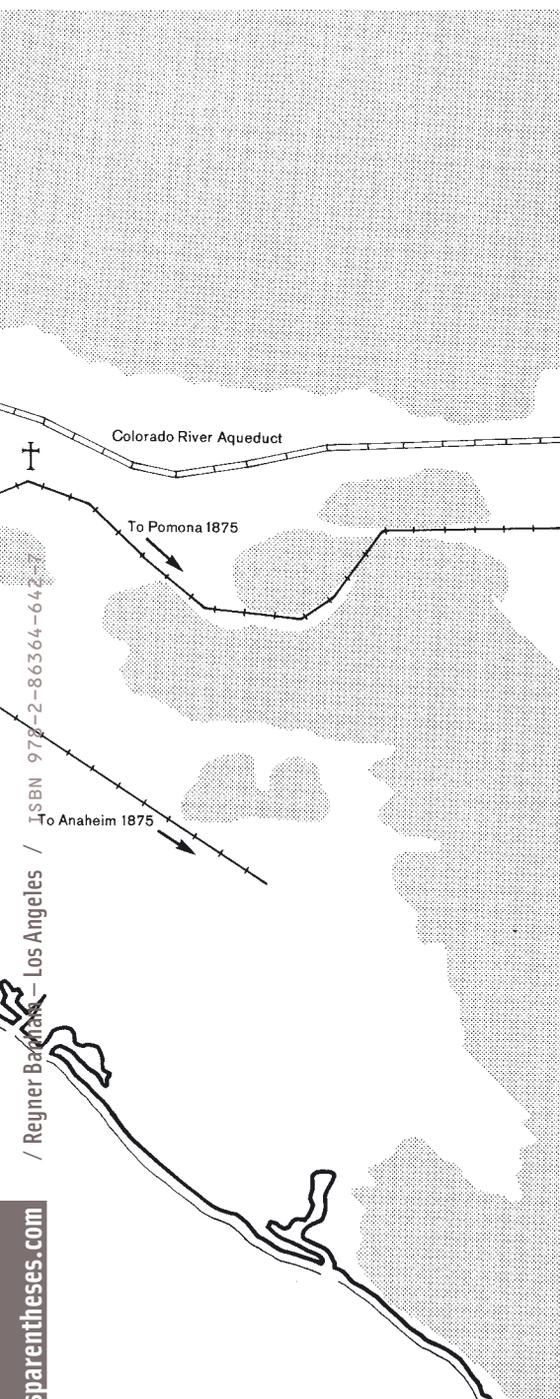


Fig.5 : Carte des cinq premières lignes de chemin de fer partant du pueblo, et de l'approvisionnement en eau existant.

L'industrie secondaire, c'est l'activité portuaire. La côte de Los Angeles avait toujours eu de bonnes capacités d'accueil. Mais la construction de la digue de Point Fermin, commencée en 1899 et destinée à enclorre le port de Wilmington/San Pedro, vint à point nommé accueillir l'extraordinaire développement du commerce qu'occasionna, en 1914, l'ouverture d'une route maritime rapide reliant une côte à l'autre via le canal de Panama. À l'intérieur de la digue s'est développé depuis lors un immense complexe d'îles et de bassins, qui constitue aujourd'hui le plus grand port artificiel du monde, par où transitent chaque année trois milliards de dollars de marchandises.

C'est en 1910, enfin, date où fut tourné le premier film d'Hollywood dans une grange au coin de Sunset et de Gower, que débuta l'activité tertiaire qui distingue aujourd'hui Los Angeles de toutes les autres villes, y compris celles qui possèdent un secteur tertiaire d'égale importance. Le cinéma semble avoir été, dans l'histoire de la région, le grand impondérable. Ses retombées économiques furent immenses. Mais comme l'argent de l'industrie du cinéma était aussi l'argent de la folie, ce sont les retombées culturelles qui sont aujourd'hui les plus frappantes. Hollywood attira à Los Angeles un mélange aussi inédit qu'inimitable de génie, de névrose, de savoir-faire, de charlatanisme, de beauté, de vice, de talent et de bonne vieille excentricité... et tout cela en à peine plus de vingt ans, soit bien moins que les longs siècles d'histoire nécessaires à la plupart des villes pour se doter d'une classe de loisir et de culture. L'avènement d'Hollywood marqua pour Los Angeles la fin de l'innocence et du provincialisme : l'industrie du cinéma avait trouvé là un super-village dispersé de huit mille âmes qui vivait de la cueillette des fruits ; en 1950, elle laissait aux mains de l'industrie télévisuelle naissante une métropole mondiale de plus de quatre millions d'habitants.

Ce développement économique et culturel profita du mouvement d'urbanisation que la Pacific Electric accompagnait et suscitait à la fois. On découvrait partout du pétrole ; le port ne cessait de s'étendre et d'entraîner de nouveaux développements au sud des plaines centrales ; Hollywood commençait à peupler les collines et s'en allait établir des colonies jusqu'à Malibu, tandis que son besoin croissant de grands espaces de tournage, en intérieur comme en extérieur, en faisait un énorme consommateur de terres qu'il fallait aller chercher toujours plus loin de Sunset Boulevard.

À partir du milieu des années vingt, l'ère de l'automobile vint confirmer cette tendance : le réseau de *freeways* qui traverse aujourd'hui la ville — laquelle a entre-temps ajouté l'industrie

Pour continuer en roue libre

Comme l'avait prévu Banham, la littérature sur Los Angeles continue de croître de manière exponentielle. Voici donc quelques jalons supplémentaires de cette production. Ils reprennent les thèmes développés par Banham lui-même. La plupart ont été écrits depuis la publication de son livre, mais certains d'entre eux étaient déjà écrits. Il aurait donc pu les connaître. Il se peut même que certains d'entre eux lui aient été utiles même s'il ne les cite pas. Nous pensons en particulier au livre de Carey McWilliams, paru en 1946, d'une grande richesse d'analyses et d'informations, et qui, à l'époque, était déjà un classique (de gauche, certes, et assez critique, peut-être trop pour le parti pris positif de Banham). Ces titres sont précédés d'un astérisque *.

I. Sur Reyner Banham

Nigel Whiteley, *Reyner Banham, Historian of the Immediate Future*, Cambridge, MIT Press, 2002.

II. La Californie du sud

* Carey McWilliams, *Southern California, An Island on the Land*, New York, Duell Sloan & Pearce, 1946.

Kevin Starr a écrit une somme en 6 volumes publiés par Oxford University Press qui couvre l'histoire du rêve californien jusqu'à la Seconde Guerre mondiale :

1. *Americans and the California Dream 1850-1915*, 1975 ;
2. *Inventing the Dream : California through the Progressive Era*, 1986 ;
3. *Material Dreams : Southern California through the 1920's*, 1990 ;
4. *Endangered Dreams : The Great Depression in California*, 1996 ;
5. *The Dream Endures : California Enters the 1940's*, 1997 ;
6. *Embattled Dreams : California in War and Peace, 1940-1950*, 2002.

III. Los Angeles

L'urbanisme

Derek Walker, *Los Angeles*, Londres/New York, Academy Editions/
St. Martin's Press, 1981.

- Fredric Jameson, *Postmodernism or, The Cultural Logic of Late Capitalism*, Londres/New York, Verso, 1991, pp. 38-45.
- Dolores Hayden, *The Power of Place : Urban Landscapes as Public History*, Cambridge, MIT Press, 1995.
- Allen J. Scott, Edward W. Soja (eds.), *The City : Los Angeles and Urban Theory at the End of the Twentieth Century*, Berkeley, University of California Press, 1996.
- Mike Davis, *City of Quartz, Excavating the future in Los Angeles*, 1990 [*City of Quartz : Los Angeles, capitale du futur*, Paris, La Découverte, 1997].
- Mike Davis, *Ecology of Fear, Los Angeles and the Imagination of Disaster*, New York, Vintage Books, 1998 [*Au-delà de Blade Runner : Los Angeles et l'imagination du désastre*, Paris, Allia, 2006].
- Richard Longstreth, *City Center to Regional Mall : Architecture, the Automobile, and Retailing in Los Angeles, 1920-1950*, Cambridge, MIT Press, 1997.
- Charles Moore, Peter Becker, Regula Campbell, *The City Observed : Los Angeles a Guide to its Architecture and Landscapes* [1984], Santa Monica, Hennessey + Ingalls, 1998.
- Dana Cuff, *The Provisional City, Los Angeles Stories of Architecture and Urbanism*, Cambridge, MIT Press, 2000.
- Edward W. Soja, *Postmetropolis, Critical Studies of Cities and Regions*, Malden, Blackwell Publishers, 2000.
- L.A. Now, 2 vol., un ensemble de cartes, textes et données statistiques réunis par l'Art Center College of Design de Pasadena, Berkeley, University of California Press, 2001.
- Cynthia Gorrha-Gobin, *Los Angeles, le mythe américain inachevé* [1997], Paris, CNRS, 2002.

Disneyland et L.A.

- John M. Findlay, *Magic Lands, Western Cityscapes and American Culture after 1940*, Berkeley, Los Angeles & Londres, University of California Press, 1992, Chap. 2, pp. 52-116.

Hollywood

- * Francis Scott Fitzgerald, *Le dernier nabab* [*The Last Tycoon*], Paris, Gallimard, 1988.
- * Budd Schulberg, *Le désenchanté* [*The Disenchanted*, 1950], Paris, Rivages, 1992.

Les questions ethniques à Los Angeles

- * Chester Himes, *S'il braille, lâche-le* [*If he Hollers, Let him Go*, 1945], Paris, Gallimard, 1972.
- * Chester Himes, *La croisade de Lee Gordon* [*Lonely Crusade*, 1947], Paris, Union générale d'éditions, 1991.

Walter Mosley, *Black Betty* [1994], Paris, Albin Michel, 1998, et l'ensemble des romans policiers de Walter Mosley, originaire de South Central, qui décrit le Los Angeles de la ségrégation et des bas-fonds dans les années soixante.

Agnès Varda, *Murs, murs*, 1980 (documentaire).

Mike Davis, *Magical Urbanism, Latinos Reinvent the U.S. Big City*, Londres & New York, Verso, 2000.

- * « A Journey into the Mind of Watts », *New York Times magazine*, 12 juin 1966.
- * Budd Schulberg (ed.), *From the Ashes : Voices of Watts*, New York, 1967.

Les livres de Reyner Banham

- Theory and Design in the First Machine Age*, Oxford, Butterworth Architecture, 1960.
- Guide to Modern Architecture*, Londres, Architectural Press, 1962.
- The New Brutalism, Ethic or Aesthetic ?* Londres, Allen Lane, 1966 [*Le brutalisme en architecture, éthique ou esthétique ?*, Paris, Dunod, 1970].
- The Architecture of the Well-tempered Environment*, Londres, Architectural Press, 1969.
- Los Angeles, The Architecture of Four Ecologies*, Londres, Allen Lane, 1971.
- The Aspen Papers : Twenty Years of Design Theory from the International Design Conference in Aspen*, Londres, Pall Mall Press, 1974.
- Mechanical Services A305 : History of Architecture and Design 1890-1939, Unit 21*, Open University Press, 1975.
- Age of the Masters : A Personal View of Modern Architecture* (édition révisée du *Guide to Modern Architecture* de 1962), Londres, Architectural Press, 1975.
- Megastructure : Urban Futures of the Recent Past*, Londres, Thames and Hudson, 1976.
- Buffalo Architecture : A guide* [introduction et légendes du guide des bâtiments industriels de Buffalo], Cambridge, MIT Press, 1981.
- Scenes in America Deserta*, Londres, Thames and Hudson, 1982.
- Contemporary Architecture of Japan, 1958-1984*, avec Hiroyuki Suzuki et Katsuhiko Kobayashi, New York, Rizzoli, 1985.
- A Concrete Atlantis : U.S. Industrial Building and European Modern Architecture, 1900-1925*, Cambridge, MIT Press, 1986.
- Richard Misrach, *Desert Cantos*, essai de Reyner Banham, Albuquerque, University of New Mexico Press, 1987.
- Visions of Ron Herron* [achevé en 1987], Londres, Academy Editions, 1994.

Articles

- Critique architecturale*, 1. *Reyner Banham*, Paris, Institut de l'Environnement, 1975. Recueil d'articles de Banham parus dans *New Society* (1971-1972), *Architectural Review* (1968-1974), *Architecture plus* (1974).
- Penny Sparke (ed.), *Design by Choice*, Londres/New York, Academy Editions/Rizzoli, 1981. Recueil d'articles sur le design de Banham paru de son vivant.
- Mary Banham, Paul Barker, Sutherland Lyall, Cedric Price (eds.), *A Critic Writes, Essays by Reyner Banham*, Berkeley, University of California Press, 1996.

Une biographie au pas de course

Reyner Banham est né en 1922 à Norwich, dans l'est de l'Angleterre.

En 1939, après ses études secondaires, il commence des études d'ingénieur en aéronautique à Bristol (Bristol Technical College), puis travaille brièvement à la Bristol Aeroplane Company — un apprentissage qui est interrompu par la guerre. Après la guerre, il commence à s'intéresser à l'écriture et à l'art dans un contexte journalistique, publiant dans les journaux locaux des critiques d'expositions.

LONDRES

Il continuera à Londres, d'abord dans *Art News and Review*, puis dans *Architectural Review*, dont il deviendra l'un des principaux rédacteurs jusqu'en 1964. Parallèlement, il entreprend des études au prestigieux Courtauld Institute. D'emblée, il combinera ainsi le travail journalistique et le travail scientifique, le rythme rapide de l'actualité architecturale et le rythme plus lent de l'histoire de l'architecture, le ton de la polémique et le ton de la recherche. Cette combinaison marquera toute son œuvre, à commencer par sa thèse elle-même, écrite sous la direction de Nikolaus Pevsner, et qu'il publiera en 1960 sous forme d'un livre au grand retentissement, *Theory and Design in the First Machine Age*. Il y procède à une réévaluation du futurisme italien et de Buckminster Fuller, sous-tendue par une volonté de déstabiliser l'historiographie que Pevsner lui-même avait contribué à consolider.

POP ET CONTESTATION

Cette contestation des hiérarchies au sein du modernisme résonnait avec celle du Team X lors des derniers Congrès Internationaux d'Architecture Moderne. Banham était d'ailleurs depuis des années lié à Peter et Alison Smithson, membres influents du Team X, au sein d'un groupe d'abord informel qui prit peu à peu corps à l'Institute of Contemporary Art (ICA), l'Independent Group (IG) où se mêlaient des artistes (Nigel Henderson, Eduardo Paolozzi, Richard Hamilton, John McHale), des architectes (les Smithson) et des critiques (Lawrence Alloway, Banham lui-même), plus bien d'autres personnalités qui gravitaient autour du groupe. Ce dernier organisait des rencontres, des conférences et des expositions, qui toutes faisaient l'apologie de l'image, du progrès technique, de la science-fiction, du design, de la publicité, de la culture de masse, de l'obsolescence des produits, du marché comme promesse de liberté, et d'une civilisation des loisirs (autant de thèmes que la jeune garde d'Archigram — très tôt soutenue par Banham — poussera à leur comble).

L'Amérique, parce qu'elle leur semblait réunir l'ensemble de ces thématiques et les pousser à une échelle encore inconnue, était pour eux une terre d'intérêt fasciné (leur intérêt pour le couple de Ray et Charles Eames, par exemple, dont le travail réunissait avec une extraordinaire virtuosité l'architecture, le design, le spectacle, le culte des objets, le graphisme, etc.).

Banham se rendra à New York au début des années soixante à l'invitation de Philip Johnson, puis y retournera régulièrement, à partir de 1963, à l'occasion des congrès d'Aspen (Aspen Design Conference), dont il publiera une anthologie en 1974.

LE PROFESSEUR

Sa vie anglaise évolue pendant ce temps : il quitte l'équipe d'*Architectural Review* en 1964 pour intégrer la Bartlett School of Architecture (University College of London, UCL) mais commence en 1965 à écrire dans des publications non spécialisées (en particulier dans *New Society*) sur les thèmes pop qui l'intéressaient : design, voitures, packaging, cinéma et séries télé — une production où les articles se chiffrent par centaines (plus de 750 en tout, et près de 500 dans les publications évoquées à l'instant). Il sera nommé professeur en 1968 dans une émanation de la Bartlett créée au sein de l'UCL par Richard Llewelyn Davies et dont le nom, School of Environmental Studies, reflète bien les priorités qui, de plus en plus, occupaient l'esprit de Banham. De fait, il publiera en 1969 son extraordinaire livre, *The Architecture of the Well-tempered Environment*. La recherche pour l'ouvrage et les voyages (essentiellement aux États-Unis) seront financés, de 1964 à 1966, par la Graham Foundation de Chicago.

AMERICA

En 1965, il est invité à Los Angeles par le département d'Urban Design de l'université de Californie et retourne souvent, par la suite, dans cette « ville » qui semble si bien concrétiser les questionnements et les aspirations des jeunes progressistes anglais de sa génération.

Banham commence son travail sur Los Angeles par une série de quatre émissions diffusées par le programme culturel de la BBC, entre le 22 août et le 12 septembre 1968. Leur titre laisse entrevoir une partie des thèmes que le livre traitera plus en détail : « Encounter with Sunset Boulevard », « Roadscape with Rusting Rails », « Beverly Hills, Too, is a Ghetto », et « The Art of Doing your thing ».

Ensuite, c'est la publication dans *New Society* de « Non-Plan, An Experiment in Freedom » (1969), co-écrit avec Paul Barker, Peter Hall et Cedric Price, où leur enthousiasme pour Los Angeles apparaît clairement.

Banham publie enfin son livre en 1971, sans jamais avoir proprement vécu à Los Angeles (même s'il y séjourne souvent pour de longues périodes, notamment dans la splendide Gamble House des frères Greene), moyennant quoi certains critiques de l'époque lui reprochèrent d'idéaliser la « ville » — de vanter le banal sans vraiment savoir de quoi était fait le quotidien.

Il ne quitte l'Angleterre pour s'établir aux États-Unis qu'en 1976, mais c'est pour aller enseigner à Buffalo où il passera trois ans et demi, manifestant pour le patrimoine industriel de la ville un intérêt qui prendra par la suite la forme de son dernier livre, *A Concrete Atlantis : U.S. Industrial Building and European Modern Architecture* (1986).

En 1980, Banham quitte Buffalo pour la Californie. Mais c'est à Santa Cruz qu'il s'installe, et non dans la « ville » qu'il a tant vantée. Il montrera cependant une grande attirance pour la beauté des paysages, qui transparaît dans le livre qu'il écrit alors et qui se nourrit de ses fréquentes incursions dans les déserts du sud-ouest, *Scenes in America Deserta* (1982).

Enfin, il se voit proposer en 1987 un poste à l'Institute of Fine Arts (New York University), mais il meurt sans avoir eu le temps de prononcer sa leçon inaugurale, écrite à l'hôpital, qui sera publiée à titre posthume.

Postface

Postface par Luc Baboulet

La gloire du banal

« Le quotidien est humain. La terre, la forêt, la lumière, la nuit ne représentent pas la quotidienneté, laquelle appartient en premier lieu à la dense présence des grandes agglomérations urbaines. Il faut ces admirables déserts que sont les villes mondiales pour que l'expérience du quotidien commence à nous atteindre. »
Maurice Blanchot, *L'Entretien infini*

De la multitude des prophètes qui parcourent le xx^e siècle en annonçant la ville de demain, un groupe se détache qui porte une curieuse nouvelle : la ville future est déjà là — elle s'appelle Las Vegas, New York ou Los Angeles. Ces prophètes du réel travaillent à réduire l'espace qui sépare l'utopie de la réalité, jusqu'à les rendre indiscernables. Ils s'appellent Venturi, Banham ou Koolhaas, et ils se sentent chez eux dans cet espace paradoxal. Mais de quelle réalité parlent-ils ? Comment isole-t-on, dans le devenir du monde, les lieux censés préfigurer notre condition prochaine, et au nom de quoi ? Pourquoi élever tel phénomène à l'état de modèle ? Enfin, une fois qu'on a distingué dans le présent la part de l'à-venir, comment l'apprécier, l'évaluer, savoir si c'est pour le meilleur ou pour le pire ? Car l'utopie a aussi ses Cassandre, ou simplement ses sceptiques. Nos prophètes du réel ne sont ni l'un, ni l'autre. Une forme de pragmatisme serait plus à même de les décrire, qui repose sur une extrême promptitude à repérer ce qui n'existe qu'à peine, et à lui donner sens — direction et signification. Ils réclament et pratiquent donc une histoire *opératoire* : l'écrire, c'est contribuer à transformer le sens du mot « architecture » et l'étendue de ses prérogatives disciplinaires. Cela ne

va certes pas sans amalgames, raccourcis ou exagérations, de ceux qu'on passe à l'architecte (Venturi ou Koolhaas ont suscité la polémique ou le scandale, beaucoup moins la réfutation), mais guère à l'historien, qui se voit vite reprocher de confondre recherche patiente et jugement de valeur, d'instrumentaliser l'histoire, de sacrifier l'objectivité scientifique.

L'ouvrage de Banham est exemplaire d'une telle démarche où chaque livre est un acte par lequel l'architecture se voit redéfinie. On voit ici que l'historien n'hésite pas à se faire le scribe et le porte-voix¹ (le *mythographe*) de réalités considérées trop bizarres ou trop insignifiantes pour qu'on s'y intéresse, et qu'il se plaît à voir rassemblées dans cette étrange « Notre-Dame Reine des Anges de Porciuncula, connue aussi comme la Cité de la Combustion interne, Surfurbia, Smogville, Aerospace City, Systems Land, ou encore l'usine à rêves du monde occidental » : Los Angeles.

Une structure tressée

Banham fait le voyage de Los Angeles en 1965. Il y découvre une ville étrange et séduisante, séduisante parce qu'étrange, étrange parce que si peu ville à ses yeux — à mesure qu'on le lit, le mot « ville » semble résonner toujours plus confusément, comme assourdi par de multiples paires de guillemets.

En postulant ainsi la nouveauté de son objet (ce « phénomène sans précédent »), Banham entend écarter d'emblée les méthodes et les approches éprouvées. Reste alors à faire l'histoire d'une ville réputée sans passé, à s'appuyer sur l'histoire pour faire valoir le règne de l'instant. Banham pratique pour ce faire le mélange des genres et des sources, il mise largement sur l'intuition et n'exclut par avance aucun écart — voire ces raccourcis fulgurants que d'aucuns diront hasardeux. En ce sens, il construit un discours de l'a-méthode, mais un discours quand même : il manifeste une exigence — faire feu de tout bois — et revendique une attitude — celle du visiteur qui circule dans l'histoire et dans la ville au gré de sa *fantaisie* (un mot récurrent), dans « cette liberté de mouvement qui est le tout premier attribut symbolique de la Cité des Anges » (*supra*, p. 23).

¹ Ainsi Mike Davis placera-t-il Banham au nombre des « mercenaires », venus d'Europe pour se vendre à la cause de Los Angeles. Voir Mike Davis, *City of Quartz, Los Angeles, capitale du futur* [1990], Paris, La Découverte, 1997.

Annexes

Les notes qui suivent permettent de reprendre et de prolonger l'effet de la courte « bibliographie pour la route » par laquelle Banham fermait son livre : faire que cette fin soit aussi un début, et incite le lecteur à la visite. Mais Banham s'adressait à son contemporain, alors que le lecteur d'aujourd'hui lit un livre daté. Ces notes souhaitent donc l'aider à saisir le regard de Banham *dans son époque*, à travers les objets et les lieux qu'il évoque. C'est pourquoi elles partent des photographies qu'il a lui-même réparties tout au long du livre — une collection assez hétéroclite de dispositifs urbains, de paysages, d'ambiances et d'architecture¹. Quelques traits, pourtant, lui donnent sa cohérence, nous renseignant à la fois sur la ville qu'il perçut et sur la façon dont il l'approcha :

— L'application de Banham à brouiller les hiérarchies instituées et les partages disciplinaires ; il est difficile d'y faire la part de son goût pour la polémique, de son enthousiasme réel pour Los Angeles, de ses préjugés (un protagoniste engagé de l'Angleterre pop n'était-il pas voué *d'avance* à trouver et aimer ce qu'il était venu voir ?)... mais aussi d'une conviction sincère : la substance même de la ville, c'est l'hétérogénéité.

— Un goût pour la *chose vue*, qui requiert la promenade et la flânerie. Le choix des angles de vue, le choix des images lorsqu'elles ne sont pas de lui, l'importance que le texte accorde à l'observation et à la description — tout vient confirmer cette primauté de l'expérience personnelle. Les autres illustrations (documents d'archives, cartes ou plans, d'ailleurs peu nombreux) semblent venir après, comme pour évaluer et interpréter, pour vérifier — bref, pour comprendre ce qui a d'abord été vu.

Roland Barthes recommandait jadis de « multiplier les lectures de la ville, dont malheureusement, jusqu'à présent, seuls les écrivains nous ont

donné quelques exemples²». Certainement, Banham est l'un de ces écrivains. Ces notes veulent donc prolonger sa lecture de Los Angeles en la multipliant, et convier pour cela son lecteur à faire au moins trois promenades en une : celle de Banham en son temps, celle que chacun pourra faire aujourd'hui et, surtout, celle qui les superpose. Il s'agit donc bien de suivre son conseil, et de conduire en regardant à la fois sa route et son rétroviseur ; certains des lieux et des objets qui lui faisaient aimer « l'usine à rêves du monde occidental », d'ailleurs, n'existent plus que dans le rétroviseur.

L. B.

¹ C'est pourquoi nous n'avons pas voulu introduire ici d'images supplémentaires, qui risquaient de se substituer à celles de Banham : chaque lecteur-promeneur ajoutera les siennes.

² Roland Barthes, « Sémiologie et urbanisme », *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n° 153, décembre 1970-janvier 1971, repris dans *Œuvres complètes*, vol. II, Paris, Seuil, 2002, p. 1276.

Architectes, urbanistes, paysagistes

* Cette étoile renvoie à des notices développées (annexes 1 et 2).

BENTON, ARTHUR B. (1858-1927, arrive à L.A. en 1891) [première citation, chap. 7, p. 133]
Voir Mission Inn*.

BRADY, JULES voir KILLINGSWORTH, EDWARD.

COOK, JR. WILBUR D. [première citation, chap. 4, p. 68]

Paysagiste et urbaniste établi à Los Angeles. Entre autres nombreux travaux, il dessine l'extension des merveilleux Huntington Gardens, à Pasadena, ainsi que l'Exposition Park de 1911, grand parc urbain de style beaux-arts qui comprenait une immense roseraie et plusieurs musées (le parc sera utilisé pour les expositions temporaires des Jeux olympiques de 1932). Cook dessinera également des jardins privés, dont celui de la Dodge House* construite par Irving Gill* (1916). Mais surtout, il est responsable du tracé de Beverly Hills*, ville nouvelle paysagée dont la conception débuta en 1906.

DAVIDSON, JULIUS RALPH (1888-1977) [première citation, chap. 9, p. 157]

Architecte discret mais talentueux, que Banham et Esther McCoy* présentent comme l'un des maillons de la chaîne liant Vienne et Berlin à Los Angeles. Davidson est un autodidacte. Né à Berlin, il commence dès 19 ans à travailler comme dessinateur d'architecture, et continue à Londres et Paris. Il revient s'installer à Berlin, qu'il quitte en 1923 pour Los Angeles. Il se lie d'amitié avec Schindler* et Neutra*, et reçoit sa première commande de maison en 1936. En 1946-1947, il participe au Case Study House Program*. Auteur de nombreuses maisons et appartements, il sera reconnu pour les détails à la fois pratiques et élégants de ses intérieurs.

EAMES, CHARLES (1907-1978) et RAY (1912-1986) [première citation, chap. 2, p. 29 / fig. 114]

Architecte (Charles) et designers (Charles et Ray) établis à Los Angeles (Santa Monica). Leur couple constitue l'une des figures les plus célèbres du design moderne. En 1924, Charles entreprend des études d'architecture à Saint Louis (Missouri), puis à l'école de Cranbrook. Il s'associe avec l'architecte Eero Saarinen et, en 1941, s'installe à Los Angeles. Il y développera une œuvre multiforme, en collaboration avec sa femme, la graphiste Ray Eames. Ensemble, ils multiplient les expériences sur les matériaux (contreplaqué moulé, aluminium, fibre de verre) et produisent de nombreuses séries de chaises, tables et fauteuils. Leur maison, réalisée en 1949 à Pacific Palisades (Santa Monica) à partir d'une structure en profilés d'acier standard, marque un tournant dans le cours du Case Study House Program* et constitue une référence architecturale pour l'époque. Elle demeure une référence mondiale en matière d'architecture domestique, et l'une des icônes de Los Angeles. Ils réaliseront également de nombreux films et scénographies d'expositions, utilisant toutes les ressources de ce qu'on allait appeler plus tard le multimédia.

MEYER & HOLLER [première citation, chap. 6, p. 95]

Voir Grauman's Chinese Theatre*.

NEUTRA, RICHARD (1892-1970) [première citation, chap. 3, p. 50 / fig. 95, 97, 98, 100, 101]

Architecte établi à Los Angeles. Diplômé de la Technische Hochschule de Vienne en 1918, il travaille avec Erich Mendelsohn à Berlin, à partir de 1921. En 1923, il émigre en Amérique pour y rencontrer Frank Lloyd Wright, dont il devient le disciple et l'ami. Il s'installe ensuite à Los Angeles, où le rejoindra Rudolf Schindler* qu'il avait connu à Vienne, et avec qui il était resté en rapport. Tous deux s'associent brièvement (1925-1927). Son premier succès international sera la Lovell House* (1929), vaste maison moderne à structure métallique. Parallèlement à une immense production de maisons individuelles, il construit à Los Angeles une remarquable série de petits collectifs, quelques ensembles de logements sociaux (comme Channel Heights*) ainsi que de très belles écoles « de plein air ». À partir des années quarante, son architecture perd un peu de cette « *angst* créatrice » que Banham associe au modernisme européen, pour intégrer des usages, des techniques et des matériaux plus locaux : lambris de bois, murs de brique à appareillage « rustique », parements de pierre, soin apporté aux espaces extérieurs et à la végétation, etc. Son agence réalisera aussi beaucoup d'édifices de plus grande échelle, qui n'atteindront guère la qualité plastique de ses programmes domestiques.

OLMSTED, JOHN C. (1852-1920) et FREDERICK LAW JR. (1870-1957) [première citation, chap. 7, p. 121]

Paysagistes établis à Boston et travaillant partout aux États-Unis. Leur père, Frederick Law Olmsted (1822-1903), est l'une des plus grandes figures de l'histoire du paysagisme (Central Park à New York ; la cité-jardin de Riverside, près de Chicago...). Lorsqu'il se retire en 1895, ses fils reprennent l'agence jusqu'à la retraite de Frederick, cinquante ans plus tard. Les frères Olmsted traiteront plus de trois mille commandes, dont un certain nombre dans la région de Los Angeles : certaines parties de la ville de Beverly Hills, ainsi que la communauté suburbaine de Palos Verdes* (commencée avec l'architecte Myron Hunt*, qui construira la résidence de Frederick Jr.). Leur travail, basé sur la tradition du pittoresque, est très attentif à la mise en évidence des particularités naturelles et topographiques des sites et des milieux.

PARKINSON, JOHN (1861-1935) et son fils DONALD (MORT EN 1945)

[première citation, chap. 6, p. 100 / fig. 51]

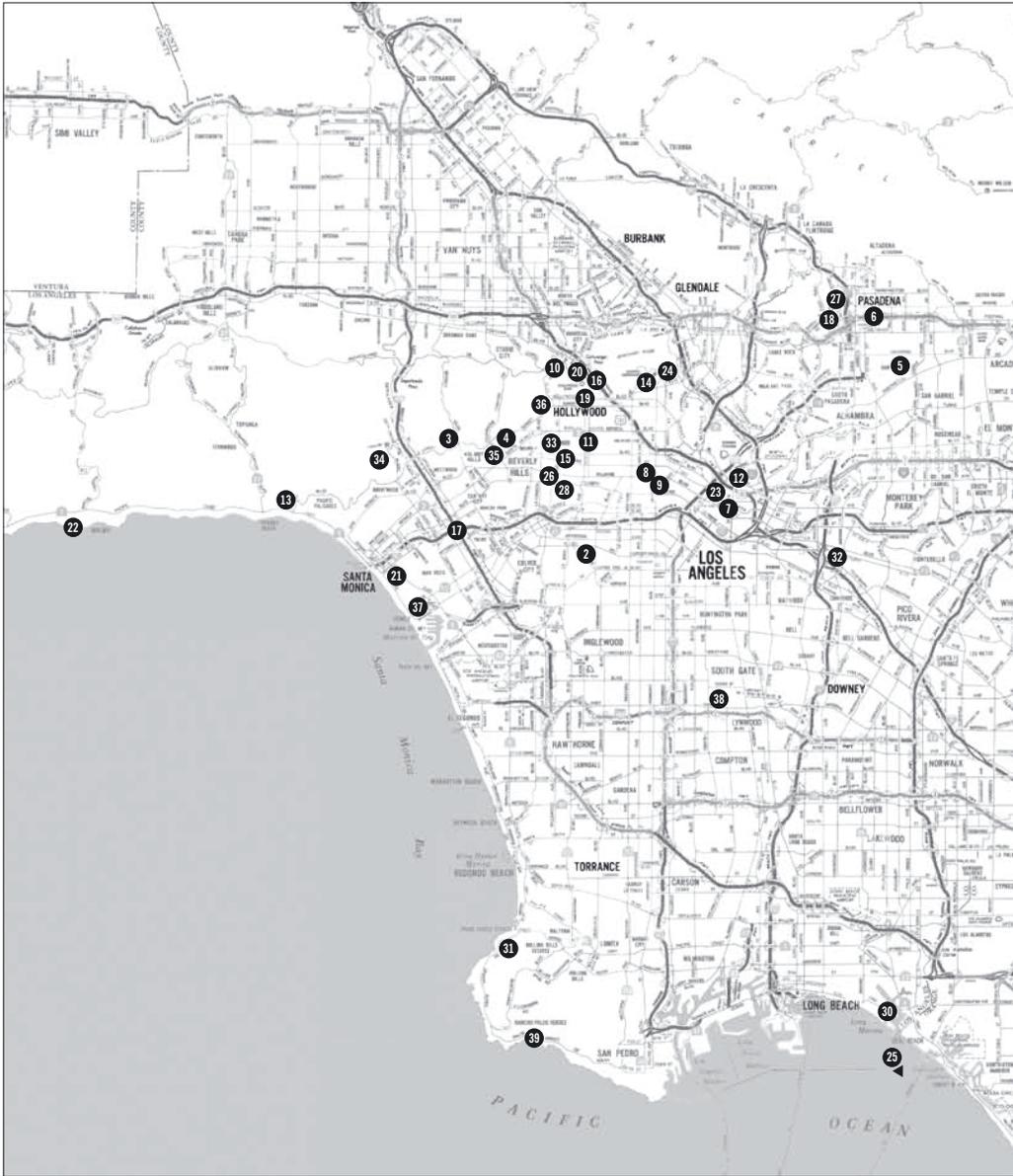
Architectes établis à Los Angeles. Les Parkinson ont dessiné le Security Trust and Savings Bank (Security Pacific Bank, 1921), considéré comme le premier *high rise* de Los Angeles. Mais ils doivent l'essentiel de leur renom au grand magasin Bullock's Wilshire* (1928), chef-d'œuvre du style art déco et premier bâtiment de Los Angeles à accorder une véritable place à l'automobile (grand parking et entrée directe depuis celui-ci, à l'arrière) tout en respectant l'alignement urbain à l'avant. Avec Christie, Gilman et Wirth, ils ont également réalisé Union Station (1934-1939), la gare de Los Angeles et terminus ouest des trains provenant de toute l'Amérique du Nord (une réinterprétation laconique du style hispanique, ponctuée de touches Streamline typiques des années trente. Ils ont également travaillé sur le Los Angeles City Hall (1926-1928) avec Albert Martin*. Ce dernier étant, jusqu'en 1957, le seul bâtiment autorisé à dépasser les 50 m de hauteur, il constitua longtemps pour la ville une présence iconique.

PARSONS, ARTHUR M. [première citation, chap. 7, p. 134]

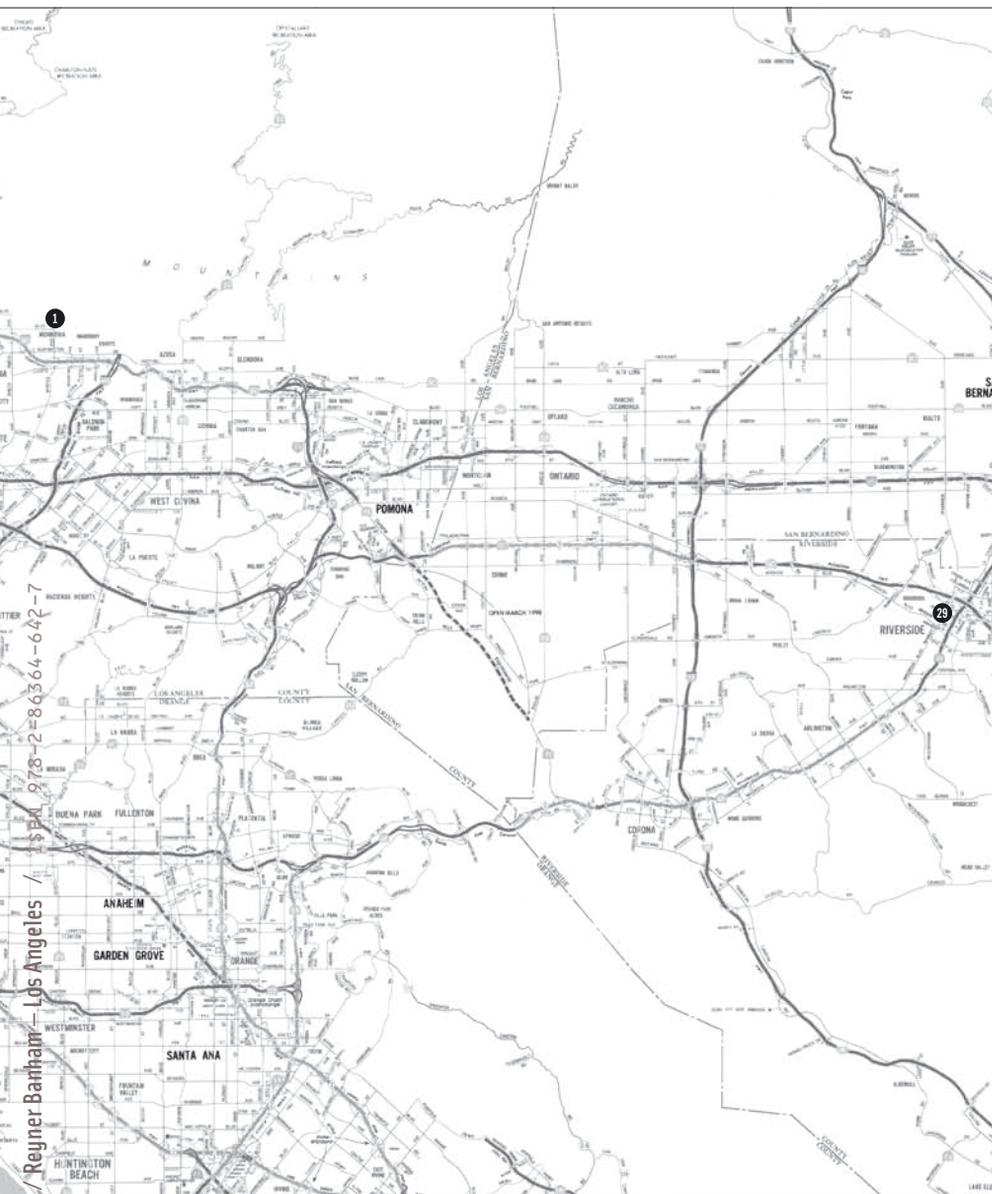
Promoteur et créateur de la ville de Naples*, au sud de Long Beach, qu'il commença à lotir en 1903.

ROSS, A. W. [première citation, chap. 4, p. 69]

voir Miracle Mile*.



- | | | | |
|----|--|----|---|
| 1 | Aztec Hotel, 1925 | 11 | Danziger Studio, 1965 |
| 2 | Baldwin Hills Village, 1938 | 12 | <i>Downtown</i> , Pueblo Historic Park |
| 3 | Bel Air Hotel, commencé en 1945 | 13 | Eames House, Case Study House #8, 1946-1949 |
| 4 | Beverly Hills, 1906 | 14 | Ennis House, 1924 |
| 5 | Blacker House, 1906 | 15 | Farmer's Market, 1934-1937 |
| 6 | Bowen Court Bungalow, 1910-1911 | 16 | Freeman House, 1923 |
| 7 | Bradbury Building, 1893 | 17 | Intersection des Santa Monica et San Diego Freeways |
| 8 | Brown Derby, 1926 | 18 | Gamble House, 1908 |
| 9 | Bullock's Wilshire, 1928 | 19 | Grauman's Chinese Theatre, 1927 |
| 10 | Chemosphere House (Leonard J. Malin House), 1960 | | |



Reyner Banham — Los Angeles / 978-2-86364-642-7

www.editionsparentheses.com

- | | |
|--|--|
| <p> 20 Hollywood Bowl, depuis 1924
 21 Horatio West Court, 1919
 22 Hunt House, 1955
 23 Los Angeles Department of Water and Power Building, 1963
 24 Lovell House, 1929
 25 Lovell Beach House, 1923-1926
 26 May Company, 1939
 27 Millard House, dite La Miniatura, 1923
 28 Miracle Mile, à partir de 1923
 29 Mission Inn, 1902-1931 </p> | <p> 30 Naples, 1903-1905
 31 Palos Verdes, à partir de 1921
 32 Samson Tyre and Rubber Company Building (The Citadel), 1929
 33 Schindler-Chase House, 1921
 34 Smith House, 1955
 35 Spadina House, 1921
 36 Storer House, 1923
 37 Venice, à partir de 1904
 38 Tours de Watts, 1921-1945
 39 Wayfarer's Chapel, à partir de 1949 </p> |
|--|--|

Architecture, urbanisme, paysage

AZTEC HOTEL, 1925 [première citation, chap. 6, p. 97 / fig. 50, n°1 sur la carte]

Robert B. Stacy-Judd
311 West Foothill Boulevard, à l'angle nord-ouest de Magnolia Avenue
Monrovia

Une œuvre aux volumes simples mais qui frappe par l'omniprésence de l'ornement. Celui-ci relève d'un vocabulaire précolombien de *fantaisie* dont Stacy-Judd était l'un des principaux promoteurs, pensant qu'il s'agissait là d'une base possible pour un véritable style propre aux terres du sud.

BALDWIN HILLS VILLAGE, 1940-1941 [première citation, chap. 5, p. 80 / fig. 66, n°2 sur la carte]

Reginald D. Johnson, Wilson & Merrill, Robert E. Alexander ; Clarence S. Stein* consultant ; Fred Barlow et Fred Edmunson, paysagistes
5300 Rodeo Road
Baldwin Hills, Culver City

Largement basé sur les principes typo-morphologiques et les idées sociales développées dès 1928 à Radburn par Stein* et Wright*, Baldwin Hills Village fut, à l'époque de sa construction, considéré comme l'exemple même d'une unité résidentielle collective réussie. De petits groupements R+1 s'organisent autour d'un espace paysagé très ouvert (le *village green*). Chaque logement dispose d'une cour-jardin individuelle qui le sépare de l'espace vert commun. Le parking et les garages sont localisés à l'arrière des logements, aux limites du site. Le *clubhouse* et les bureaux sont au centre.

BEL AIR HOTEL, commencé en 1945 [première citation, chap. 6, p. 97, n°3 sur la carte]

Burton Scott
701 Stone Canyon Road
Bel Air

Un hôtel divisé en plusieurs bâtiments, afin de parfaire son imbrication avec le paysage et les arbres, omniprésents. Le bâtiment principal — deux étages couronnés d'un clocher — rappelle le style *Mission revival* des années vingt. Typique de Los Angeles dans la manière dont il cultive un pittoresque et une fantaisie inhabituels pour un hôtel urbain : lac avec ses cygnes et sa cascade, ruisseau avec son petit pont, et près de six hectares de jardins luxuriants et de cours, pelouses ou patios. Typique de Los Angeles, également, la façon dont parc, patios, cours et paysage font partie intégrante de la conception architecturale : c'est l'ensemble environnemental — ici extrêmement soigné — et non le bâtiment seul, qui confère au lieu l'essentiel de son agrément.

BEVERLY HILLS, 1906 [première citation, chap. 4, p. 68 / fig. 37, 38, n°4 sur la carte]

Wilbur Cook*, Myron Hunt*, et les frères Olmsted*

L'installation du Rodeo Land and Water Company, sous la direction de Burton E. Green, lança en 1906 les prémisses d'une ville pour les classes aisées. Il employa le paysagiste-urbaniste Wilbur Cook* et l'architecte Myron Hunt*, qui dessinèrent d'abord le secteur commercial sur une grille orientée à 45° par rapport à Wilshire Boulevard, puis un ensemble de rues au plan réglé par une ondulation régulière qui relie Santa Monica Boulevard aux collines situées au nord. Les frères Olmsted* ont dessiné les rues pittoresques situées dans les collines, au nord de Sunset Boulevard. L'ensemble fut très soigneusement arboré, une espèce d'arbre (palmiers, eucalyptus, acacia...) caractérisant chaque voie. En 1919, l'installation du couple Fairbanks-Pickford lança la vogue de Beverly Hills, très vite adoptée par le milieu du cinéma. C'est une ville indépendante (*incorporated*) depuis 1914 et qui résista en 1923 — à une époque où elle ne comptait que quelques centaines d'habitants — à son annexion par la commune de Los Angeles, qui l'entoure de toutes parts.

BLACKER HOUSE, 1907 [première citation, chap. 3, p. 51 / fig. 27, n°5 sur la carte]

Charles et Henry Greene*

1177 Hillcrest Avenue

Pasadena

Avec la Gamble House* construite aussi à Pasadena, cette résidence constitue l'un des chefs-d'œuvre des frères Greene. Le travail artisanal y atteint des sommets de luxe et de sophistication, faisant de cette maison l'une des plus chères que les Greene aient jamais construites. Le pavillon principal est un immense *bungalow** à la façade quasi symétrique encadrée par deux pignons, dont se détache un long porche diagonal qui s'étire vers Wentworth Avenue. Regardant sur cette dernière, les anciennes maisons du chauffeur et du jardinier donnent une idée de l'ampleur initiale des jardins, désormais divisés en lots et construits.

BOWEN COURT BUNGALOW, 1910-1911 [n°6 sur la carte]

Arthur S. Heineman*; Alfred Heineman*, designer

539 East Villa Street

Pasadena

Construit par les meilleurs spécialistes locaux du *bungalow* californien — et inventeurs du motel —, c'est l'un des premiers *bungalow court* de Los Angeles : vingt-trois unités, construites sur une grande parcelle en forme de L et organisées autour d'un espace collectif. Au centre, le *playhouse* rustique, aujourd'hui fermé. Les arbres et les plantes ont grandi, rapprochant toujours plus l'ensemble de l'idée d'origine, celle d'une oasis récréative au paysage calme et soigné.

BRADBURY BUILDING, 1893 [première citation, chap. 10, p. 179 / fig. 109, n°7 sur la carte]

George H. Wyman

304 South Broadway

L'un des immeubles les plus fameux de Los Angeles. Il se distingue surtout par son intérieur — un grand hall tout en hauteur, de cinq étages, à la toiture entièrement vitrée — et la manière dont celui-ci se révèle au visiteur, une fois passée la façade de brique relativement banale pour l'époque. C'est un chef-d'œuvre de construction métallique, pourvu de deux ascenseurs et de deux escaliers qui offrent l'occasion d'une belle « promenade architecturale », au cœur d'un système de balcons et de paliers dont la largeur variable ménage des points de vue et des pauses.

MISSION INN, 1902-1931, et ajouts ultérieurs [première citation, chap. 7, p. 133,
n°29 sur la carte]

Arthur Benton, Myron Hunt*, Elmer Grey ; puis Stanley Wilson, Albert Haight,
Peter Weber ; depuis 1971 : Bruce W. Beebe
3649 7^e rue, entre Main et Orange Streets
Riverside

Une extraordinaire fantaisie architecturale due à la vision et à l'excentricité de son créateur, Frank Miller. Riverside, qui attirait déjà les visiteurs et les investisseurs, manquait d'un repère touristique majeur. L'ensemble fut construit par épisodes : d'abord, un bâtiment de quatre étages organisé autour d'une grande cour centrale (1902) ; puis la Cloister Wing (1910) avec sa salle de concert, sa chapelle et sa fameuse promenade surnommée les « Catacombes » ; la Spanish Wing (1913-1914) dessinée par Myron Hunt* ; enfin, la Rotunda Wing (1931). Construit en plus de trente ans, l'ensemble occupe finalement un bloc tout entier, et intègre le travail de divers architectes californiens (Arthur Benton*, Myron Hunt*, G. Stanley Wilson). Il relève pour l'essentiel d'un style Mission, mais mélange aux réminiscences hispaniques des allusions thématiques très diverses — Moyen et Extrême-Orient, Afrique du Nord, voire de grands arcs-boutants néo-gothiques. À la mort de Miller (1935) commença une période de déclin, accélérée par la Dépression et la concurrence des nouvelles oasis du désert proche (Palm Springs). Fermé pour travaux en 1985, l'hôtel rouvrit finalement en 1993, après diverses tentatives avortées de rachat et de restauration. Sa fantaisie et son éclectisme flamboyants l'ont fait classer Historic Landmark, tant à l'échelle nationale qu'à celle de la Californie.

NAPLES, 1903-1905 [première citation, chap. 7, p. 134 / fig. 76, n°30 sur la carte]

Arthur M. Parsons*, promoteur

À la différence de Venise, le lotissement lacustre de Naples conserve le caractère calme, luxueux et cossu qui présida à sa conception, et ce, malgré la variété stylistique des maisons. Les lots s'organisent entre un canal périphérique et une pelouse centrale. Une série de ponts donne à l'ensemble l'aspect d'un archipel en miniature. On y trouve de belles maisons de toutes époques, notamment la seule des Case Study Houses (#25) qui ne soit pas construite de plain-pied (5576 Vesuvian Walk ; 1957, Killingsworth*, Brady* et Smith*).

PALOS VERDES, à partir de 1921 [première citation, chap. 7, p. 121 / fig. 64, n°31 sur la carte]

Plan directeur des frères Olmsted* et de Charles H. Cheney
Palos Verdes
Torrance

Un chef d'œuvre de « l'art de l'enclave » (selon Banham) construit sur un site magnifique — une péninsule de collines nues et isolées s'avancant dans le Pacifique — mais guère convoité avant 1914, lorsque le promoteur Vanderlip achète 7 000 ha de terrain afin d'y créer une villégiature pour milliardaires. Il s'assure les services des frères Olmsted* (paysagistes), d'Howard Shaw et de Myron Hunt* (architectes). Les études sont bloquées par la guerre. Lorsqu'elles reprennent en 1921 (toujours avec les frères Olmsted, mais l'architecte est Charles Cheney), le développement de l'automobile oriente le promoteur vers une résidence permanente présentée comme une « ville » (80 000 habitants à terme) pourvue de « centres » — des places à arcades concentrant les commerces. Seule la partie nord se réalisera (Malaga Cove Plaza, 1924, par les architectes Webber, Staunton et Spaulding). Le style néo-méditerranéen assez éclectique mélange les références savantes et vernaculaires, noyées dans les arbres. En 1934 s'ajoutera le lotissement voisin de Rolling Hills Estates, une opération d'esprit *ranch* conçue et promue par A. E. Hanson (paysagiste), avec le concours de Paul R. Williams et Lulah Maria Riggs (architectes).

PARKINGS [première citation, chap. 2, p. 38 / fig. 21, 31]

Comme tout ce qui célèbre les noces de l'automobile et de la ville (*freeways*, logos, *drive-in*, motels), les parkings fascinent et intéressent Banham. Il insiste particulièrement sur les inventions typologiques et morphologiques que la présence de la voiture suscite : dispositifs de séparation des flux piéton-voiture, fragments de « ville linéaire » (Miracle Mile*), pilotis des *dingbats**, etc.

PLAGES [première citation, chap. 1, p. 12 / fig. 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 17, 18]

Du nord au sud de ce qu'on considère le grand Los Angeles, on dénombre plus de 50 plages différentes. La portion étudiée par Banham — de Malibu au nord à Long Beach au sud — comprend aujourd'hui trente-cinq appellations. Les différences toponymiques suivent plus souvent les découpages municipaux qu'elles ne traduisent de réelles discontinuités du site.

PUEBLO HISTORIC PARK [première citation, chap. 1, p. 14, n°12 sur la carte]

El Pueblo de Nuestra Señora La Reina de Los Angeles de Porciúncula, 1781 est le berceau historique de Los Angeles, fondé par le gouverneur Felipe de Neve qui voulait coloniser les provinces de Sonora et de Sinaloa pour le compte de l'Espagne. Le pueblo fut officiellement fondé le 4 septembre 1781 : onze familles de colons-cultivateurs s'installèrent à proximité de la rivière Porciúncula (*porziuncola*, ou petite portion en italien), ainsi nommée d'après la taille du minuscule lopin où se dressait la chapelle franciscaine voisine, Nuestra Señora de Los Angeles. Il ne reste pas de trace de cette première implantation.

Olvera Street, entre E. Cesar Chavez Avenue et la Plaza, baptisée en 1877 du nom du juge Agustin Olvera qui demeurerait là, contient certains des plus anciens bâtiments de la ville (Avila Adobe, 1818 ; Pelanconi House qui est la plus ancienne maison en brique, 1855). Elle fut préservée de la ruine par la socialiste Christine Sterling qui lança, en 1926, une campagne pour sauvegarder l'un des seuls témoignages du Los Angeles historique. Elle conçut le projet d'une sorte de rue à thème présentant « les coutumes et les produits de l'ancienne Californie » : un marché mexicain vendant de l'artisanat et présentant des spectacles lors des fêtes mexicaines. La rue est demeurée une attraction touristique et commerciale.

Pico Block (ou Pico House, 1870), North Main Street, à l'angle nord-ouest de la Plaza, a été, à sa construction, le plus grand hôtel de Los Angeles. Il fut érigé par le dernier gouverneur de l'Alta California (Haute Californie) mexicaine qui, une fois le pays annexé aux États-Unis (1848), s'installa à Los Angeles, où il finit ses jours.

SAMSON TYRE AND RUBBER COMPANY BUILDING (THE CITADEL), 1929

[première citation, chap. 6, p. 95, n°32 sur la carte]

Morgan, Walls & Clements

5675 Telegraph Road, City of Commerce

Une fantaisie architecturale flamboyante qui fait penser aux scénographies hollywoodiennes des années vingt. Bureaux et usine s'abritaient derrière une façade de près de 500 mètres, dessinée à l'image des murailles d'une ville assyriennes. Les architectes mêlèrent diverses références archéologiques — *ziggourats*, remparts de Khorsabad —, multipliant les allusions au monde assyro-babylonien. L'usine a fermé en 1978. En 1990, le site a été transformé en un centre commercial (The Citadel Outlet Center) dont le plan masse fut dessiné par la paysagiste Martha Schwartz, de San Francisco. Les murs, qu'on perçoit très bien en voiture depuis le Santa Ana Freeway, ont été conservés.

VENICE, à partir de 1904 [première citation, ch 7. p. 135 / fig. 77, 78, n°37 sur la carte]

Marsh & Russell; Abbott Kinney, promoteur

Cigarettier fortuné venu du Midwest en 1880, Abbott Kinney entreprend en 1904 de transformer 80 ha de marais en une petite Venise américaine (canaux et ponts, place à arcades, jetée, gondoles, hôtel de luxe et vaste auditorium, etc.) qui sera inaugurée en 1905. Devant l'échec relatif de ces hautes ambitions culturelles, il adopte une stratégie plus populaire et devient l'un des premiers promoteurs de l'idée de ville-parc à thème récréative, aujourd'hui si répandue. La ville s'étend, se peuple et s'enrichit un temps, mais elle ne résiste pas à la concurrence des nouvelles villes de plage et périclité ; on comble une grande partie des canaux, devenus fétides. Les traces du rêve d'Abbott Kinney subsistent ici et là, et Venice est redevenue depuis le livre de Banham un lieu recherché et fréquenté, fameux pour sa plage, sa promenade maritime et son architecture contemporaine (Eric Owen Moss, Frank Gehry*, Morphosis, Steven Ehrlich, etc.).

WATTS (TOURS DE), 1921-1945 [première citation, chap. 6, p. 109 / fig. 58, 85, n°38 sur la carte]

Simon Rodia

1765 E. 107^e rue

Watts

Architecture intense et poétique de «bricoleur» virtuose, les tours de Watts sont entièrement déterminées par la vision, la passion et l'engagement de Simon Rodia, un immigré italien carreleur de son état. Faites de matériaux de récupération et lentement construites sur la parcelle même où s'élevait sa maison, elles constituent l'un des exemples les plus beaux et les plus émouvants du «grand œuvre» solitaire qui se confond avec la vie de son auteur. Ces délicats assemblages aériens de colliers métalliques et de fragments de carrelages, désormais protégés, constituent l'un des sites les plus célèbres de Los Angeles.

WAYFARER'S CHAPEL, commencée en 1949 [première citation, chap. 2, p. 35 / fig. 15, n°39 sur la carte]

Lloyd Wright*

Portuguese Bend à Abalone Cove, au nord de Palos Verdes Drive South

Palos Verdes, South

Cette chapelle de rite swedenborgien est la plus fameuse réalisation de Lloyd Wright*, fils et collaborateur de Frank Lloyd Wright*. Perchée au sommet d'une colline et surplombant la mer, cette chapelle tout de verre était d'emblée destinée à être envahie par les arbres, devenant «un autel à la fécondité de la nature» (Banham). Une tour, une colonnade et un centre d'accueil des visiteurs, toujours de Lloyd Wright, ont été construits par la suite.

Table

Avertissement du traducteur	5
-----------------------------	---

Los Angeles

l'architecture des quatre écologies

<i>Chapitre 1</i>	
Dans le rétroviseur	9
<i>Chapitre 2</i>	
Écologie 1 : Surfurbia	25
<i>Chapitre 3</i>	
Architecture I : Les pionniers exotiques	43
<i>Chapitre 4</i>	
Le palimpseste des transports	59
<i>Chapitre 5</i>	
Écologie II : les collines	77
<i>Chapitre 6</i>	
Architecture II : le fantastique	93
<i>Chapitre 7</i>	
L'art de l'enclave	117
<i>Chapitre 8</i>	
Écologie III : les plaines du ça	139
<i>Chapitre 9</i>	
Architecture III : les exilés	155
<i>Chapitre 10</i>	
Une note sur le centre...	175
<i>Chapitre 11</i>	
Écologie IV : Autopia	185
<i>Chapitre 12</i>	
Architecture IV : Le style qui aurait pu...	195
<i>Chapitre 13</i>	
Une écologie pour l'architecture	205

Bibliographies

<i>Reyner Banham</i>	
Une bibliographie pour la route	215
<i>Luc Baboulet</i>	
Pour continuer en roue libre	219

Biographie

Luc Baboulet

Une biographie au pas de course 225

Postface

Postface par Luc Baboulet

La gloire du banal 231

Annexes

Luc Baboulet

Annexe 1

Architectes, urbanistes, paysagistes 243

Annexe 2

Architecture, urbanisme, paysage 253