



Fragmentation et compacité des lotissements dans le post-suburbain en Californie du Sud

Renaud Le Goix

► **To cite this version:**

Renaud Le Goix. Fragmentation et compacité des lotissements dans le post-suburbain en Californie du Sud. Les 4èmes rencontres urbaines de Mazier: Vivre la rénovation : Les nouveaux modes d'habiter., Oct 2012, Saint Briec, France. Les 4èmes rencontres urbaines de Mazier: Vivre la rénovation : Les nouveaux modes d'habiter., 2013. <halshs-01239241>

HAL Id: halshs-01239241

<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01239241>

Submitted on 7 Dec 2015

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

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



FRAGMENTATION ET COMPACITÉ DES LOTISSEMENTS

dans le post-suburbain en
Californie du Sud¹

Renaud Le Goix

Renaud Le Goix est maître de conférences de géographie à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, CNRS UMR 8504 Géographie-cités. Ses travaux de recherche portent sur la production des espaces périurbains au prisme des interactions privé-public en Ile-de-France et en Californie du Sud ; et sur l'analyse des discontinuités et des inégalités dans l'espace des grandes métropoles. Il a publié plusieurs articles sur ces questions, ainsi que *Métropoles et Mondialisation* (Bretagnolle, Vacchiani, Le Goix, La Documentation Française, 2011), un *Atlas de New York* (Autrement, 2009), et co-dirigé avec Thérèse Saint-Julien *La Métropole Parisienne, Centralité, Inégalités, Proximités* (Belin, 2007).
e-mail rlegoix@univ-parisi.fr
Web : <http://www.parisgeo.cnrs.fr/spip.php?article138>

Les études urbaines sont fécondes en néologismes qui font sens dans le vocabulaire des géographes. Les termes *post-suburbia*, *boomburbs*, *exurbs*, *edgeless city*² reviennent ainsi souvent quand il s'agit de décrire les transformations contemporaines des périphéries urbaines aux États-Unis. Auparavant, on se contentait de la classique *suburbia* du rêve américain, née dans l'après Seconde Guerre mondiale, et dérivée des *Levittowns*, formant le continuum de maisons individuelles de la classe moyenne, alignées à l'infini en raison de l'étalement urbain correspondant au carroyage des rues et avenues, ou *grid*. Dans ces paysages décriés pour leur monotonie, des formes plus originales tranchaient. Il s'agissait des rues curvilinéaires, copiant les parcs résidentiels privés et huppés des banlieues romantiques qui avaient été conçues dès les années 1850, sous le nom de *Llewellyn Park* (New Jersey) ou vers 1930 à *Rolling Hills* et *Bel Air* (Los Angeles). La typologie des *suburbs* associe les différentes générations de développement résidentiel aux moyens techniques et de transport en usage — chaque forme étant le produit

1. Cette réflexion est issue des travaux réalisés dans le cadre d'un programme de recherche financé par l'ANR, «IP4 – interactions public-privé dans la production des espaces périurbains», contrat ANR JCJC IP4 2007-2010.
2. Sur ces termes, voir le glossaire, page suivante.

de la modernité du moment. Se sont ainsi succédées : dès avant 1850, les proto-*suburbs* industrielles en périphérie immédiate du centre (correspondant à la « première couronne » identifiée par l'École de Chicago) ; la banlieue romantique de la bourgeoisie urbaine (1830-1890) ; les banlieues de l'ère du tramway (1890-1930) ; la *suburb* étalée en nappe au temps de l'automobile (dès 1930, et surtout dans l'après-guerre), et depuis les années 1970, les nouvelles périphéries métropolitaines fragmentées³.

Petit glossaire de l'urbanisme américain

On qualifie de *post-suburbain* la phase la plus récente de périurbanisation. Outre une fragmentation spatiale importante (Fig. 1), elle correspond également à des changements radicaux dans la démocratie locale, transformée par les généralisations des grandes associations de propriétaires (plusieurs milliers de résidents chacune) qui relèguent à un rang subalterne les pouvoirs publics dans la gestion de l'urbain.

Boomburbs : il s'agit de localités périphériques, de l'ordre de 50 000 à 100 000 habitants ayant connu depuis les années 1970 une croissance exceptionnellement forte et continue, sous la forme quasi exclusive de lotissements en copropriétés.

Le terme *ex-urbs* correspond à une colonisation sporadique ou en taches des espaces ruraux, des vallées, des zones désertiques par de grands lotissements, reliés par les infrastructures autoroutières. *Edgeless cities* désigne l'urbain généralisé, sans borne, sans limite claire séparant l'urbain du rural.

NIMBY, [“not in my back yard”, « pas dans mon arrière-cour »] : mouvements locaux de lobbying contre les utilisations du sol non-désirées par les résidents et acteurs locaux dans leur voisinage (concerne souvent les industries polluantes, les logements sociaux, etc.).

Smart et slow growth : ensemble de doctrines et d'orientations politiques locales visant à contrôler ou limiter la croissance résidentielle en agissant notamment sur le zonage.

Smart growth renvoie à une gestion d'une croissance modérée associant des utilisations du sol mixtes (activités, commerces, résidences), de plus fortes densités, et une perspective de durabilité.

3. Robert Lang, Jennifer B. Lefurgy *et al.*, « The Six Suburban Eras of the United States. Research Note », *Opolis : An International Journal of Suburban and Metropolitan Studies*, 2 (1), 2006, <http://repositories.cdlib.org/cssd/opolis/vol2/iss1/art5>, consulté Jan. 2013.

Slow growth renvoie à une régulation serrée des nouveaux développements.

Incorporation est un processus de création municipale, effectué par référendum local, à la majorité des 2/3 de la zone concernée. Une fois la municipalité créée, celle-ci se voit dotée d'une véritable autonomie politique, accède aux ressources fiscales locales (taxe foncière, taxe sur les ventes) et peut choisir de mettre en œuvre ses propres services (administration, construction et entretien des routes, police et sécurité, etc.) ou de souscrire la fourniture de ces services auprès d'un fournisseur public (comté, district) ou privé (entreprise). Surtout, la municipalité décide de sa politique d'aménagement et de zonage. Les principales motivations pour l'incorporation vont du souhait d'un contrôle local des ressources fiscales, d'une volonté affirmée de développer la démocratie locale, et d'une autonomie de *zoning*.

En Californie du Sud, ces marges urbaines de la dernière phase sont peu commodes à appréhender (Fig. 1). En dépit des apparences de continuité, elles correspondent à des processus radicalement nouveaux d'organisation. Ceci tient aux évolutions profondes de la gouvernance locale et



Fig. 1. Un lotissement planifié en cours de construction, à Cherry Valley, comté de Riverside, 2010 (© Le Goix - UMR Géographie-cités, 2010)

des jeux d'acteurs⁴ ; à la transformation de la démocratie locale du fait de la généralisation des associations de propriétaires et des lotissements privés⁵ ; à la flexibilité et à la circulation du capital ainsi qu'à la grande volatilité des modalités de financement et d'investissement dans l'urbain⁶. S'y ajoutent, la fragmentation morphologique non seulement de la production neuve périurbaine, mais aussi des projets de rénovation urbaine ou de remplissage de «dents-creuses»⁷. En outre, s'expriment des discours et des mouvements locaux associant, d'un côté les logiques de NIMBY (*Not In My Back Yard*), de *Smart Growth* ou de *Slow Growth*⁸ et, de l'autre, revendiquant des théories du *Nouvel Urbanisme*. En résulte une recherche de densité résidentielle articulée sur un polycentrisme à l'échelon métropolitain et une forte connexité des espaces¹⁰.

Cette complexité signale une dynamique géographique plurielle. D'un point de vue méthodologique, l'approche s'appuie sur la forme produite, afin de définir par l'objet ces évolutions complexes, associant fragmentation, densification, et compacité urbaine. Cet objet — le lotissement planifié (*planned communities*) en copropriété — constitue désormais la quasi-totalité de l'habitat résidentiel neuf. Un cinquième de la population américaine, en 2009, vit dans l'un de ces 300 000 ensembles¹¹. Les formes des réseaux viaires de ces lotissements combinent en général boucles,

4. Roger Kiel, Douglas Young, "Post-suburbia and City-region Politics", in Nicholas A. Phelps, Fulong Wu, (eds.), *International Perspectives on Suburbanization : A Post-Suburban World ?*, Basingstoke, Hampshire, GBR, Palgrave Macmillan, 2011, p. 54-77.

5. Evan Mc Kenzie, *Beyond Privatopia : Rethinking Residential Private Government*, Washington, DC, USA, Urban Institute Press, 2011.

6. Renaud Le Goix, «La financiarisation et le barbecue à Los Angeles. Le tournant financier de la production du suburbain», *Urbanisme* (384 - Mai - Juin 2012), 2012, p. 57-60.

7. Opérations de rénovation urbaine sur des friches, ou de valorisation de petits terrains intersticiels vacants.

8. Voir glossaire p. 46.

9. Gérald Billard, «Smart growth : un nouvel urbanisme américain... durable», *Urbanisme, Hors série : la démarche écocité, villes durables en projet*, (36), 2010, p. 3.

10. Cynthia Ghorra-Gobin, «Le New Urbanism, marqueur de fragmentation urbaine ?», *Cahiers de géographie du Québec*, 55 (154), 2011, p. 75-88 ;*Id.*, «Réformer la Suburbia : un éclairage sur le débat américain prônant la densité», *Urbanisme* (370), 2010, p. 33-38.

11. Evan Mc Kenzie, *op. cit.*, p. 2.

raquettes et impasses¹². Sont ainsi associées des formes fragmentées et une recherche de compacité propre à ces espaces périurbains. Il s'agit donc de saisir ces logiques de compacité et d'en voir les mutations en termes de types d'espaces résidentiels produits.

La compacité, nouveau paradigme ?

Les évolutions urbaines contemporaines produisent des structures spatiales très différentes de celles du passé. De nombreux auteurs ont donc proposé des termes nouveaux pour décrire des formes plus fragmentées, surtout pour les localités périphériques de 50 000 à 200 000 habitants qui connaissent une croissance explosive au cours des trente dernières années. R. Lang et J. LeFurgy relèvent ainsi plus d'une cinquantaine de termes cités depuis vingt ans¹³. Certains mots désignent le processus dans son ensemble tels : *exurbs*, *edgeless city*, *boomburb*, *anticity*, *metropolitan suburb*, *outtown*, *rurbia*. D'autres renvoient au caractère polycentrique des grandes métropoles dont plus de la moitié des habitants travaille dans divers pôles d'emploi ou technopoles en périphérie¹⁴: On parle alors d'*Edge-cities*, *technoburbs*, *suburban business center*, *regional town center*, *suburban employment center*... Certains termes enfin décrivent davantage les modes d'habiter. Ils marquent en général un caractère *a priori* anti-urbain des installations et soulignent l'«entre-soi» social. Ils associent également la production industrielle de maisons de promoteurs et la création de grands lotissements planifiés, souvent privés, autour d'activités de loisirs. En résultent ces termes : *anticity*, *city* à la carte, *McMansions*, *life-style communities*...

La terminologie de *post-suburbanism* est sans doute la plus générale. Elle définit avec intérêt une phase d'urbanisation au cours de laquelle la population diminue parallèlement à une baisse relative des revenus dans les premières couronnes périphériques, à une augmentation de l'emploi suburbain, à une diminution des navettes domicile-travail des périphéries vers le centre, à l'augmentation de la population et des revenus des ménages dans des périphéries périurbaines, enfin à la conversion massive de

12. Stephen M. Wheeler, «The Evolution of Built Landscapes in Metropolitan Regions», *Journal of Planning Education and Research*, 27 (4), 2008, p. 400-416.

13. Robert Lang, Jennifer B. Lefurgy, *Boomburbs : the rise of America's accidental cities*, Washington, D.C., Brookings Institution Press, 2007, p. 13.

14. Robert Cervero, Wu Kang-Li, «Sub-centring and Commuting : Evidence from the San Francisco Bay Area, 1980-90», *Urban Studies*, 35 (7), 1998, p. 1059-1076.

terres agricoles¹⁵. Dans ces espaces dominant les formes d'un urbanisme fragmenté. Le morcellement fonctionnel des services urbains affecte l'adduction d'eau, ou les réseaux d'assainissement. Les structures spatiales sont en outre liées aux infrastructures autoroutières, aux corridors, aux nœuds d'échangeurs¹⁶. Ceci produit des espaces composites marqués par une grande mixité d'utilisation des sols. Cohabitent ainsi des usages agricoles, industriels, commerciaux, ou dédiés aux pôles d'activités, aux espaces verts, sportifs et de loisir. Tout ceci tranche avec l'homogénéité spatiale et fonctionnelle des phases antérieures de l'étalement¹⁷.

De plus, une rupture fondamentale est intervenue récemment, qui précise les aspects normatifs de *Smart Growth* pour la planification locale. Des textes législatifs récents précisent la responsabilité des pouvoirs publics locaux afin de réduire émissions de gaz à effet de serre. En sachant que l'essentiel des pouvoirs d'aménagement à l'État fédéral, leur mise en œuvre, ou la délivrance des autorisations et permis sont déléguées aux niveaux locaux (comtés ou municipalités). En 2006, la Californie a ainsi adopté l'*Assembly Bill* (AB) 32, intitulé «Global Warming Solution Act» qui fixe les ambitions législatives de l'État en termes de réduction des gaz à effets de serre. Sur le fond, le niveau d'émission de 1990 doit être atteint dès 2020, puis être réduit de 80 % d'ici 2050¹⁸.

La traduction de ce texte dans le domaine de l'aménagement et de la ville est définie par le *Senate Bill* (SB) 375, en particulier applicable aux domaines du zonage et des transports. Cet arsenal législatif complète le *California Environmental Quality Act* [ou CEQA], de 1970, contraignant les opérateurs locaux à mener des études d'impact environnemental pour l'ensemble des projets, et à mettre en œuvre les mesures correctrices. Dans la pratique, le SB375 réclame une meilleure utilisation du sol, en favorisant

15. William H. Lucy, «The post-suburban era comes to Richmond : City decline, suburban transition, and exurban growth», *Landscape and urban planning*, 36 (4), 1997, p. 259-275.

16. Robert Fishman, *Bourgeois utopias : the rise and fall of suburbia*, New York, Basic Books, 1987.

17. Nicholas A. Phelps, Fulong Wu (eds.), *International Perspectives on Suburbanization: A Post-Suburban World ?*, Basingstoke, Hampshire, GBR, Palgrave Macmillan, 2011.

18. Helen Couclelis, «Risky business : climate control legislation, regional development uncertainties and California's SB 375 law», *International Journal of Foresight and Innovation Policy*, 7 (1), 2011, p. 158-175.

des nouvelles formes de transports plus compactes, qu'il s'agisse des modes de transport eux-mêmes ou des infrastructures¹⁹.

Développeurs et promoteurs doivent désormais soumettre des projets résidentiels conformes aux «bonnes pratiques». Le principal avantage, pour eux, est d'être dispensés d'études de conformité et d'impact environnemental s'ils respectent les critères de compacité et de mixité. Un projet de ce type comporte ainsi 50 % de surface dédiée au logement — avec une densité minimale de 50 unités par hectare, un coefficient d'occupation du sol pour les activités commerciales de 0,75 — , et se situe à moins d'un-demi mile ou 15 minutes d'une gare ou d'une ligne de bus. De petits lotissements de moins de 3,2 ha de surface ou inférieurs à 200 unités d'habitation correspondent aux critères requis, s'ils sont desservis par les infrastructures existantes et bâtis selon les normes de qualité environnementale, possédant 2 ha d'espaces verts et prévoient pour certains du logement à caractère social. De tels projets sont assurés d'être approuvés plus rapidement. L'incitation est donc procédurale, et joue la carte de la simplification du processus de mise en œuvre d'un projet d'urbanisme en vue d'une promotion de la compacité des formes et de la mixité.

Les caractéristiques de ce développement raisonné visent à promouvoir la densité, l'accessibilité en transports publics et piéton et l'animation locale (activités économiques et marchandes, mais aussi villes numériques et animations culturelles). Un tel programme est porté par le *Smart Growth Newtork* qui est soutenu par l'Agence Fédérale de Protection de l'Environnement US EPA ou par la coalition *Smart Growth America*²⁰.

Jeux d'acteurs autour de la densité

Ces dernières années, la structure de la production en matière de logement a beaucoup changé. Le nombre de maisons produites et leurs lieux de production ont certes été affectés par la crise immobilière et la contraction de la demande, mais d'autres facteurs sont intervenus.

D'après le *California Department of Real Estate*, le nombre de maisons construites est passé de 69 700 unités en 2004 — pic de production — à 65 000 en 2005, 59 000 en 2006, puis après la crise 25 000 en 2007, et

19. William Fulton, «SB 375 Is Now Law -- But What Will It Do ?», *California Planning and Development Report*, de <http://www.cp-dr.com/node/2140>, 2008.

20. <http://www.smartgrowth.org>, consulté Jan.2013 ; <http://www.smartgrowthamerica.org>, consulté Jan 2013.

seulement 5400 en 2008. Dans le même temps, les opérations menées sont deux fois plus petites (de 32 biens par opération en 2004 à 12 en 2008). La tendance est en outre celle d'une diminution globale des projets dès le début de la décennie (Fig. 2). Les régimes de production varient selon les comtés : à Riverside, principal foyer de la production des grands lotissements, le nombre d'opérations augmente très fortement de 2000 à 2004, avant de chuter brutalement. À San Diego, Orange, ou Ventura — comtés dont la croissance a été explosive dans les années 1980-90 —, la baisse du nombre d'opérations court sur toute la décennie. Les opérations sont d'abord moins nombreuses et plus grandes, puis leur taille diminue.

Les évolutions du marché se traduisent par celles de la morphologie urbaine. L'adoption de nouveaux principes architecturaux et urbanistiques se traduit donc dans la forme de nouveaux lotissements produits, plus denses, plus compacts, et moins enclavés. En témoigne, le *Ladera Ranch* (Sud du comté d'Orange), où dominent maisons à étages, circulations piétonnes, présence d'espaces commerciaux en rez-de-chaussée des unités d'habitation et ronds-points... Ces choix, poursuivent deux objectifs environnementaux : d'une part, une réflexion a été menée sur l'empreinte carbone de ces nouveaux quartiers ; d'autre part, la gestion du ruissellement des eaux de pluie, est devenue centrale pour éviter un part trop importante de sols artificialisés dans les nouveaux lotissements²¹.

La seconde série d'évolutions relative aux plus fortes densités concerne les relations institutionnelles entre pouvoirs publics locaux. D'ordinaire, les collectivités locales sont jalouses de leurs prérogatives et cultivent un «sécessionnisme» militant à l'égard de leurs voisines et concurrentes. Aujourd'hui, l'essentiel des projets de développement concerne les zones dites «non-incorporées» — au sens de non-municipalisées —, qui restent sous la juridiction du comté. Mais en général, ces espaces quittent la juridiction du comté quelques dizaines d'années après leur développement et deviennent des «municipalités minimales²²». Ce statut confère à ces entités une pleine autonomie fiscale, naguère dévolue au comté, et contractualisent avec ce dernier leurs services publics.

21. Entretiens Planned Communities / Public Works OC public Work. Juillet 2010.

22. Gary J. Miller, *Cities by Contract – The Politics of Municipal Incorporation*, Cambridge, Ma., The MIT Press, 1981.

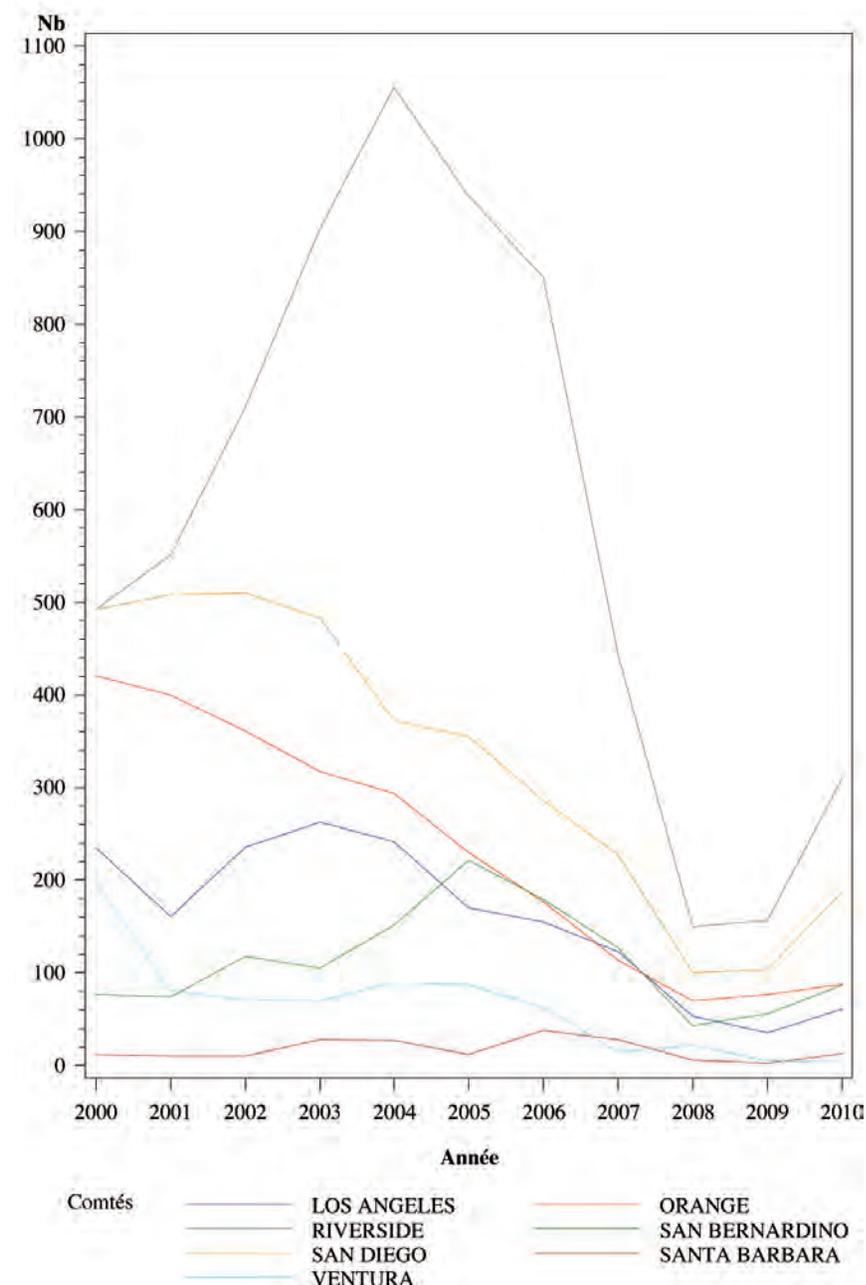


Fig. 2. Évolution des permis de lotir (Planned Subdivisions) entre 2000 à 2010 par comtés en Californie du Sud. Source : Calif. Depart. of Real Estate, 2012 [en ligne : http://www.dre.ca.gov/sub_filelist.html]

Cas d'école

Le projet *One Valley One Vision - Santa Clarita* (OVOV)²³, constitue une initiative originale, car conjointe de la municipalité de *Santa Clarita City* (incorporée en 1987) et du *Los Angeles County*. Cette opération a été menée de 2000 à 2010 en vue de préparer le *General Plan*, document qui fixe les règles d'occupation des sols. Une telle contrainte s'explique par les requêtes de la *Southern California Association of Governments* [SCAG]. Cet organisme de coopération métropolitain formé par les représentants des gouvernements locaux, a longtemps été considéré comme trop enclin à suivre les intérêts des groupes immobiliers. La nouvelle réglementation²⁴ prévoit désormais que cet organisme prescrive des recommandations et des éléments de planification à l'échelon métropolitain : il lui est notamment demandé d'anticiper les besoins en logements des différentes juridictions²⁵. Si, en 2010, la vallée de Santa Clarita accueille 230 000 habitants, la SCAG prévoit 200 000 résidents supplémentaires en 2035. Ces chiffres corroborent d'assez loin ceux de la municipalité elle-même qui dénombrait 176 320 habitants au recensement de 2010, et en attend 237 000 en 2035. Les prévisions de croissance de la SCAG sont néanmoins intéressantes car elles affectent à la fois les zones incorporées et les périphéries non incorporées sous la juridiction du comté. La mise en valeur résidentielle de la vallée de Santa Clarita repose donc dès lors sur l'association entre, d'un côté, une grande communauté planifiée constituée de nombreux programmes de lotissements intégrés bâtis depuis 1958 sur les terres du ranch Newhall Land, et de l'autre, un développement résidentiel plus spontané de petits lotissements. De telles prévisions permettent des opérations de rénovation urbaine et de densification. Elles encadrent aussi la construction de nouveaux logements sur les zones non-incorporées [23 000 unités approuvées à Newhall Ranch par le comté en 2003]. De telles opérations ne sont pas bénignes car elles expriment un modèle urbain dans lequel

23. Entretiens One valley One Vision (OVOV) avec Jason Smisko, senior planner, City of Santa Clara, mai 2010 ; et County of Los Angeles : Mr Glaser, AICP, supervising Regional Planner, Countywide studies and Mrs. M. Natolli, AICP, supervising Regional planner, juillet 2010.

24. California Government Code §65584.

25. 2013-2021 *Regional Transportation Plan/ Sustainable Communities Strategy* : <http://rtpscs.scag.ca.gov/Pages/Regional-Housing-Needs-Assessment.aspx>, consulté Jan. 2013.

se dessinent des noyaux de plus forte densité, organisés en villages. Ces derniers concentrent les activités commerciales et les espaces publics. Ainsi que le déclare l'un des promoteurs du projet, «Newhall Ranch va sensiblement différer du modèle périurbain classique. Il a été conçu autour de plusieurs villages, tout en gardant la sociabilité de voisinage et en autorisant l'enclosure de rues»²⁶. Ces aménagements se conjuguent avec la présence de commerces et d'activités de services, afin de créer des quartiers équilibrés (*balanced neighborhoods*). De tels ajustements ne sont pas que de forme. En effet, et en dehors de cercles professionnels restreints, les aménageurs n'emploient pas le terme de «Nouvel urbanisme» dans leur communication mais préfèrent celui de *Smart Growth* lors des audiences publiques ou dans les documents de planification.

Dans la pratique, la concertation entre gouvernements locaux pour réguler la croissance et la densité urbaine périphérique repose désormais sur un principe d'accord mutuel et préalable. L'objectif est à la fois de réduire les densités dans les zones rurales non-incorporées et de contraindre le comté à ne pas approuver de nouveaux lotissements résidentiels de masse en zone non-incorporée, à proximité d'une municipalité sans consulter celle-ci. Il s'agit là d'une remise en cause radicale des modalités habituelles de la croissance urbaine dans le comté de Los Angeles. En échange, les zones en cours de développement ou de rénovation urbaines vont être aménagées selon des densités plus importantes — ce qui est perçu comme un véritable «choc culturel»²⁷.

La densification porte sur des aménagements d'espaces vacants, mais aussi sur la rénovation urbaine de l'Est de la zone, où les lotissements sont plus anciens et ne dépendent pas de la communauté planifiée de Valencia et Newhall. Pour les promoteurs, il s'agit d'opérations rentables dans la mesure où les densités des nouveaux programmes peuvent croître de 25 à 35% à condition qu'une partie soit dédiée aux logements à caractère social (prêts aidés, logements à prix encadrés, etc.). Un programme spécifique de 2003 a encouragé la densification au sein de la communauté planifiée de Newhall. Diverses opérations de rénovation urbaine, de requalification, d'amélioration des réseaux routiers ainsi que de revitalisation résidentielle y ont été menées permettant de construire 700 nouvelles unités²⁸.

26. Entretiens OVOV, mai 2010.

27. *Ibid.*

28. *Housing Element Draft (Jan. 2009)*. Santa Clarita, CA, City of Santa Clarita, 2009, p. 92.

Éléments sur l'évolution de la densité et de la compacité

Dans ce contexte, comment évaluer l'évolution de la densité d'une part, de la compacité d'autre part ? La Fig. 3 met en évidence les évolutions locales de la densité sur la période 2000-2010, par zones municipalisée ou par localités. Il ne s'agit pas de la densité rapportée à la surface de la commune, car certaines localités n'existaient pas en 2000, tandis que plusieurs municipalités ont vu leurs limites évoluer par des processus d'annexion. Ont été supprimées de l'analyse les camps militaires, les prisons, les campus universitaires. La carte représente donc les densités moyennes résidentielles constatées dans les unités de recensement de petite taille (*block group*)²⁹.

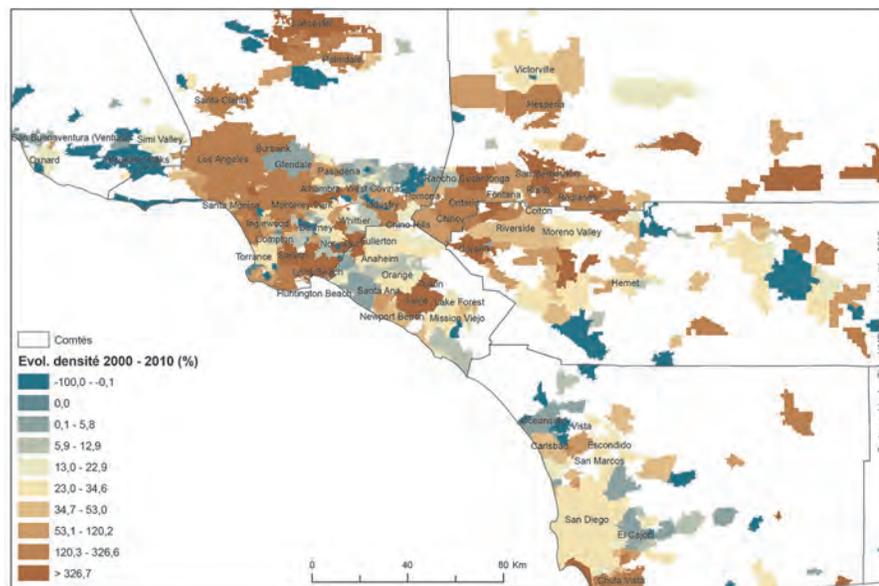


Fig. 3. L'évolution de la densité résidentielle en Californie du sud entre 2000 et 2010. Source : US Census [recensement américain], *block group level*, 2000, 2010

Comme on peut le constater, les densités croissent dans la partie centrale de la région urbaine, et dans la plupart des franges périphériques — souvent de plus 50 % en 10 ans. Même dans les pôles secondaires

29. Les périmètres de certaines unités de recensement intra-urbaines ont de plus évolué entre 2000 et 2010, pour suivre les contours de l'urbanisation ; pour un même lieu, la surface cartographiée évolue donc, le résultat du calcul de la densité s'en trouvant biaisé. Pour comparer deux périodes, on s'en tient donc aux limites définies en 2000. Ce point méthodologique précise par l'exemple la difficulté qu'il y a à capter les évolutions sur un front d'urbanisation dont les unités morphologiques évoluent rapidement.

importants du développement suburbains (San Bernardino, Palmdale, Irvine), les densités ont au minimum doublé. Dans le même temps, les densités des couronnes internes de suburbanisation ont plutôt diminué ou restent très stables, ainsi qu'à l'Ouest, le long de la côte Pacifique à Malibu et entre Thousand Oaks et Ventura, hauts lieux des logiques de contrôle rigoureux de la croissance, de préservation des espaces protégés non-bâti, mais aussi des risques d'incendies. Certaines diminutions brutales des densités dans des espaces très périphériques — autour de Palmdale par exemple — correspondent aux lieux touchés par les évictions consécutives à la crise des *subprimes*.

Si l'on analyse les morphologies de 2418 lotissements produits entre 1970 et 2010, grâce à une base de données, il devient possible d'interroger plus de 25 400 biens individuels en lotissement selon des critères de prix, de surface, d'année de construction... Pour chaque lotissement, on dispose d'une description des réseaux routiers et des formes d'enclavement : la boucle, le cul-de-sac, les rues hiérarchisées, les séries de boucles constituant des formes de base³⁰. On distingue ainsi 6 classes les lotissements selon leur forme, leur compacité, et leurs niveaux d'accessibilité (Fig. 4, 5 et 6).

Il ressort de cette étude une préférence générale pour les formes complexes, qui représentent 51 % des ensembles produits — souvent de manière quasiment exclusive dans le paysage (Fig. 5). Si l'on regarde les dates de réalisation des projets, on constate une très forte stabilité de la proportion des formes complexes, ainsi qu'une augmentation relative de la diffusion des formes plus compactes (en «clusters»³¹ ou en boucles simples), au détriment des autres formes. Les formes en arêtes de poisson représentaient 25 % de la production dans les années 1980, et ne constituent plus que 10 % des ensembles résidentiels aujourd'hui. Enfin, on

30. Les variables construites pour l'analyse sont d'une part des indicateurs de connectivité des réseaux routier ; d'autre part des indicateurs caractérisant le degré de fermeture en fonction du nombre d'impasses et du nombre de voies d'accès ; enfin des indicateurs de compacité, rapportés à la surface des lotissements. Pour le détail, voir Renaud Le Goix (dir.), *Compte-rendu de fin de projet - Projet IP4*. Paris, UMR Géographie-cités 8504, 2011 [en ligne : <http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00563469/>, consulté Jan. 2013], p. 11-12 et annexe F-2.

31. Les formes en cluster deviennent également plus compactes, et plus ouvertes : avec 1,5 segments de routes sans impasse par km² dans les années 1960, la moyenne s'établit aujourd'hui à 2,3 segments de routes sans impasse par km².

constate que les formes complexes dominent dans les espaces où la planification «en grand» — c'est-à-dire de grands lotissements par de grands promoteurs — comme à Santa Clarita. En revanche, dans les zones les plus récemment urbanisées, la diversité des formes utilisées semble plus importante, et traduit les premiers effets des politiques mises en œuvre par le comté d'Orange, à Ladera Ranch (Fig. 6).

Conclusion

Les nouvelles doctrines en faveur de plus fortes densités contribuent-elles à modifier les formes produites par les promoteurs ? L'analyse morphologique montre que les évolutions sont modestes et peu sensibles, et que les formes complexes, modérément compactes, dominent. À Santa Clarita, les acteurs interrogés indiquent une préférence locale pour les morphologies de boucles et de raquettes ; des formes plus classiques de rues perpendiculaires ont été proposées, mais les résidents y sont opposés, craignant une augmentation du trafic dans les espaces résidentiels³². On notera cette rhétorique de l'enclavement et de la tranquillité, mais boucles et raquettes sont également perçues comme le meilleur compromis en terme de densité et d'accessibilité, et cela explique en partie leur quasi-généralisation. De plus, les formes plus compactes se diffusent dans des contextes de raréfaction de l'offre foncière : la compacité correspond aussi à des critères de rentabilité du projet compte-tenu des prix du foncier. Les biens, plus petits, restent ainsi dans des fourchettes de prix abordables. Dans les services d'urbanisme interrogés, toutes les nouvelles rues sont privées (association de propriétaires), mais toutes sont désormais au standard municipal (largeur, parking, trottoir, éclairage, servitudes)³³. De plus, certaines sont fermées (*gated communities*) mais ce phénomène n'est plus aussi systématique que lors des vingt dernières années, tant les avantages de la gouvernance urbaine privée (associations de propriétaires) dominant sur les inconvénients de la fermeture³⁴. La privatisation juridique, sans

32. Entretiens OVOV, mai 2010.

33. Entretiens également réalisés : City of Mission Viejo, Mr. Wilson, Director of community development, city of Mission Viejo, mai 2010 ; City of Thousand Oaks, Mr. C. Prescott, AICP, Community development Director.

34. Renaud Le Goix, «Gated Communities as Predators of Public Resources : the Outcomes of Fading Boundaries between Private Management and Public Authorities in Southern California», in Georg Glasze, *et al.* (eds), *Private Cities : Global and local perspectives*, London, Routledge, 2006, p. 76-91.

nécessité de fermer, permet de dégager les autorités locales des coûts de maintenance : cet argument est bien suffisant pour convaincre les autorités locales de laisser le modèle des lotissements en copropriété, croître et prospérer. Fragmentation et relative compacité vont ainsi de pair, associant les critères d'efficacité, de rentabilité des projets, tout en permettant de répondre raisonnablement aux évolutions des cadres juridiques de protection de l'environnement.