

Des plages dans la ville

Los Angeles et la réflexion sur la plage urbaine idéale

Elsa DEVIENNE

Quand et où l'idée de plage urbaine est-t-elle apparue ? Une enquête documente le débat à Los Angeles sur l'aménagement des plages dans la ville dans les années 1940. L'idéal de plage urbaine est alors progressivement défini en termes de fonctionnalité, d'ordre et de respect des caprices de la nature.

Aménager de grandes étendues de sable dans un cadre urbain est l'une des dernières tendances d'un urbanisme qui entend implanter le loisir au cœur des grandes villes¹. La première plage artificielle de ce type fut vraisemblablement créée à Londres en 1934 lorsque 1500 tonnes de sable furent déversées le long de la Tamise, juste en dessous de la Tour de Londres. Celle qu'on appelle alors « Tower Beach » connaît un franc succès tout au long de son existence, en particulier auprès des classes populaires qui ne peuvent pas s'offrir le trajet vers les stations balnéaires. Bien que seulement cinq cent personnes puissent folâtrer sur le

¹ Cet article a été présenté sous une forme abrégée lors de la conférence annuelle de l'Urban History Group (UHG) à Cambridge. Je tiens à remercier vivement les membres de l'UHG ainsi que Nicolas Barreyre, Sara Le Menestrel, Pap Ndiaye, Camille Amat et Jean-Paul Lallemand pour leurs commentaires.

sable au même moment, et malgré une qualité de l'eau très médiocre, la plage attire les Londoniens en foule. Fermée pendant la Seconde Guerre mondiale, Tower Beach rouvre en 1945 pour finalement fermer définitivement en 1971 en raison de la pollution². Enterré à Londres, le concept de plage urbaine a récemment refait surface sur d'autres rivages et suscite l'engouement en Europe et aux États-Unis. Un mot a même été inventé pour décrire ce phénomène : « *urbeach* » (une combinaison des mots « *urban* » et « *beach* ») et depuis l'inauguration de « Paris Plage » en France en 2002, Birmingham, Berlin, Las Vegas, Amsterdam, Rome et New York ont inauguré leurs propres versions de l'« *urbeach* »³.

Pourtant, l'idée selon laquelle une plage urbaine pourrait permettre à la fois au citoyen de se relaxer, parce qu'il s'agit d'un espace naturel, *et* permettre à une foule d'avoir accès, garer sa voiture, se restaurer et profiter d'une journée à la plage, parce qu'il s'agit aussi d'un espace public urbain bien aménagé, n'est pas quelque chose de nouveau. Tower Beach non plus. Dans les grandes villes naturellement dotées de plages de sable, une réflexion sur cette question existe depuis au moins le début du XX^e siècle. À Los Angeles par exemple, la réflexion à ce sujet a été particulièrement féconde car la ville est non seulement renommée pour ses plages et son mode de vie balnéaire, mais elle connaît une croissance démographique exceptionnelle au XX^e siècle et dispose de très peu d'espaces publics dédiés au loisir. Les plages de la ville deviennent donc des enjeux importants sur lesquels les autorités décident de s'interroger.

² Des photographes de Tower Beach sont disponibles sur le site « Historic Royal Palaces » : <http://www.hrp.org.uk/TowerofLondon/educationandcommunity/Towercommunity/Towerbeach.aspx>

³ Michael Welland, *Sand: The Never-Ending Story*, Berkeley, University of California Press, 2009, p. 134.

Plaidoyer pour une histoire de la plage urbaine

Si les historiens ont été nombreux à se pencher sur l'histoire de l'émergence des parcs urbains⁴, ils se sont peu intéressés au phénomène des plages urbaines. Les spécialistes de l'histoire sociale du tourisme qui ont écrit sur les stations balnéaires ont généralement peu évoqué les problématiques urbaines de leur sujet, préférant décrire le processus par lequel les pêcheurs ont été progressivement chassés du bord de mer ou bien le mode de vie des villégiateurs sous l'angle de l'histoire sociale et culturelle⁵. Par ailleurs, Los Angeles présente une situation inédite : il s'agit à l'origine d'une destination touristique qui, en parallèle à cette activité, accède au rang de grande ville et qui conserve ainsi tout au long du siècle un « vernis balnéaire » malgré l'incroyable étalement de son tissu urbain. Par ailleurs, les historiens spécialistes du tourisme ont encore trop peu étudié les conséquences environnementales du développement des stations balnéaires. Ils font également rarement des plages leur objet principal, bien qu'elles constituent l'élément le plus contesté et le plus valorisé de la côte⁶. Ces espaces méritent leur propre histoire ; une histoire qui prendrait en compte les problèmes environnementaux qui ont affecté les plages au cours du XX^e siècle et qui analyserait la relation entre croissance urbaine et développement du littoral.

⁴ Voir par exemple : Roy Rosenzweig; Elizabeth Blackmar, *The Park and the People: A History of Central Park*, Cornell University Press, 1998; Galen Cranz, *The politics of park design: a history of urban parks in America*, MIT Press, 1982.

⁵ Le travail de John K. Walton constitue une des rares exceptions. Walton décrit, en effet, l'importante croissance démographique que connaissent les stations balnéaires anglaises au XX^e siècle, certaines devenant des zones d'habitat et d'autres attirant les retraités. John K. Walton, *The British Seaside: Holidays and Resorts in the Twentieth Century*, Manchester University Press, 2000.

⁶ « La plage elle-même, au cœur de l'identité (et de la liminalité) balnéaire n'a pas été explorée par les historiens du littoral pour le XX^e siècle ». Walton, *The British Seaside*, p. 18.

Une telle histoire exige des sources d'un genre particulier. À Los Angeles dans les années 1940, une réflexion, portée par de multiples études, rapports et plans, est menée sur la meilleure manière dont les plages peuvent être intégrées à leur cadre urbain. De fait, les plages urbaines soulèvent des problèmes spécifiques en terme d'aménagement de l'espace : pollution, érosion, accessibilité limitée liée aux problèmes de circulation automobile et au manque de parkings, etc. À la lecture de ces documents, la difficulté de marier ces deux environnements que tout oppose est frappante et un certain nombre de questions viennent à l'esprit : Comment a été pensée la plage urbaine idéale dans un contexte de très forte croissance démographique et face aux premiers signes d'une prise de conscience environnementale ? Comment recréer le rêve balnéaire au beau milieu de la ville ? L'aménagement des plages était-il considéré comme une priorité dans le contexte de l'après-guerre ou, au contraire, comme une préoccupation frivole face à la nécessité de construire des routes et des bâtiments ? Il faut se tourner vers la baie de Santa Monica pour fournir une première réponse à ces questions. C'est le long de cette indentation côtière que s'étendent l'agglomération de Los Angeles et les plages de sable les plus célèbres de la région, loin des activités industrielles confinées plus au sud, dans la baie de San Pedro. À partir de cet exemple précis, se dessine la vision de la plage urbaine idéale selon les autorités, les ingénieurs et les urbanistes de la région. La plage idéale selon les critères des gens de l'ordinaire présenterait sans doute des traits bien différents.

Des plages pour les masses urbaines ?

Los Angeles a une histoire démographique unique : aucune autre ville américaine n'a connu une telle croissance et un tel étalement urbain au XX^e siècle. Cette croissance incontrôlée est soi-disant à l'origine d'une des premières études sur les plages, le rapport

alarmiste sur les « parcs, plages et terrains de jeu de Los Angeles »⁷ publié par la chambre de commerce de la ville en 1930. On y lit que Los Angeles et sa région traversent une « crise » car rien n'est fait pour accroître l'équipement en loisirs de plein air alors même que la ville connaît la plus grande explosion démographique de son histoire, la population du comté passant de 900 000 à plus de deux millions entre 1920 et 1930⁸. Le rapport exhorte les autorités publiques à prendre les choses en main, en particulier en ce qui concerne l'accès public aux plages, car si aucune action n'est prise, l'accès privilégié à la nature qui distingue les villes de Californie du Sud de leurs homologues de la côte Est disparaîtra pour de bon (et les riches touristes avec lui, a-t-on envie d'ajouter, puisque la chambre de commerce est à l'origine du rapport).

Le plan proposé dans ce rapport n'est pas adopté et la situation empire. Mise à part l'acquisition désordonnée de quelques tronçons de plages par la commission des parcs de l'État dans les années 1930, rien n'est fait pour fournir un nombre de parcs et de plages publics à la hauteur de la population. Pendant les années 1940 cependant, plusieurs études et rapports sur l'avenir du littoral de la ville commencent à circuler. Un plan d'ensemble (*Master Plan*) est élaboré à plusieurs échelles pour améliorer, voire créer de toutes pièces, le paysage littoral de la ville⁹. Contrairement au rapport de 1930 qui tombe aux oubliettes face

⁷ *Eden by Design: The 1930 Olmsted-Bartholomew Plan for the Los Angeles Region*, Berkeley, University of California Press, 2000.

⁸ Robert M. Fogelson, *The Fragmented Metropolis: Los Angeles, 1850-1930*, Berkeley, University of California Press, 1993.

⁹ Par exemple : Madigan-Hyland, *Recreational development of the Los Angeles area shoreline: an engineering and economic report to the Mayor and the City Council, City of Los Angeles*, New York, Madigan-Hyland, 1949; *Development Plan for the Santa Monica Bay Shoreline, Topanga Canyon to El Segundo*, Los Angeles, City Planning Commission, 1945; *Master Plan of Shoreline Development*, Los Angeles, Dept. of City

à la résistance des intérêts locaux à une initiative d'ampleur régionale, ce plan est appliqué (du moins en partie) de sorte que le littoral de Los Angeles est aujourd'hui l'héritier direct de ce programme.

Des taudis des plages ?

Si en 1930 les auteurs du rapport évoquaient une « crise », les conclusions des études des années 1940 sont encore plus inquiétantes. Les plages publiques de la région sont dans un « état déplorable »¹⁰ et sont même comparées à des « monstruosité de bord de la mer »¹¹, à tel point qu'il ne s'agit plus de développer les plages mais bien de les « restaurer »¹². Selon le bulletin mensuel de la California Beach Association, l'expression « plage publique » est associée dans l'esprit de la plupart des gens à un « tableau déplaisant » : « bondée, jonchée d'ordures, très bruyante, dotée de parkings inadéquats, et d'équipements trop petits et insalubres, le tout nourri par des stands de hot-dogs délabrés et nauséabonds, passés maîtres dans l'art de préparer des hamburgers douteux »¹³. Cette description résume la plupart des soi-disant « problèmes » identifiés dans ces études.

Planning, 1941; *The Master Plan of Shoreline Development for the Los Angeles County Regional Planning District*, Los Angeles, 1940; Greater Los Angeles Citizens Committee, *Shoreline Development Study, Playa Del Rey to Palos Verdes, a Portion of a Proposed Master Recreation Plan for the Greater Los Angeles Region*, Los Angeles, 1944; Donald F. Griffin et Charles W. Eliot, *Coastline : Plans and Action. For the Development of the Los Angeles Metropolitan Coastline*, Los Angeles, The Haynes Foundation, 1944. .

¹⁰ Greater Los Angeles Citizens Committee, *Shoreline Development Study, Playa Del Rey to Palos Verdes, a Portion of a Proposed Master Recreation Plan for the Greater Los Angeles Region*, Los Angeles, 1944.

¹¹ *Daily News Los Angeles*, July 28, 1941, p. 3.

¹² Greater Los Angeles Citizens Committee, *Shoreline*.

¹³ California Beaches Association Bulletin, Mai 1950, Vol IV, No 2, p. 2.

Selon ces dernières, cette situation résulte encore une fois de la transformation de la ville en une gigantesque métropole. Tout d'abord, conséquence de la deuxième explosion démographique de la région qui voit la population des Angelenos atteindre 3,4 millions après la guerre : les plages sont « bondées ». Le problème est mentionné dans le plan de 1930 qui, déjà, comparait défavorablement les plages de Los Angeles aux célèbres plages de la côte Est. Même Coney Island, pourtant considérée à l'époque comme la « plage la plus fréquentée du monde »¹⁴, comme en témoigne les fameuses photos de foules de Robert Weegee, était en meilleure condition avec une moyenne de 17 mètres carrés de plage par personne comparés à seulement 4,5 mètres à Santa Monica l'après-midi du 4 juillet 1928¹⁵. Après la guerre, la comparaison est d'autant plus blessante qu'un nouveau projet a clairement montré la supériorité de la côte Est en matière d'aménagement des plages dans un contexte urbain. Jones Beach à Long Island ouvre en effet en 1929 avec toute la presse du pays « en admiration devant la plus belle des plages aménagées »¹⁶. Créée par Robert Moses, l'homme à l'origine de la construction de nombreux parcs à New York, Jones Beach devient rapidement la référence incontournable en ce qui concerne le minimum d'espace de sable par personne sur une plage urbaine (19,5 pour être précis). Le plan d'ensemble de Los Angeles entend cependant faire mieux. En affirmant garantir 23 mètres carrés par personne, le rapport de la firme Madigan et Hyland cherche à établir un nouveau standard pour la plage de ville idéale, à la fois agréable et réalisable¹⁷. Le Comité des citoyens du Grand Los Angeles, dont le rapport est financé par des sources privées, va même plus loin, exigeant un

¹⁴ *Eden by Design*, p. 153.

¹⁵ *Ibid.*

¹⁶ *The Herald Tribune*. Cité dans Robert A. Caro, *The power broker: Robert Moses and the fall of New York*, Vintage Books, 1975, p. 309.

¹⁷ Madigan-Hyland., *Recreational development of the Los Angeles area shoreline*.

minimum de 45 mètres carrés¹⁸. Cette surenchère dans les chiffres montre que la plage moderne est un idéal contesté, lourd de calculs économiques et de rivalités régionales. Le confort des Angelenos n'est pas tant en jeu que la réputation de Los Angeles de ville où il fait bon vivre (*the « good life » city*), une réputation qui se compte en milliers de dollars dépensés par retraités et touristes¹⁹. Rattraper le retard sur Jones Beach est autant une question de fierté régionale qu'une décision justifiée par des motifs économiques. Les photographies de la plage bondée de Santa Monica font le régal de la presse spécialisée qui cherche ainsi à suggérer le manque d'hygiène sur les plages et, plus généralement, la vision déplaisante qui attend les touristes et futurs résidents venus sur le sable contempler « Santa Monica l'élégante ». Ces images représentent la plage urbaine sous son jour le moins flatteur ; Nul élément « naturel » n'est en vue, les plages sont comme avalées par la ville, elles ne sont plus qu'un autre de ses quartiers, et un quartier peu reluisant de surcroît. Pour peu, on les comparerait presque à des bidonvilles tant elles sont dépeintes bondées, sales, bruyantes et dotées d' « équipements proches du taudis » (*tenement style facilities*)²⁰.

Toute la baie n'est pas bondée cela dit. À Malibu, par exemple, où le bâti construit en continu empêche le public d'accéder aux plages, les propriétaires privés s'en arrogent une part importante. Les plans ne mentionnent pas cet état de fait, ni ne remettent en cause l'existence de la plupart des clubs de plage privés, ces équipements « semi-publics » qui

¹⁸ Greater Los Angeles Citizens Committee, *Shoreline*.

¹⁹ Lawrence Culver, *The Frontier of Leisure: Southern California and the Shaping of Modern America*, Cambridge, Oxford University Press, 2010.

²⁰ California Beaches Association Bulletin, Mai 1950, Vol IV, No 2, p. 2.

« sont utiles à une grande partie du public à travers leurs membres »²¹. La mention de ces clubs est en réalité le seul indice, dans ces études, des usages socio-ethniques différenciés des plages. Nulle part n'est mentionné le fait que certains tronçons de la plage sont uniquement fréquentés par des Africains-Américains ou bien que des groupes de jeunes Mexicains-Américains sont chassés du front de mer par la police ou les résidents²². Nulle part ne sont indiqués les endroits à Venice Beach et Santa Monica où homosexuels, hommes et femmes, se retrouvent, ou bien le fait que les classes populaires se dirigent souvent vers les parcs d'attractions à proximité des jetées (*piers*) de Venice, Ocean Park et Santa Monica²³. Ces études décrivent les plages comme si elles sont utilisées par des Angelenos que le genre, la race ou la classe ne distinguent pas. Elles étouffent ainsi toute forme de conflits sociaux ou raciaux, préférant parler en termes très généraux des problèmes d'aménagement des plages.

Ordures, pollution et infection...

Le deuxième adjectif utilisé pour décrire les plages de Californie, « jonchées d'ordures », est particulièrement problématique pour les autorités. Une plage bondée signifie aussi une plage sale à la fin de l'été et le plan d'ensemble prévoit donc l'emploi régulier d'équipes de nettoyage. Cependant, les cigarettes et les papiers oubliés par les plagistes ne sont pas ce

²¹ The Master Plan of Shoreline Development for the Los Angeles County Regional Planning District, Los Angeles, 1940, p. 33.

²² Stapleton Charles R, « Recreation and Its Problems on the Santa Monica-Venice Shoreline of Southern California », Los Angeles, UCLA Master's Thesis, 1952, p. 72 ; George J. Sanchez, *Becoming Mexican-American. Ethnicity, Culture, and identity in Chicano Los Angeles, 1900-1945*, New York, Oxford University Press, 1993, p. 207.

²³ Lillian Faderman and Stuart Timmons, *Gay LA. A History of Sexual Outlaws, Power Politics, and Lipstick Lesbians*, New York, Basic Books, 2006, p. 73.

qu'il y a de nuisible pour une plage. En effet, la croissance démographique a entraîné des interrogations quant au nombre de mètres de carrés de sable par personne, mais, de manière plus grave, elle apporte aussi des problèmes de gestion des égouts. « Durant ces dix dernières années, la quantité d'eaux usées non traitées atteignant les rivages des villes de la baie de Santa Monica s'est accrue au point d'atteindre un niveau alarmant », expliquent les auteurs d'un rapport sanitaire sur la pollution des plages de la baie²⁴. Les plages sont directement concernées car les eaux non traitées sont en grande partie rejetées dans la mer à Hyperion Beach dans la baie de Santa Monica. En 1942, non seulement un rapport estime que les maladies intestinales sont trois fois plus fréquentes, proportionnellement à la population, dans la zone à proximité de la côte que dans le reste de l'État, mais une quarantaine est mise en place sur 16 kilomètres de plages à Venice. Chose intéressante, c'est aussi cette zone de la baie que les minorités raciales et ethniques fréquentent régulièrement. La quarantaine n'est levée qu'en 1950 quand une nouvelle usine de traitement des eaux usées et de nouvelles conduites de sortie sont inaugurées à Hyperion. Les organismes gouvernementaux ne sont pas seuls responsables de cette situation : par cinq fois la population refuse de voter l'émission d'obligations pour y remédier. La résolution du problème, même s'il est longuement dénoncé dans les rapports de l'époque, intervient seulement quand l'État poursuit en justice les villes responsables. Disposer de plages dans la ville semble, de fait, constituer un luxe plutôt qu'un besoin pour une grande partie de la population, en particulier pour ceux qui vivent loin du littoral et quand tant d'équipements doivent être modernisés face à l'accroissement de la population.

²⁴ Elmer Belt and California Sewage Works Association, *A Sanitary Survey of Sewage Pollution of the Surf and Beaches of Santa Monica Bay*, 1942.

Faut-il créer une autre « plage automobile » ?

La troisième critique liée aux plages, « le manque de parkings », est à nouveau un problème spécifiquement urbain. Il se pose de manière particulièrement aigüe dans une ville comme Los Angeles où les transports publics sont rares. C'est pourtant loin d'être un phénomène uniquement sud-californien car si Los Angeles se distingue dès le début du XX^e siècle par un taux de possession de voitures par habitant très élevé, la plupart des grandes villes américaines connaissent également de profondes transformations dans les années 1940 et 1950 de manière à s'adapter au nombre croissant de voitures, en particulier à travers la construction d'autoroutes urbaines. Déjà posée en 1930, la question du manque de parkings est d'autant plus préoccupante qu'elle accentue le surpeuplement des plages situées à proximité des quelques parkings existants, tandis que d'autres restent quasiment vides. Robert Moses avait là aussi réussi à trouver la solution en construisant des routes reliant New York aux plages de Long Island et de vastes espaces de stationnement. Jones Beach est ainsi l'exemple classique de la « plage automobile »²⁵, ce que les photographies aériennes publiées dans les journaux de Los Angeles montrent clairement. La plage urbaine idéale, impliquent ces articles qui déplorent l'absence de parkings, possèdent finalement plus de mètres carrés dédiés aux voitures que de mètres carrés réservés aux serviettes. Si le plan d'ensemble comporte la construction de nouveaux parkings, il n'est pas possible de construire à partir de zéro comme cela avait été le cas à Jones Beach car les villes de la baie se sont déjà largement développées. À défaut d'être construits sur le bitume, les parkings seront aménagés sur le sable même : c'est ce qui arrive à Venice Beach où la plage est

²⁵ Madigan-Hyland., *Recreational development of the Los Angeles area shoreline*, p. 65.

élargie d'une trentaine de mètres sur une longueur de 11 kilomètres par le « simple expédient » d'y déposer du sable en surplus venant du site de Hyperion où l'on construit la nouvelle usine de retraitement des eaux usées²⁶. Un problème se trouve donc résolu à la faveur d'un autre : en construisant cette usine, dont le coût est exorbitant, les autorités trouvent aussi le moyen d'élargir artificiellement les plages et d'en faire des parkings, amortissant ainsi leur investissement.

Le quatrième problème mentionné dans la description citée plus haut (les « équipements trop petits et insalubres ») concerne l'absence de toilettes, de cabines pour se changer ou encore de lieux de restauration adéquats. Le plan d'ensemble souligne en particulier le faible nombre de cabines (*bathhouses*) sur la côte de Los Angeles, piètre situation en comparaison de Jones Beach et ses magnifiques *bathhouses*. Dans une étude publiée en 1949, les sauveteurs en mer s'accordent tous à dire que les Angelenos n'aiment pas les cabines car ils préfèrent se rendre à la plage en voiture en ayant déjà leurs maillots sur eux ou bien se changer dans leur voiture une fois arrivés. Les cabines seraient-elles « démodées »²⁷ puisque les gens possèdent désormais tous leur propres maillots de bain et se déplacent en voiture ? Le but de cette étude est d'imaginer la plage urbaine *moderne* et non de revenir à celle du passé. Preuve ici est encore faite du caractère contesté et indéfini de cet idéal. Les auteurs de cette étude concluent finalement que les cabines peuvent être utiles pour les personnes âgées et que l'érection de cabines « modernes » pourrait créer une demande mais il est fort

²⁶ California Beaches Association Bulletin, Mai 1950, Vol IV, No 2, p. 4.

²⁷ Madigan-Hyland, *Recreational development of the Los Angeles area shoreline*, p. 48.

probable cette décision reflète surtout le souhait des autorités de limiter les déshabillages publics.

Bien qu'ils ne soient pas mentionnés dans la citation utilisée plus haut, sans doute car ils moins visibles (du moins pour les non-spécialistes), les problèmes d'érosion sont considérés comme les plus pressants dans les études et rapports des années 1940. Si la croissance démographique de la ville a conduit au surpeuplement des plages, elle a surtout donné lieu, à partir des années 1930, à leur développement sous la forme de constructions côtières complexes (ports de plaisance, débarcadères, jetées, etc.). En perturbant l'action naturellement stabilisatrice des vagues et les courants littoraux, ces structures ont provoqué l'érosion des plages, accusent les auteurs de ces rapports²⁸. Le brise-lame de Santa Monica, construit en 1934 de manière à créer un port de plaisance en face de la ville, en est un bon exemple. Dès 1940, il s'agit d'un fiasco avéré pour les ingénieurs spécialistes du littoral car il empêche les courants littoraux de direction sud-est de continuer leur route et de redistribuer ainsi le sable sur les plages du sud. Un saillant sablonneux se forme rapidement au nord, dans la ville de Santa Monica, tandis qu'au sud, à Venice, les plages connaissent de graves problèmes d'érosion. Le plus important des projets inclus dans le plan d'ensemble (et le plus coûteux) consiste à élargir artificiellement les plages de la baie à la largeur du saillant, de manière à restaurer les plages érodées et égaliser la forme du trait de côte, mais aussi de telle sorte que de nouveaux équipements puissent être construits sur les rivages ainsi agrandis, à l'image de Venice où un parking émerge des flots.

²⁸ *Master Plan of Shoreline Development*, p. 10.

Compenser vingt ans de mépris de la nature

Tous les problèmes énumérés (les plages bondées, le manque de parkings et d'équipements, la pollution et l'érosion) sont directement liés au fait que ces plages sont en bordure d'une grande ville. Pourtant, Jones Beach qui est située à proximité de New York, offre en apparence un panorama bien différent. La croissance urbaine n'est donc pas la seule coupable. Selon A. G. Johnson, assistant de l'ingénieur de la ville de Los Angeles, si « la Californie du Sud a 20 ans de retard en ce qui concerne l'aménagement des plages et leur protection », c'est parce qu'il n'existe pas de vision d'ensemble²⁹. La baie de Santa Monica est en effet divisée en huit entités territoriales (les villes de Los Angeles, Santa Monica, El Segundo, Manhattan Beach, Hermosa Beach, Redondo Beach et Torrance et le comté de Los Angeles), une situation qui empêche tout développement cohérent de la côte. Jusque dans les années 1950, chaque entité se préoccupe seulement de ses propres plages sans prendre en compte les éventuelles conséquences de ses actions sur ses voisins. Par exemple, quand Santa Monica décide dans les années 1930 de construire son brise-lame, elle ne prend pas la peine d'en discuter avec les responsables de Los Angeles alors même que des spécialistes peuvent anticiper les problèmes qui toucheront les plages de cette ville.

Une telle attitude n'est plus tenable dans les années 1940 car de multiples rapports dénoncent cette situation. Les ingénieurs spécialistes du littoral y détaillent les procédés par lequel les courants littoraux, qui transportent du sable issu de sources variées, reconstituent naturellement les plages. Ces explications insistent sur un nouveau concept, dont l'apparition dans les textes reflète l'émergence d'une prise de conscience environnementale :

²⁹ *Daily News LA*, July 28, 1941, p. 3.

l'équilibre de la nature, un équilibre trop souvent négligé par les hommes qui en ont perturbé le fonctionnement avec des constructions mal avisées³⁰. L'intégralité de la baie doit donc être prise en compte pour aménager les plages en dépit des rivalités locales et des agendas préalablement adoptés. La firme Madigan et Hyland affirme ainsi dans son rapport que le projet d'élargissement artificiel des plages doit être continu depuis Hyperion, au sud, jusqu'à Topanga Canyon, au nord de la baie. La continuité est cruciale car elle assure le succès de la manœuvre d'un point de vue technique : si une portion est exclue, celle-ci formera un gigantesque piège pour le sable en mouvement ce qui entraînera inmanquablement la formation d'un saillant³¹. L'insistance des ingénieurs sur la nécessité technique de la coopération est, sans nul doute, un facteur déterminant qui permet de briser les mauvaises volontés et de mettre en œuvre le plan d'ensemble.

D'autres arguments, qui insistent également sur la nécessité d'un dialogue entre autorités locales, circulent au même moment. Il ne s'agit plus d'une question technique mais d'un enjeu symbolique. Les plages de Los Angeles « ne doivent pas être considérés comme des atouts à l'échelle locale mais à l'échelle nationale » : les municipalités doivent donc agir comme si elle possédaient ces biens « en dépôt pour la postérité de la nation » plutôt que de les considérer comme leur propriété avance G. Hjelte, responsable du département des sports et loisirs de Los Angeles³². Ce type de discours indique que les plages et les côtes accèdent à un nouveau statut au sein de la hiérarchie de la nature établie par les hommes,

³⁰ Greater Los Angeles Citizens Committee, *Shoreline Development Study, Playa Del Rey to Palos Verdes, a Portion of a Proposed Master Recreation Plan for the Greater Los Angeles Region*, p. 12.

³¹ Madigan-Hyland., *Recreational development of the Los Angeles area shoreline*, p. 133.

³² Pacific Southwest Academy, *Los Angeles; Preface to a Master Plan*, Los Angeles, The Pacific Southwest Academy, 1941, p. 16.

statut proche de celui conféré aux forêts ou aux parcs nationaux comme Yellowstone. Les plages de la baie ne sont pas encore considérées comme des ressources naturelles d'importance mondiale (cela viendra plus tard, avec la marée noire de 1969 à Santa Barbara notamment), mais pour certains déjà elles sont des ressources d'importance nationale qui appartiennent, ne serait-ce que symboliquement, à tout le pays. Il n'empêche que ce nouvel argument introduit une ambiguïté : si les plages sont désormais considérées comme des ressources nationales fragiles, elles n'en sont pas moins destinées à devenir des terrains de jeu aménagés et optimisés de manière à satisfaire la demande en loisirs d'une population en pleine croissance.

Les terrains de jeu de la nation

Le plan d'aménagement de la côte de Los Angeles élaboré dans les années 1940 entend transformer les plages de la baie en lieux de détente fonctionnels et adaptés aux besoins d'une métropole ; en tant que tel, les plages doivent être propres, accessibles, bien aménagées et dotées d'équipements modernes. Les Angelenos « ne peuvent pas se permettre de négliger la poule aux œufs d'or » (la poule étant les parcs et les plages de la région) comme l'indique explicitement une des études³³. Élément central, jusque dans les années 1960, des campagnes de publicité vantant les mérites de la Californie du Sud, les plages constituent en effet l'une des attractions touristiques majeures de la ville³⁴. De plus, elles sont souvent considérées comme des alternatives saines aux loisirs commerciaux et un

³³*Parks, beaches, and recreational facilities for Los Angeles county*, report of County citizens committee and experience of other metropolitan counties, Haynes Foundation, 1945.

³⁴ Clark Davis, « From Oasis to Metropolis: Southern California and the Changing Context of American Leisure », *The Pacific Historical Review*, vol. 61, 3, 1992.

possible remède à la délinquance juvénile, ce mal typiquement urbain. Pourtant, les autorités doivent aussi prendre en compte le fait qu'il ne s'agit pas de simples terrains de jeu mais bien d'organismes vivants, ou du moins d'écosystèmes complexes qui doivent être soigneusement étudiés. La plage urbaine idéale est donc un endroit où la fonctionnalité, l'ordre, et le respect des caprices de la nature doivent être pris en compte à parts égales. Cet idéal se révéla bien difficile à réaliser, même avec l'aide des ingénieurs, des urbanistes et des multiples rapports qu'ils publièrent pendant la décennie.

Article publié dans laviedesidees.fr le 27 juillet 2010.

© **laviedesidees.fr**