

## Les villes australiennes : genèse, enjeux, défis

Jacques DENIS

### Résumé

L'Australie est sans doute un des pays les plus anciennement et les plus fortement urbanisés. Dès 1891, deux tiers des habitants vivent dans des villes; en 1981, on atteint 86 % de citadins et les sept métropoles regroupent 61 % de la population totale. Depuis le débarquement des premiers convicts à Sydney, en 1788, l'immigration n'a jamais cessé. Mais le peuplement du continent s'est limité longtemps aux abords immédiats des villes portuaires, surtout le long de la côte sud-est. Les sites retenus se situent généralement au fond d'une baie, à l'embouchure d'une rivière.

Pendant longtemps — et maintenant encore — les immigrants étaient d'origine britannique, à part de petits groupes d'Allemands et de Chinois au milieu du 19<sup>e</sup> siècle. Après la Deuxième Guerre mondiale, l'accueil s'est élargi à d'autres Européens et, depuis une quinzaine d'années, à des Asiatiques, notamment à des réfugiés vietnamiens.

La densité de peuplement dans les villes australiennes reste faible, la croissance étant surtout significative dans les immenses banlieues qui les ceignent. Chacun rêve de posséder une maison individuelle, malgré les surcoûts des infrastructures, le temps perdu et les embouteillages provoqués par les voitures individuelles.

On s'efforce aujourd'hui de freiner les excroissances périphériques et, à l'occasion des opérations de rénovation, de mettre en valeur de façon plus rationnelle l'espace urbain, tout en sauvegardant l'environnement.

### Abstract

*By 1891, two-thirds of the Australian population lived in cities and towns; by 1981, 86 % lived in urban areas and the state capitals contained 61 % of the total population. From the time the convicts disembarked from the First Fleet, in 1778, at Sydney Cove, flows of migrants have steadily continued to supply the seaports with abundant and cheap workforce. An inhospitable environment, the tyranny of distance, dependent colonial economies have restricted almost exclusively the development of the country to the coastline, generally at the mouth of a river in a bay.*

*The unchecked suburbanisation which was the outstanding feature of three decades of postwar growth had its origins in the wider economy : a period of sustained economic growth and full employment, immigration and household formation rates steadily gaining momentum through the 1960's, investment in private and public construction.*

*Despite the limited freeway development in Australia, crude densities are lower than those generally found in other countries. This reflects the dominance of private car ownership during the period of greatest urban growth, the prédilection amongst postwar migrants for detached housing (and the correspondingly high levels of home ownership) and the Australian standards of land subdivision.*

*Now, in the eighties, the principal emphasis of metropolitan strategy is on a scaling down of peripheral growth and the encouragement of urban consolidation, a more cost-effective use of existing infrastructure, the protection and restoration of the physical and cultural environment.*

*How can one guess the role Australia will play amongst the countries of the Pacific Rim during the next century ? The prospects seem to be bright, specially for the urban corridor along the East Coast, but uncertainties continue to exist.*

### I. INTRODUCTION

Prendre le train à Perth pour traverser l'Australie, via Adelaïde, Melbourne, Sydney et gagner Brisbane, c'est s'engager dans un voyage de 82 heures et parcourir 5 210 km. Accomplir le même voyage en avion est certes plus rapide mais donne la même impression : l'infini d'un désert jaune, rouge ou vert, ponctué de loin en loin par une petite tache humanisée, cette tache fût-elle une ville

d'un million d'habitants. Pour comprendre l'Australie, il faut toujours avoir présente à l'esprit l'immensité du continent dont la démesure même abolit l'idée de distance.

A la fin de 1988, la population australienne était estimée à 16 452 000 habitants, répartis sur une superficie de 7 682 300 km<sup>2</sup> (quatorze fois la taille de la France), soit une densité à peine supérieure à deux habitants au kilo-

mètre carré. Mais cette population est très inégalement répartie : à peu près absente dans l'intérieur du continent, quelques îlots le long des côtes nord, ouest (sauf Perth) et sud-ouest, tout est concentré le long de la côte sud-est, d'Adelaïde à Brisbane. Là encore, la population est loin d'être uniformément distribuée; elle se rassemble dans des villes, petites ou grandes. Ce qui fait de l'Australie, parmi les grands pays, sans doute le plus anciennement et le plus fortement urbanisé. Dès 1891, en effet, deux tiers des Australiens vivent en ville, un taux d'urbanisation qui ne sera atteint qu'en 1920 aux Etats-Unis et en 1950 au Canada, pour citer des pays comparables. Au recensement de 1981, 63,5 % vivent dans les 7 métropoles, 12,4 % dans les 21 villes moyennes (plus de 25 000 habitants) et 10,1 % dans les petites villes, ce qui donne un taux général d'urbanisation de 86 %.

Il faut toutefois s'interroger sur la propriété du terme d'urbanisation.

Quelques comparaisons chiffrées peuvent amorcer la réflexion. Au recensement de 1981, la Belgique comptait 9 848 000 habitants répartis sur 30,518 km<sup>2</sup>. A la même date, les 7 districts métropolitains d'Australie s'étendaient sur 30 580 km<sup>2</sup> et on y dénombrait 9 539 000 habitants. Il est évident que les phénomènes ne se mesurent point à la même aune. La superficie de Sydney est équivalente à celle formée par les provinces de Liège, Namur et Luxembourg; Melbourne s'étend sur une superficie égale à celle des deux Flandres.

La densité moyenne des métropoles australiennes va de 172 hab/km<sup>2</sup> (Perth) à 516 (Adelaïde). Si on élimine rivières, lacs, forêts et prairies, les densités s'échelonnent entre 1 000 hab./km<sup>2</sup> (Canberra) et 1.910 (Sydney). Si on exclut encore les zones industrielles, les grandes infrastructures de transport, les exploitations agricoles, les zones de sport et de récréation pour retenir exclusivement les quartiers résidentiels, les densités atteignent seulement 1 702 hab./km<sup>2</sup> (Perth) et un maximum de 3 160 à Sydney, ce qui représente ... 162 m<sup>2</sup> par habitant. Pour caractériser ce type d'habitat urbain, le terme de suburbanisation paraîtrait mieux approprié. L'originalité du réseau urbain et la spécificité des villes australiennes ne peuvent se comprendre sans une brève incursion dans le passé.

#### H. GENESE DU RESEAU URBAIN

Si l'existence d'un continent austral, destiné à maintenir l'équilibre du monde, fait l'objet de spéculations chez les "philosophes de la nature", le premier Européen à avoir touché la côte nord-est de l'Australie, en 1606, est le Capitaine hollandais Willem Janszoon. Mais c'est un autre Hollandais, Abel Tasman, qui découvre, en 1642, l'île portant aujourd'hui son nom et qui explore, en 1644, les côtes nord et nord-ouest de ce qui semble bien être un continent. Il faut attendre plus d'un siècle pour que James Cook touche terre, en 1770, à Botany Bay, près de Sydney, et, longeant toute la côte orientale, révèle les

dimensions et les ressources potentielles de l'Australie.

Les Anglais saisissent assez vite l'intérêt de la découverte, à la fois pour s'implanter en bordure du Pacifique et pour se débarrasser des délinquants qui encombrèrent leurs prisons. En janvier 1788, le Capitaine Arthur Phillip, à la tête d'une flotille de huit navires, débarque à Sydney Cove 800 convicts, dont 200 femmes, encadrés par 200 soldats et gardes-chiourmes. C'est la première implantation européenne au coeur même de ce qui deviendra la plus grande métropole australienne. Les prisonniers constituent une main-d'oeuvre peu coûteuse et, leur peine accomplie, ils peuvent s'installer comme colons libres.

Le système fonctionnant à la satisfaction des autorités, les convois se multiplient, amenant non seulement des prisonniers de droit commun mais aussi des prisonniers politiques, les irréductibles Irlandais. En 1804, on décide de fonder une seconde colonie pénitentiaire à Hobart, sur la côte sud de la Tasmanie, à plus de 1 000 kilomètres de Sydney. En 1829, le capitaine James Stirling, à la tête d'un groupe de "free settlers", s'installe à Perth, à l'extrémité occidentale de l'Australie, à plus de 3 000 km à vol d'oiseau. D'autres colonies indépendantes s'installent sur la côte sud (Adelaïde en 1834, Melbourne en 1835), sur la côte est (Brisbane en 1859) et sur la côte nord (Darwin en 1863).

Ces colonies, situées à plusieurs centaines, voire à plusieurs milliers de kilomètres les unes des autres, se développent de façon autonome : chacune est maîtresse de son destin. Lorsque la Fédération australienne se crée en 1901, les capitales d'Etats gardent de larges pouvoirs. Ceci explique qu'il n'y ait pas de véritable hiérarchie entre les grandes métropoles. Pour éviter les rivalités entre Sydney et Melbourne, toutes deux prétendant à la primauté, on décide de créer de toutes pièces une capitale fédérale, Canberra, construite entre 1915 et 1927 dans un territoire autonome. Rapportées à l'échelle européenne, les métropoles australiennes se situeraient à Londres, Madrid, Rome, Istanbul ou Leningrad! Plus que tout autre facteur, la distance explique leur autonomie.

#### III. SITUATION ET SITES

Les villes australiennes de quelque importance ont en commun d'être situées en bordure de l'océan, à la seule exception de Canberra. Du 18<sup>e</sup> siècle jusqu'au milieu du 20<sup>e</sup>, tous les immigrants, libres ou forcés, débarquent nécessairement en un point de la côte, d'où l'essor des ports maritimes, seuls liens entre l'Australie et le reste du monde. Traversé d'ouest en est, sur plus de 4 000 kilomètres, par le Tropique du Capricorne, le continent australien est particulièrement sec. Sur plus des trois quarts de son pourtour, aucun fleuve important, au débit régulier, n'aboutit à la côte. Le seul secteur arrosé par des pluies abondantes, même par un peu de neige, est le croissant vert du sud-est, grâce à la présence d'une chaîne montagneuse, le Great Dividing Range, culminant à plus

de 2 200 mètres. Cela donne aux rivières un cours tortueux, coupé de rapides. La plus importante d'entre elles, la Murray River, n'est navigable aujourd'hui que grâce à une série de barrages et d'écluses reliant les tronçons plus calmes. Ne disposant pas de grandes voies naturelles de pénétration dans l'intérieur, comme le Danube, le Saint-Laurent, le Mississippi ou l'Amazone, les immigrants s'installent le long des côtes. Jusqu'à l'apparition des premiers chemins de fer, à la fin du 19<sup>e</sup> siècle, on ne peut se rendre d'une ville à une autre que par voie de mer.

Les sites des métropoles australiennes, longtemps les seules villes dignes de ce nom, présentent pas mal d'analogies entre eux. Ils se situent généralement au fond d'une baie, à l'embouchure de la rivière qui s'y jette, là où les apports d'eau douce l'emportent sur les eaux salines, bien à l'abri des tempêtes et des rouleaux qui déferlent sur les plages. C'est à Sydney que ces caractéristiques apparaissent avec le plus d'évidence. Un passage net et bien dégagé, entre les éperons rocheux de North Head et de South Head donne accès à Port Jackson, un chenal maritime large de plusieurs kilomètres et découpé par une multitude de petites baies. Là où les rives nord et sud se rapprochent à moins de deux kilomètres, se situe Sydney Cove, lieu de débarquement de la première flotte. En amont se rencontrent les eaux douces de la rivière Parramatta et de la Lane Cove River.

On trouve un site du même type à Melbourne, au fond d'une baie, à l'embouchure de la rivière Yarra. Sur la côte occidentale, moins découpée, on remonte sur près de 20 km la Swan River, large et au cours paisible, pour atteindre Perth. Hobart se trouve au fond de la Story Bay, à l'embouchure de la Derwent River. Le noyau initial de Brisbane se situe en bordure de la rivière du même nom dont les eaux coulent paresseusement sur une quarantaine de kilomètres pour atteindre la mer. A Adelaïde, ville planifiée et la seule à avoir exclu les bagnards, il y a une courte césure entre le port, situé dans le Golfe de Saint-Vincent et la ville arrosée par la modeste rivière Torrens. Partout, on le voit, les mêmes raisonnements ont suscité les mêmes schémas d'occupation des sites. On comprend mieux aussi pourquoi l'Australien contemporain, même s'il voyage en train, en auto ou en avion, rêve toujours d'avoir son bateau comme signe le plus évident de liberté, d'authenticité et de réussite sociale.

#### IV. POPULATIONS URBAINES

Comment se sont constituées les populations des villes australiennes au cours des deux siècles de leur histoire? On aurait tendance à ne citer que pour mémoire les Aborigènes, ces "laissés pour compte de la préhistoire", au dire des premiers colons, pour qui la fréquentation des villes fut souvent le pas fatal vers la déchéance et l'extinction du groupe. Exterminés de diverses façons, ils étaient moins de 100 000 il y a un quart de siècle. Ils seraient aujourd'hui entre 150 et 200 000, selon que les

statistiques comptabilisent uniquement les "full blood" et les métis, ou qu'elles y ajoutent les quarterons, ou qu'elles se basent sur la déclaration des intéressés. De toute façon, on en rencontre peu dans les villes : moins de 15 % dans l'ensemble des villes de plus de 100 000 habitants, ce qui représente moins de 2 pour mille de la population urbaine. Le plus grand nombre vit sur les franges des petites villes (29 %) et surtout dans les villages des réserves, ou nomadise dans le bush (56 %).

On est moins discret sur l'histoire du peuplement blanc de l'Australie. Entre 1788, arrivée de la First Fleet, et 1840, plus de 160 000 convicts sont transportés vers les colonies pénitentiaires. Et on veille à ce que chaque convoi compte un certain nombre de femmes, afin d'assurer le peuplement. A l'occasion du bicentenaire, l'Irlande a offert au peuple australien une base de données informatisées, constituée à partir des registres paroissiaux, pour aider un certain nombre de citoyens à retrouver leurs lointaines racines. Se reconnaître descendant de convict n'est point une tare, on s'en glorifierait plutôt, alors que personne ne s'avouera jamais fils de garde-chiourme...

La première vague d'immigration de colons libres, près de 170 000, se situe dans la décennie 1830-1840, si bien qu'au milieu du 19<sup>e</sup> siècle l'Australie compte environ 400 000 habitants. La découverte de l'or, en 1851, déclenche une véritable marée humaine : des Britanniques, certes, mais aussi des Américains, des Allemands et des Chinois. En dix ans la population triple et atteint 1 200 000 habitants. Depuis lors, l'immigration n'a plus cessé, mais suivant une politique rigoureusement sélective. La hantise du péril jaune se traduit par la réaction du "*Keep Australia White*", exprimée en termes de loi en 1901 par le premier parlement fédéral et qui ne sera abolie qu'en 1973.

Durant la première moitié du 20<sup>e</sup> siècle, les immigrants seront encore, en grande majorité, d'origine britannique (Anglais, Irlandais, Ecossais). Après 1945, on voit apparaître de forts contingents d'Italiens, de Grecs (Melbourne est la troisième ville grecque, après Athènes et Salonique), d'Allemands, de Néerlandais (parfois rpliés d'Indonésie) et d'Européens de l'est, notamment des Ukrainiens. Ces populations assimileront plus ou moins rapidement l'Australian way of life et ne constitueront pas de vrais ghettos.

Depuis 1975, l'immigration asiatique s'accroît d'année en année. La statistique la plus récente, couvrant l'année 1989, donne les chiffres suivants pour les principaux groupes : Britanniques 19 930, Néozélandais, (généralement d'origine britannique) 14 280. Viennent ensuite : Vietnam 9 950, Hong Kong 8 080, Malaisie 7 080, Philippines 6 650, Chine 5 500, Etats-Unis 3 740, Inde 2 960, Taiwan 2 870, etc. L'ouverture à l'Asie traduit une double préoccupation, humanitaire et prospective. L'Australie a ouvert largement ses portes aux réfugiés vietnamiens; elle en a accueilli près de 100 000. Par ailleurs, pour jouer un jour le rôle de grande puissance dans le

monde du Pacifique, les gouvernants ont compris qu'un ancrage asiatique devenait plus important que les liens traditionnels avec la vieille Europe.

Si l'immigration joue encore un rôle important — le quota pour 1990 est fixé à 126 000 — l'accroissement naturel fait aujourd'hui part égale. Le taux de natalité est du même ordre que celui des pays industrialisés, 15,2‰<sup>1</sup> mais le taux de mortalité reste très faible, 7,3‰<sup>1</sup> de la structure des âges. Les jeunes de moins de 15 ans représentent 22,7 % de la population, alors que les plus de 64 ans ne sont encore que 10,6 %.

L'espérance de vie à la naissance est de 73 ans pour les hommes et de 79,6 pour les femmes. A la mi-89, la population australienne était estimée à 16 800 000 et, en mars 1990, à 17 millions. On s'attend à ce qu'elle atteigne les 20 millions dans les dernières années du siècle.

Cette population se concentre essentiellement dans les villes où elle trouve son emploi dans les industries de transformation et surtout dans le secteur tertiaire, à concurrence de 70 %. Que ce soit pour l'élevage traditionnel du mouton ou, plus récent, des bovins ou encore pour la culture de céréales, ce type d'agriculture extensive a besoin d'espace mais de peu de main-d'oeuvre.

La production minière, qui contribue pour un tiers à la valeur des exportations, n'emploie pas 100 000 travailleurs. Encore ce nombre diminue-t-il régulièrement par suite d'une mécanisation de plus en plus poussée. A elles seules, les exploitations minières ne génèrent pas de villes. Seule exception, lors de la ruée vers l'or, en 1851, où quelques bourgades connurent une poussée de fièvre dont il reste des traces, à Ballarat ou à Bendigo, par exemple.

La structure de l'emploi et son évolution récente (de 1971 à 1986) pour l'ensemble de l'Australie apparaissent clairement à la lecture de quelques chiffres. Dans l'agriculture et les mines, l'emploi passe de 9,1 à 7,4 %; dans l'industrie, de 24,7 à 16,4; dans la construction, de 8,5 à 7,1, tandis que le secteur tertiaire croît de 57,7 à 69,1 % de la population active. Dans les villes, le mouvement est plus accentué encore. Ainsi, pour la même période et les mêmes catégories, l'emploi a évolué, pour l'ensemble du district métropolitain de Melbourne, de la façon suivante : agriculture et mines, de 1,3 à 1 %; industrie, de 31,4 à 20,6 %; construction, de 6,6 à 6 % et secteur tertiaire, de 60,7 à 72,4 %.

La diminution de l'emploi industriel dans les villes australiennes s'accompagne d'un mouvement de délocalisation. Pour se développer et se moderniser, les industries ont besoin de terrains plus vastes, bien reliés aux

grandes infrastructures de transport. Par ailleurs, la haute valeur des terrains situés dans le C.B.D. ou à ses abords immédiats permet de couvrir, par leur revente, une part importante des frais de réinstallation. La localisation de l'emploi industriel dans les cinq grandes métropoles australiennes et son évolution depuis une bonne dizaine d'années peuvent être chiffrées avec précision. Dans le centre-ville, l'emploi industriel a diminué de 16 % à Adelaïde, jusqu'à 39,5 % à Sydney; dans la proche banlieue, il s'est contracté de 9,4 % à Melbourne, jusqu'à 19 % à Perth. Par contre, dans la grande banlieue, il s'est accru de 18,9 % à Adelaïde, jusqu'à 39,3 % à Sydney. Comme on pouvait s'y attendre, la mutation a été la plus modeste dans la plus petite des cinq métropoles, à Adelaïde, et la plus spectaculaire à Sydney.

## V. L'AUSTRALIE SUBURBAINE

Ce que l'on a appelé le "déferlement pavillonnaire" est déjà impressionnant aux abords de certaines villes américaines, on songe à Los Angeles par exemple, mais il est encore bien plus spectaculaire en Australie. Au recensement de 1981, la population suburbaine des 11 villes australiennes de plus de 100 000 habitants s'élevait à 8 000 000 d'habitants, soit 55 % de la population totale du pays. C'est dans les années d'après-guerre que ce phénomène a pris toute son extension, grâce à la conjonction d'une série de facteurs tels que l'arrivée massive de migrants et de capitaux, une forte natalité et une économie florissante. Les annuités à payer pour une maison en banlieue n'étaient guère plus élevées que les loyers au centre-ville; elles l'étaient parfois moins. Pour les Australiens de souche ou les migrants venus d'Europe, se sentir propriétaire et maître chez soi donne un sentiment de sécurité. Le prototype de la résidence de banlieue consiste en un terrain d'un quart d'acre (1012 m<sup>2</sup>) avec un pavillon sans étage et un garage, prolongé par un jardin avec terrasse, barbecue et piscine. Ce modèle se répète à des myriades d'exemplaires.

On a souvent l'impression, en Australie, que l'espace est indéfiniment disponible et que parcourir quelques dizaines de kilomètres n'a rien d'un exploit. S'il existe des transports en commun, tant mieux; s'il n'y en a pas, on prend sa voiture et on se débrouille. Un Australien sur deux, en effet, possède un véhicule et, comme dans maints autres pays, "sa voiture, c'est sa liberté". En fait, cette liberté est plutôt ruineuse pour la société car elle entraîne un surcoût des infrastructures dans les grandes banlieues. Jusqu'en 1975, dans l'euphorie de la croissance économique, les autorités municipales n'ont pas semblé attacher grande importance au problème, les citoyens affichant une nette préférence pour ce type de résidence.

|                  | 1947-54 | 1954-61 | 1961-66 | 1966-71 | 1971-76 | 1976-81 |
|------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| <b>SYDNEY</b>    |         |         |         |         |         |         |
| centre ville     | -1.3    | -0.5    | -0.4    | -0.1    | -1.3    | -1.4    |
| banlieues        | 2.2     | 2.8     | 2.2     | 2.4     | 0.8     | 1.2     |
| <b>MELBOURNE</b> |         |         |         |         |         |         |
| centre ville     | -1.9    | -1.3    | -0.1    | -0.4    | -3.3    | -1.1    |
| banlieues        | 2.6     | 3.5     | 2.5     | 2.5     | 1.4     | 0.9     |
| <b>BRISBANE</b>  |         |         |         |         |         |         |
| centre ville     | -1.8    | -1.8    | -0.8    | -1.8    | -2.3    | -1.0    |
| banlieues        | 4.1     | 3.1     | 2.5     | 4.0     | 2.7     | 1.4     |
| <b>ADELAIDE</b>  |         |         |         |         |         |         |
| centre ville     | -1.3    | -0.8    | -1.4    | -0.5    | -0.1    | -3.3    |
| banlieues        | 3.8     | 4.0     | 3.4     | 3.2     | 1.7     | 0.7     |
| <b>PERTH</b>     |         |         |         |         |         |         |
| centre ville     | -1.6    | -0.4    | -0.4    | -0.3    | -2.1    | -1.9    |
| banlieues        | 3.6     | 3.0     | 3.6     | 6.6     | 3.3     | 2.2     |

Tableau 1 : Evolution annuelle moyenne de la population (%) dans les grandes métropoles (Source : Whitelaw and Maher, 1988, p. 141).

Une étude de R. Bunker (1988) consacrée à Sydney met parfaitement en valeur les caractéristiques de la suburbanisation, telles qu'on peut les retrouver aussi, *mutatis mutandis*, dans les autres métropoles, notamment à Melbourne et à Adelaïde. Le district urbain est divisé en cinq zones concentriques : le coeur, correspondant au C.B.D. (Core), le cercle limitrophe (Inner), la zone intermédiaire (Middle), les quartiers extérieurs (Outer) et les banlieues excentriques (Fringe). Première constatation : la grande mobilité des citadins. Au cours de chaque période quinquennale 1971-76 et 1976-81, de 33 à 52 % des habitants ont changé de zone de résidence. Le mouvement se fait toujours dans le même sens : Core, de -9,6 à -3,1 % ; Inner, de -2,7 à -1,3 % ; Middle, de +3,1 à -1,3 % ; Outer, de +4 à +6 ; Fringe, de +25,1 à +28,5 %.

Il existe une relation manifeste entre l'ancienneté de l'implantation en Australie et la répartition dans les différentes zones d'habitat. Ainsi, les citadins nés dans le pays représentent 61 % des habitants dans le coeur de 79,3 % dans les banlieues excentriques. Pour les résidents nés en Europe, l'évolution est inverse: on en trouve 15,7 % au centre et 5,6 % dans la zone la plus éloignée. Il en va de même pour les Asiatiques : 12,6 % au centre et 4,3 % en périphérie. Cette répartition doit être rapportée au titre d'occupation des logements. La proportion de logements mis en location par le secteur privé diminue régulièrement du centre (38,8 %) à la périphérie (12,7 %). Inversement, le pourcentage de propriétaires augmente sensiblement quand on s'éloigne du centre (48,9 %) vers les banlieues les plus lointaines (76,7 %).

Le statut familial, mis en valeur dans de nombreuses études d'écologie factorielle, joue dans les villes australiennes le même rôle que dans la plupart des grandes

villes du monde industrialisé. Pour reprendre l'exemple de Sydney, les logements occupés par une seule personne représentent, du coeur à la périphérie, respectivement : 44,2 %, 29,9 %, 21,6 %, 16,6 % et 14,5 %. Par contre, pour les familles composées des deux époux et de leurs enfants, le pourcentage varie de 16,3 à 39,4 %, au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre. Contrairement à ce que l'on pourrait croire, les banlieues ne constituent pas un milieu socialement homogène. Il est des quartiers riches, implantés dans des sites privilégiés, comme le quartier des millionnaires (en dollars) dans un coude de la Swan River à Perth. Il est des quartiers de classes moyennes peuplés d'employés et de fonctionnaires, comme à Footscray, près de Melbourne. Il est même des quartiers très modestes aux franges de certaines villes. Même dans une ville planifiée comme Canberra, ce type de ségrégation subsiste.

La grande masse des résidents suburbains constitue une clientèle potentielle intéressante pour le commerce. Aussi voit-on fleurir les shopping-centres dans les quartiers en expansion. Les banlieues les plus importantes se constituent en municipalités autonomes avec tout ce que cela implique en matière de services administratifs, d'écoles, d'hôpitaux, de terrains de sport et d'espaces verts. On y rencontre aussi des industries exurbanisées, des dépôts de gros, des centres de transport. On a essayé çà et là d'implanter des immeubles de bureaux, mais le succès de la formule reste modeste. Les grandes entreprises tiennent à garder leurs services dans le C.B.D., estimant que leur image de marque tient en partie au prestige des façades ou même simplement de l'adresse.

## VI. VILLES EN SURSIS, VILLES RENOVEES

Partout en Australie, dans les villes comme dans l'out-

*back*, la distance exerce une tyrannie réelle, même si elle est discrète et n'apparaît pas de prime abord. Du nord au sud, Sydney s'étend sur plus de 50 km et, d'est en ouest, sur 20 à 25 km. Du centre de la ville, Melbourne étend ses tentacules sur 20 km vers l'ouest, 30 km vers le nord, 40 km vers l'est et près de 60 km le long de la baie, en direction du sud-est. La faible densité du peuplement dans ces banlieues immenses entraîne, on l'a dit, de notables surcoûts en matière d'infrastructures : lacis des rues, réseaux d'égouts, d'adduction d'eau, de gaz, d'électricité, de téléphone. Une étude récente (N.S.W., 1988, p. 35) montre que la partie non récupérable du coût des infrastructures s'élève, en moyenne, à 450 000 FB par lot résidentiel.

En outre, la dispersion de l'habitat rend les liaisons entre le lieu de résidence et le lieu de travail coûteuses en temps et en argent et éprouvantes pour les nerfs. Le moyen de transport apparemment le plus commode reste la voiture individuelle. Mais le flot des véhicules, aux heures de pointe, provoque des embouteillages apocalyptiques. Le passage de la circulation mécanique entre la rive nord et la rive sud de Port Jackson, à Sydney, emprunte le Harbour Bridge, prouesse technique remarquable, mis en service en 1932 et qui comporte huit chaussées carrossables, deux voies ferrées, une piste cyclable et une allée piétonne. Il est aujourd'hui tellement engorgé que l'on a entrepris de le doubler par un tunnel sous-marin. En une innombrable flotille, ferry-boats et jetfoils se croisent et s'entrecroisent à travers toute la baie.

Les mieux lotis, parmi les banlieusards, sont ceux qui habitent à proximité d'une ligne de chemin de fer suburbaine dont la gare terminale est connectée à une station de métro, comme à Sydney et à Melbourne. Les dessertes locales sont alors assurées par des bus ou, comme à Melbourne, par des tramways du plus folklorique effet. A Canberra, on peut certes parler d'une ville construite à la campagne, mais elle est invivable pour qui ne possède pas de voiture. Les autorités chargées de la planification urbaine se rendent compte, mais un peu tard, qu'une croissance désordonnée et un éparpillement de l'habitat aux confins de la ville sont ruineux pour la collectivité.

Même dans le centre des villes australiennes, la densité de peuplement est étonnamment faible, si on la compare à celle des grandes métropoles mondiales. Dans les villes japonaises de population semblable, par exemple, les densités sont de 4 à 6 fois plus élevées (Taniuchi, 1988, p. 2). Aussi les responsables australiens s'efforcent-ils de promouvoir une "urban consolidation" par une mise en valeur plus rationnelle de l'espace.

Dans de nombreuses villes apparaît nettement le souci de sauvegarder ce qui en fait le charme : les espaces verts et le bord de l'eau. Les rives de la Swan River à Perth, celles de la Yarra à Melbourne ou celles de la Trent à Adelaïde sont aménagées en promenades, en parcs, en

terrains de sport ou en lieux culturels, grâce à un combat constant des "conservationnistes" contre l'envahissement des promoteurs immobiliers. Et jusqu'à présent, l'essentiel a pu être sauvé. Mais il ne suffit pas de protéger les espaces verts, il faut aussi, au cours des opérations de rénovation urbaine, sauvegarder les témoins significatifs du passé. La préservation de quartiers ethniques typiques ne rappelle pas seulement une étape du peuplement, elle donne aussi une touche d'exotisme à la ville, comme le Chinatown de Little Bourke Street ou le quartier grec de Lonsdale à Melbourne, de même que le quartier chinois autour de Haymarket à Sydney.

La restauration de certains monuments procède du même esprit. C'est ainsi qu'on a rénové complètement les Queen Victoria Buildings, au centre de Sydney, une sorte de City 2 bruxelloise, mais dans le style grandiloquent du baroque impérial britannique, avec ses centaines de boutiques réparties sur trois niveaux, où un crieur public vient chaque midi sonner la cloche et annoncer les nouvelles du jour. A Sydney encore, les Rocks, où débarquèrent les premiers convicts, ont retrouvé une nouvelle jeunesse : musées, galeries d'art, restaurants et pubs se répartissent dans les anciens entrepôts habilement restaurés, tandis que le quartier de Darling Harbour a été complètement reconstruit : halls d'exposition et centres de loisirs y ont remplacé les hangars croulants de naguère.

Dans la plupart des villes australiennes on a aménagé des axes commerciaux réservés aux piétons : Bourke Street et Royal Arcade à Melbourne, Rundle Street à Adelaïde, le Hall de Hay Street et le London Court en style Tudor à Perth. L'essor économique, l'internationalisation des affaires ont provoqué l'efflorescence d'immeubles de prestige, donnant à certains quartiers des métropoles des allures de City, avec leurs immeubles de bureaux de vingt étages et plus. La densification est ici réalisée, mais souvent au dam de l'habitat. On assiste çà et là, au coeur même des villes, au sauvetage de ces maisons victoriennes traditionnelles à deux niveaux, bâties au tournant du siècle. Modernisées et équipées de tout le confort moderne, elles ne manquent point de cachet, mais leur prix exorbitant les réserve à la gentry de la finance.

Le plan de la ville — ou l'absence de plan — conditionne en grande partie le succès des opérations de rénovation et de consolidation. Le plan d'Adelaïde, dessiné par le colonel Light, arpenteur-général de Sa Majesté, a la rigueur mathématique d'un carré d'un mile de côté, découpé par un carroyage régulier de rues étroites, ne laissant aucune place à la fantaisie ni aucune chance à un redéveloppement. Pour densifier quelque peu Canberra et en faire véritablement une ville, il faudrait démolir et reconstruire bâtiments publics et maisons privées, bâtis pour la plupart depuis moins d'un demi-siècle, faute de pouvoir utiliser rationnellement les interstices entre les bâtiments existants.

## VII. A L'ERE DU PACIFIQUE

Les adeptes de la prospective parlent de plus en plus du 21<sup>ème</sup> siècle comme du siècle du Pacifique. Chili, Pérou, Mexique, Etats-Unis, Canada, Sibérie orientale, Japon, Corée, Chine et ses annexes, pays de l'ASEAN, Australie et Nouvelle-Zélande ont acquis, dès à présent, un poids démographique et économique de première grandeur et recèlent un potentiel de développement considérable. On assiste, dans les pays de la ceinture du Pacifique, à une industrialisation accélérée des zones côtières, à une augmentation significative des échanges commerciaux et des mouvements de capitaux.

L'Australie ambitionne de jouer un rôle majeur dans cette expansion. A vrai dire, elle ne manque point d'atouts : des espaces illimités, des ressources naturelles à peine inventoriées et un potentiel humain non négligeable. Sur le plan quantitatif, si l'accroissement naturel est modeste, il est renforcé par une immigration sélective. Pour 1990, par exemple, les quotas d'immigration, fixés à 126 000,

comprendront 64 000 personnes dans le cadre d'une politique de réunion des familles, 50 000 travailleurs qualifiés, sélectionnés en fonction des besoins du pays, 11 000 réfugiés accueillis pour raisons humanitaires et 1 000 personnes "éligibles à titre spécial", c'est-à-dire ceux qui apportent un capital à investir en Australie. Sur le plan de la qualité, l'Australie dispose d'une élite dynamique, formée techniquement, scientifiquement ou artistiquement grâce à un réseau d'universités d'excellent niveau.

En Australie, on l'a vu, tout se passe dans les villes. On peut donc s'attendre à une nouvelle phase de développement urbain. Sans doute sera-t-elle quelque peu différente des précédentes, avec une diffusion de l'urbanisation vers les villes moyennes et petites. Le mouvement est déjà amorcé depuis une quinzaine d'années, comme on le voit par les taux de croissance des métropoles et des villes moyennes comparés au taux général d'évolution de la population australienne.

|                   | 1961-66 | 1966-71 | 1971-76 | 1976-81 | 1981-86 |
|-------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Canberra          | 9.72    | 8.32    | 6.45    | 1.82    | 3.03    |
| Perth             | 3.46    | 5.26    | 2.86    | 2.06    | 2.26    |
| Brisbane          | 2.42    | 2.61    | 2.07    | 1.83    | 1.42    |
| Adelaïde          | 3.32    | 1.81    | 1.25    | 0.64    | 0.84    |
| Melbourne         | 2.60    | 2.57    | 0.58    | 0.62    | 0.86    |
| Sydney            | 2.25    | 2.24    | 0.75    | 0.74    | 0.84    |
| Hobart            | 1.79    | 1.87    | 1.10    | 0.52    | 0.71    |
| Métropoles        | 2.66    | 2.67    | 1.21    | 0.96    | 1.11    |
| Villes moyennes   | 2.76    | 2.62    | 2.11    | 1.49    | 1.51    |
| Populat. austral. | 1.92    | 1.92    | 1.44    | 1.24    | 1.43    |

Tableau 2 : Taux de croissance annuel moyen (%) de la population urbaine dans les métropoles et les villes moyennes de plus de 25 000 habitants (Source : T. Taniuchi, 1988, p. 6).

La côte est du continent est en train de s'urbaniser à un rythme accéléré. Ainsi Geelong (140 000 habitants) près de Melbourne, Wallongong (240 000) au sud de Sydney et Newcastle (410 000) au nord, si elles sont peu connues en nos pays des antipodes, sont des villes en pleine expansion. Que dire alors des stations balnéaires qui ourlent les rivages de la Gold Coast (Surfers Paradise, par exemple) et de la Sunshine Coast, de part et d'autre de Brisbane, et qui évoquent Miami Beach en Floride et Waikiki aux Hawaï. Même la côte nord-est, le long de la Grande Barrière de Corail, voit déferler des vagues de touristes américains et japonais en quête de beautés naturelles, exotiques et policées. Tout un réseau urbain est en train de se créer, de Rockhampton (60 000 habitants) à Mackay (35 000), Townsville (80 000) et Cairns (45 000).

L'Australie semble donc promise à un brillant avenir. Elle peut maîtriser la plupart de ses handicaps, notamment celui des distances, grâce aux progrès techniques. Même s'il s'est affadi quelque peu, l'esprit pionnier demeure. La diversité même de ses populations contribue

à son dynamisme. Son avenir dépendra de la capacité de ses dirigeants à maîtriser et à orienter son développement.

## VIII. BIBLIOGRAPHIE

- ALEXANDER, I., 1979. Job location and the journey to work : three Australian cities, *Australian Geographical Studies*, 17 : 155-174.
- ALTRAN, J.C. and NIEUWENHUYSEN, J., 1979. *The economic status of Australian Aborigines*, Cambridge Univ. Press, Melbourne, 230 p.
- BADCOCK, B., 1988. *Metropolitan Australia : An Overview*, Meeting of the IGU Commission on Urban Systems in Transition, Melbourne, 11 p.
- BIRTLES, T.G., 1988. *Planning Australia's Capital City : Differing Ideas for Canberra*, College of Advanced Education, Canberra, 34 p.
- BOWIE, I.J.S. and SMAILES, P.J. 1988. The country town, in *The Australian Experience* (Ed. Heathcote),



- Longman Cheshire, Melbourne, p. 233-256.
- BUNKER, R., 1983. *Urban Consolidation : the Experience of Sydney, Melbourne and Adelaïde*, Australian Inst. of Urban Studies, Canberra.
- BUNKER, R., 1988. Life in the suburbs, in *The Australian Expérience*, (Ed. Heathcote), Longman Cheshire, Melbourne, p. 221-232.
- BURNLEY, I.H., 1980. *The Australian Urban System : Growth, Change and Differentiation*, Longman Cheshire, Melbourne.
- DALY, M.T., 1988. The Australian city : Development in an open world, in *The Australian Experience* (Ed. Heathcote), Longman Cheshire, Melbourne, p. 37-54.
- DALY, M.T., 1988. Australian Cities : the Challenge of the 1980s, *Australian Geographer*, 19(1) : 149-161.
- FORSTER, C., 1988. Urban Geography, *Australian Geographical Studies*, 26(1) : 70-82.
- FREESTONE, R., 1982. The garden city idea in Australia, *Australian Geographical Studies*, 20 : 24-48.
- GRUNDMANN, P., 1984. Australia Suburbia, *Autrement*, H.S.n°7, p. 247-257.
- HUGO, G.J., 1988. Mobile or moribund: population dynamics, in *The Australian Experience* (Ed. Heathcote), Longman Cheshire, Melbourne, p. 257-274.
- JEANS, D.N. (éd. scient.), 1987. *Australia : A Geography*. Vol. 2 : *Space and Society*, Sydney Univ. Press, 436 p.
- KILMARTIN, L. and THORNS, D.C., 1978. *Cities Unlimited : the Sociology of Urban Development in Australia*, Allen and Unwin, Sydney.
- LOGAN, M.I. *et al.*, 1981. *Urbanisation : the Australian Experience*, Shillington House, Melbourne.
- MAHER, C.A., 1982. Australian cities in transition, Shillington House, Melbourne.
- MAHER, C., 1984. *Residential Mobility within Australian Cities*, Austr. Bureau of Statistics, Canberra.
- MAHER, C., 1988. Process and Response in Contemporary Urban Development : Melbourne in the 1980s, *Australian Geographer*, 19(1) : 162-181.
- NEUTZE, G.M., 1978. *Australian Urban Policy*, Allen and Unwin, Sydney.
- N.S.W. Dept. of Environment and Planning, 1988. *Sydney into its third Century. Metropolitan Strategy for the Sydney Region*.
- PONS, X., 1983. *L'Australie et ses populations*, [Ed. Complexe](#), Bruxelles, 224 p.
- REINER, E., 1983. Villes australiennes et agglomérations rurales, in *Australie*, Kummerly & Frey, p. 193-220.
- ROSE, A.J., 1983. Cities of Oceania, in *Cities of the World*, Harper & Row, New-york, p. 163-197.
- STATHAM, P., 1988. *The Origins of Australia's Capital Cilles*, Cambridge Univ. Press, Melbourne, 370 p.
- STIMSON, R.J., 1982. *The Australian City : A Welfare Geography*, Longman Cheshire, Melbourne.
- TANIUCHI, T., 1988. *Urban Systems in Australia and Japan : A Comparison*, Meeting of the IGU Commission on Urban Systems in Transition, Melbourne, 7p.
- WHITELAW, J.S. and MAHER, C.A., 1988. A tale of few cities : urbanisation in a constrained environment, in *Land, Water and People. Geographical Essays in Australian Resource Management*, (Ed. Heathcote and Mabbut), Allen and Unwin, Sydney.

Adresse de l'auteur : Jacques DENIS  
 Professeur émérite,  
 Facultés Universitaires Notre-Dame de la Paix,  
 Rue de Bruxelles, 61  
 B - 5000 NAMUR

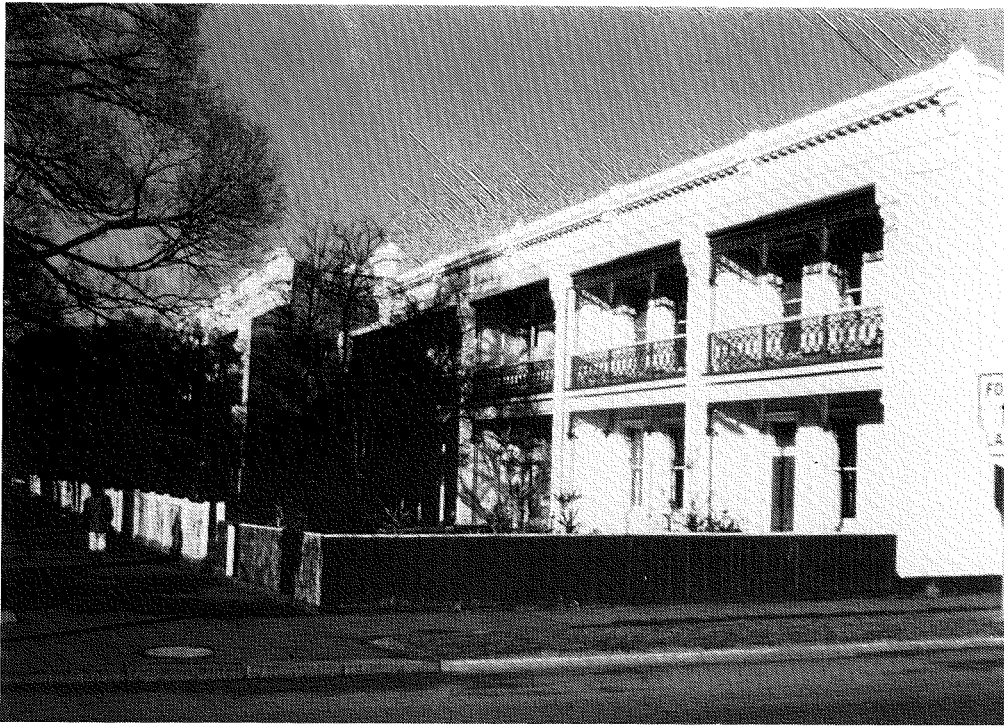




Figure 1 : Sydney : la City, au fond de Sydney Cove, entre l'Opéra et le Harbour Bridge, vue de la rive nord du Port Jackson (Cliché J. Denis).



Figure 2 : Sydney : le quartier de Darling Harbour complètement reconstruit et reconverti en centre de loisirs et lieu d'expositions (Cliché J. Denis).



**Figure 3 :** Melbourne : maisons victorienne classiques, le long de Royal Parade, face au campus de l'université (Cliché J. Denis).



**Figure 4 :** Perth : le quartier des affaires sur la rive nord de la Swan River (Cliché J. Denis).