

## Les villes américaines : aspects et questions

John-Harris PATERSON

### Résumé

La majorité des villes américaines ont tiré leur origine du commerce et fonctionnent actuellement comme centres commerciaux ou "transactionnel". Parmi leurs traits communs, on distingue une morphologie en changement continu, un remplacement très rapide de leur population et une grande diversité ethnique. Ces caractères sont, à leur tour, à l'origine de beaucoup de problèmes bien connus. Eu égard à ces conditions, les villes ont assez bien réussi à affronter ces difficultés mais il est impossible, pour le présent, de prédire la forme et les dimensions de la ville de l'avenir, surtout à l'ère des communications électroniques.

### Abstract

*Most American cities originated, and function today, as commercial or "transactional" centres. They are marked by swiftly changing skylines, rapid population turnover, and great ethnic diversity. These features are responsible, in turn, for many of their problems. Considering this background, and contrary to general perceptions, they have coped well with these problems, but their future shape and size, particularly in an age of electronic communications, cannot yet be predicted.*

Les trois quarts de la population des Etats-Unis sont classés comme population urbaine. Il serait donc peut-être intéressant de se poser quelques questions : quelles sont les influences qui ont conduit à cette urbanisation, et quels sont leurs effets? Cet exposé touchera à plusieurs sujets urbains, notamment :

- la fondation des villes américaines, les particularités de ces villes, leurs problèmes spécifiques,
- l'avenir de la ville américaine.

### I. FONDATION DES VILLES AMERICAINES

Ici, en Europe, comme chacun sait, les premières villes ont été créées par la nécessité de ses habitants de se rencontrer, de s'assembler dans des groupes plus grands que la famille. En général, il y avait trois genres de nécessité : la défense, la religion et le commerce. Cette trinité s'exprimait autrefois par la proximité, dans le centre de la ville, du château, de l'église et du marché. Plus tard, s'imposeraient d'autres nécessités : la concentration des entrepôts, de l'administration et des ouvriers et des matières premières pour l'industrie.

Dans le Nouveau Monde, à l'époque de la colonisation, on reconnaît l'effet des trois mêmes nécessités. Les Espagnols, par exemple, avaient leur propre trinité à eux : pour la défense, le praesidio; pour la religion, la Mission; pour le commerce, le pueblo. Les villes françaises et anglaises de l'époque étaient, en général, fortifiées. La religion créait les villes de la Nouvelle-Angleterre, comme la ville de Salt Lake City, centre mondial de la religion des Mormons. Le commerce, à son tour, expliquait la

croissance, comme premières grandes villes américaines, des ports de la côte atlantique et, à l'intérieur, des ports fluviaux.

La première ville de l'Amérique du Nord date de 1565<sup>1</sup> : la ville espagnole de St. Augustine, en Floride. Elle était suivie par les villes-ports françaises de Québec, Montréal, Nouvelle Orléans — néerlandaises — Nouvelle Amsterdam, New York — et anglaises — Boston, Philadelphie, Charleston. Mais tout cela se passait bien avant l'époque de la grande immigration qui allait augmenter prodigieusement la population du continent. En effet, le 19<sup>e</sup> siècle a vraiment été le siècle de l'immigrant. De 1815 jusqu'à 1914, non moins de 30 millions de personnes sont arrivées, sans parler du Canada. C'est donc après 1800 que la plus grande partie du continent a été colonisée. Les villes de cette époque étaient surtout des créations commerciales et industrielles, fondées comme telles par des individus ou, plus souvent, par les compagnies de chemin de fer, et souvent avant l'arrivée des colons. Ces villes se distinguaient l'une de l'autre, non pas par leurs fonctions, qui étaient en général les mêmes, mais par leur écartement et par la possibilité de polariser le commerce d'une aire plus ou moins grande. A vrai dire, ces entrepreneurs ont établi beaucoup trop de centres commerciaux : le commerce actuel ne suffisait pas à soutenir autant de villes; d'où une rivalité farouche entre les jeunes villes, et une mortalité énorme.

### H. PARTICULARITES DES VILLES AMERICAINES

Telle fut l'histoire de presque toutes les frontières du 19<sup>e</sup> siècle. Il en résulte, pour les villes américaines,

certains traits particuliers que nous limiterons au nombre de quatre.

### A. Rapidité de construction et de transformation

Le symbole de la ville américaine, c'est sûrement un grand trou en plein centre de la ville, d'où va s'élever demain un gratte-ciel. Mais il faut remarquer que ce gratte-ciel, si vite construit, représente non seulement une grande réalisation technique, mais aussi une société opulente. Car la vérité est très simple : les villes coûtent cher<sup>2</sup>. Seuls les gens riches ont les moyens de démolir aujourd'hui ce qu'ils ont bâti hier ou avant-hier. Pour les autres, il faut simplement se débrouiller.

### B. Mobilité de la population

Mobilité de deux sortes. D'abord, les Américains déménagent très souvent, soit pour le travail, soit tout simplement pour des questions de rang social — disons pour une meilleure localisation. Chaque année, presque un Américain sur cinq change de domicile. Mais mobilité particulière aussi : c'est la première population du monde à rechercher, grâce à l'automobile, en des lieux distants l'un de l'autre de 10 km, 20 km ou davantage, les possibilités de travailler, de s'amuser, de faire des courses ou de dormir. Les fonctions urbaines peuvent donc être séparées par de grandes distances ; pour celui qui roule en voiture, cela ne fait rien. C'est une distribution des fonctions dans "la ville dispersée" que nous autres, ici en Europe, commençons seulement à connaître.

### C. Une large gamme de groupes ethniques

Les émigrants qui, au 19<sup>e</sup> siècle, arrivaient à New York ou Boston sont venus de tous les pays de l'Europe. Ils avaient leurs propres langues, journaux, cuisine, habitudes. Mais les immigrants du 20<sup>e</sup> siècle, surtout des années 70 et 80, ont beaucoup favorisé le mélange, car ils venaient plutôt de l'Asie et de l'Amérique centrale. En 1985, les Etats-Unis ont admis 570 000 immigrants, dont 11 % d'origine européenne, 46 % d'origine asiatique et 32 % originaires d'Amérique du Sud ou d'Amérique Centrale. Ces nouveaux arrivés se dirigent presque tous vers les villes : la population asiatique est classée comme urbaine à 92 % et la population hispanophone à 88 %.

### D. Un plan en damier

Presque toutes les villes des Etats-Unis sont disposées en damier ("in gridiron form"). Suivant leur plan, elles ne se distinguent pas l'une de l'autre. Les villes les plus anciennes — c'est-à-dire les villes de la côte Atlantique — montrent deux plans, deux modèles : le modèle irrégulier de l'Europe du Moyen Age et le modèle en damier pour leurs extensions plus récentes. Mais, à l'intérieur du pays, il n'y a qu'un seul modèle. C'est sans doute la caractéristique la mieux connue des villes américaines.

A vrai dire, le plan en damier n'est pas d'origine américaine mais romaine, et les Espagnols l'ont adopté pour leurs villes en Nouvelle Espagne. Aux Etats-Unis, il a été adopté assez tôt — par exemple, par William Penn, en 1683, pour sa ville de Philadelphia. Mais la diffusion de ce modèle urbain n'est pas difficile à expliquer. En 1785, le gouvernement de la jeune République, propriétaire à ce moment-là de millions d'hectares de terres vierges et qui allait en posséder des millions encore, a décidé d'adopter pour ces terrains — dont personne n'avait encore réalisé les dimensions — un système d'arpentage gouvernemental en carré (figure 1). Il n'était pas permis de disposer de ces terrains avant l'achèvement de l'arpentage pour la région en question.

Cet arpentage était lié à des calculs astronomiques. On l'avait choisi parce qu'il se faisait à peu de frais et qu'il permettait facilement la vérification. Le système a été inauguré en Ohio, d'où le dessin des carrés couvrait le continent jusqu'à la côte Pacifique — 3 000 carrés d'un mille (1.6 km) de l'est à l'ouest; tout un continent en carré, y compris également l'ouest du Canada. Ceux qui ont acheté ou acquis des terrains ont acquis des carrés; d'où l'habitude de conformer aux lignes d'arpentage le dessin des rues et des terrains de la ville.

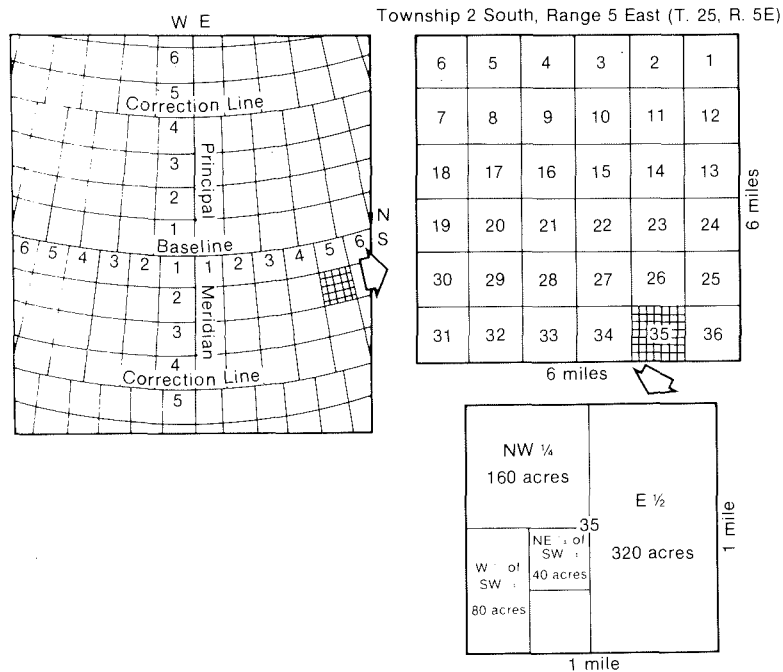
Ajoutons que ce plan urbain, vu de la perspective du 20<sup>e</sup> siècle, est loin d'être idéal. D'un côté, un système en carré rend difficile le mouvement diagonal : dans une ville grande comme Chicago — exemple-type d'une ville en damier — un voyage nord-sud et puis est-ouest exigeait des kilomètres supplémentaires, avant la présence récente de quelques rues diagonales. Ajoutons aussi que le damier des villes du 19<sup>e</sup> siècle est, en général, trop étroit pour la circulation et la construction du 20<sup>e</sup>; les carrés élémentaires sont trop petits.

## III. LES VILLES AMERICAINES : LEURS PROBLEMES

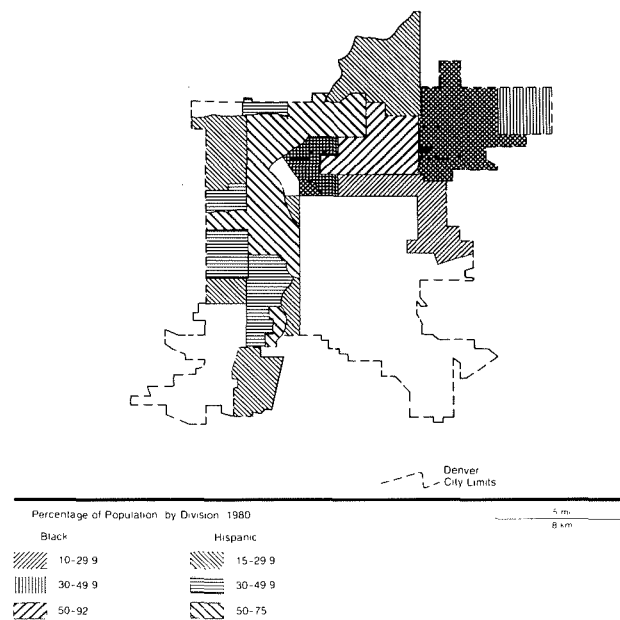
Les problèmes des villes américaines tirent leur origine, en premier lieu, des caractéristiques que nous venons de dépeindre. Cette rapidité de transformation du paysage urbain, cette mobilité individuelle qui s'oppose à l'idée du voisinage — et même des voisins — désoriente la population et détruit le sens communautaire. Les nouveaux arrivés trouvent impersonnelle, sinon hostile, la grande ville, mais que faire lorsque les anciens habitants eux-mêmes ne s'y retrouvent plus?

Ajoutons que le problème des immigrants est beaucoup plus sérieux encore. Il faut se rendre compte de l'échelle de ce problème-là. Pendant la décennie 1900-1910, les Etats-Unis ont reçu, et ont dû abriter, plus de 9 millions d'immigrants; l'équivalent de la population entière de la Belgique est arrivé pendant ces dix ans, et cette population, dont la plupart ne parlait aucun mot d'anglais, a dû chercher un lieu de séjour et du travail, en concurrence avec tous les immigrants déjà arrivés avec leurs familles.

Les pays du tiers monde connaissent bien ce problème : comment abriter dans leurs villes les nouveaux arrivés



**Figure 1 :** Aperçu du système d’arpentage en carré adopté en 1785 par le gouvernement américain pour les terrains publics dont il est devenu propriétaire après la Révolution ou dont il allait devenir plus tard le propriétaire. L’unité principale est le *township* de 6 milles x 6 milles (9,6 x 9,6 km), lui-même divisé en 36 *sections* de un mille carré. La section occupe 640 acres ou 259 hectares et elle peut être divisée en 2 *half-sections* de 320 acres (129,5 ha) ou 4 *quarter-sections* de 160 acres (64,8 ha). Cette dernière dimension est vite devenue l’unité sur laquelle s’est fondée la législation foncière du 19me siècle, par exemple le *Homestead Act* de 1862. Le système s’est étendu graduellement d’Ohio, à l’est, jusqu’à la côte Pacifique, à l’ouest. (Paterson, 1989)



**Figure 2 :** Une ville, deux ghettos : Denver, au Colorado, recensement de 1980. Les deux groupes ethniques – celui des Noirs et celui des hispanophones (dont la plupart sont des Mexicains) – occupent en général des quartiers séparés et distincts de la ville. Les deux groupes se mêlent en trois divisions seulement, où leurs concentrations sont en tout cas assez faibles. Mais en ce qui concerne l’emploi, ils sont souvent rivaux. (Paterson, 1989)

qui viennent, en général, de la campagne (mais qui parlent, au moins, la même langue que le reste de leurs concitoyens). C'est dans ces circonstances-là que nous voyons se multiplier les favelas, les barrios, les bas quartiers de ces villes, où les gens habitent dans du carton. Si les villes américaines ont également leurs bas quartiers, leurs "slums", nous devrions au moins noter l'échelle de leur accomplissement : ils ont reçu, pendant un siècle et demi, le balayage du reste du monde, et la plupart de ces gens sont restés, sont contents, ont prospéré.

Mais recevoir une grande foule d'étrangers — on sait bien, même à Liège, que ce n'est pas facile. On le sait également en Angleterre, par exemple à Leicester, où 25 % de la population urbaine sont actuellement d'origine asiatique. Les groupes ethniques désunissent la communauté par leur présence car ils ont leur propre langue, religion, nourriture, et tout cela entraîne une division, une duplication des services et des fonctions de la ville. Et ce qui est beaucoup plus important encore, c'est que ces groupes apportent, ou introduisent, à la communauté accueillante leurs propres tensions et divisions, dont l'origine se trouve à l'étranger<sup>3</sup>. Aux Etats-Unis, il faut multiplier par 20 ou 30 les possibilités d'une confrontation pareille.

Nous arrivons maintenant au problème urbain que tout le monde considère comme numéro 1 : l'existence du ghetto — c'est-à-dire un quartier de la ville où sont concentrés les membres d'un seul groupe ethnique<sup>4</sup>. En Europe, jadis, c'étaient les Juifs. Aux Etats-Unis, on admet que le groupe en question est celui des Noirs, mais il faut dire que c'est une erreur. En réalité, il y a eu, dès le commencement de l'immigration, des ghettos multiples dans les grandes villes et surtout dans les ports de débarquement. Car ces gens qui arrivaient de Russie, d'Italie, ou de Scandinavie ne comprenaient rien de la langue ni de la vie américaine. Ils avaient besoin de l'aide de leurs compatriotes, arrivés auparavant, qui pouvaient leur expliquer, dans leur propre langue, ce qu'il fallait faire pour vivre. D'où les quartiers russes, italiens, etc. — des ghettos — qui remplissaient le rôle de préparer l'entrée dans la communauté américaine. C'est ce qu'on appelle, en langage militaire, un camp de passage, de transit, où l'on peut se préparer pour son rôle futur. A vrai dire, le ghetto a fourni un service, une fonction, très utile.

Ces ghettos existent encore : ils représentent une base assurée pour les membres les plus vulnérables de la population. Mais, d'un camp de passage, il faut pouvoir en sortir. Des millions d'Italiens, d'Irlandais, etc. en sont sortis avec succès après quelques mois, sans se distinguer fondamentalement des millions qui les ont précédés. Mais, pour ceux dont la peau est noire, ou brune, ou jaune, pas moyen de disparaître dans la foule américaine. Après vingt ans aux Etats-Unis, ils sont toujours des Noirs ou des Bruns.

Pour eux, le ghetto n'est pas un lieu de passage; en général, c'est un lieu de résidence permanent. D'un côté,

il y a la résistance de la majorité blanche à la présence noire, ou mexicaine; cette pression sociale de l'extérieur garantit le fait que le ghetto sera toujours comble, et qu'il comprendra des résidences abandonnées par les Blancs et mal adaptées à l'occupation multiple. De l'autre côté, les Noirs ou les Mexicains peuvent bien préférer rester dans le ghetto, d'abord à cause de la peur d'en sortir ou, deuxièmement, parce que le ghetto leur fournit le peu de vie communale et de pouvoir politique dont ils peuvent disposer.

Ajoutons que les choses sont pires là où il y a deux ghettos de passage difficile, par exemple, un noir et un mexicain ou cubain (figure 2). Les deux groupes désavantagés se font concurrence l'un à l'autre pour les occupations, le travail, en bas de l'échelle économique. C'est la situation, par exemple, à Miami, où cette concurrence sert peut-être à expliquer le haut niveau de la violence sociale.

Eliminer le ghetto, dès lors, est très difficile, eu égard aux conditions actuelles de la société américaine. Peu à peu les Non-Blancs s'échappent; mais voilà précisément le coeur du problème : comment disperser peu à peu les 1 1/2 — 2 millions d'habitants des ghettos noirs de New York ou de Chicago, — même si — et ce n'est pas du tout probable — l'on pouvait trouver des communautés existantes prêtes à les accueillir? Le ghetto est vraiment une ville dans la ville, avec ses propres divisions, ses propres "shopping centres", sa bourgeoisie. Pour le moment, on ne peut que tenter d'améliorer les conditions de cette ville intérieure, sans avoir l'illusion qu'elle va vite disparaître.

Dernier problème des villes américaines : le centre contre la banlieue. Grâce à sa mobilité, la plus grande partie de la population n'a plus besoin du centre de la ville, ni pour son travail, ni pour ses services. Les industries — comme à Liège — quittent le centre; les employés également. Et, puisque ceux-ci sont les contribuables, le revenu de la ville centrale diminue, quoique le coût des services urbains ne change pas. Seuls les gens défavorisés habitent dans le centre; leur contribution au revenu est négatif. Le problème nous est bien connu.

En effet, il n'est plus évident que le centre de la ville joue un rôle quelconque : on n'en a plus besoin. On voit partout que les villes ont sacrifié, sans grande perte, 5 ou 6 "blocks" du centre pour construire un seul carrefour. Beaucoup de villes ont construit, au centre, des palais des congrès, des centres confrenciers, où on assiste à des conférences au sujet de l'avenir du centre de la ville. A peine peut-on dire que c'est une utilisation productive de l'espace urbain.

Le centre contre la banlieue : la ville proprement dite est, en général, entourée d'unités administratives indépendantes. Ces communautés périphériques ne veulent point se joindre à la ville elle-même, parce qu'elles seraient obligées de financer la ville centrale dont elles ont volé les contribuables. Mais l'extension de la banlieue rend

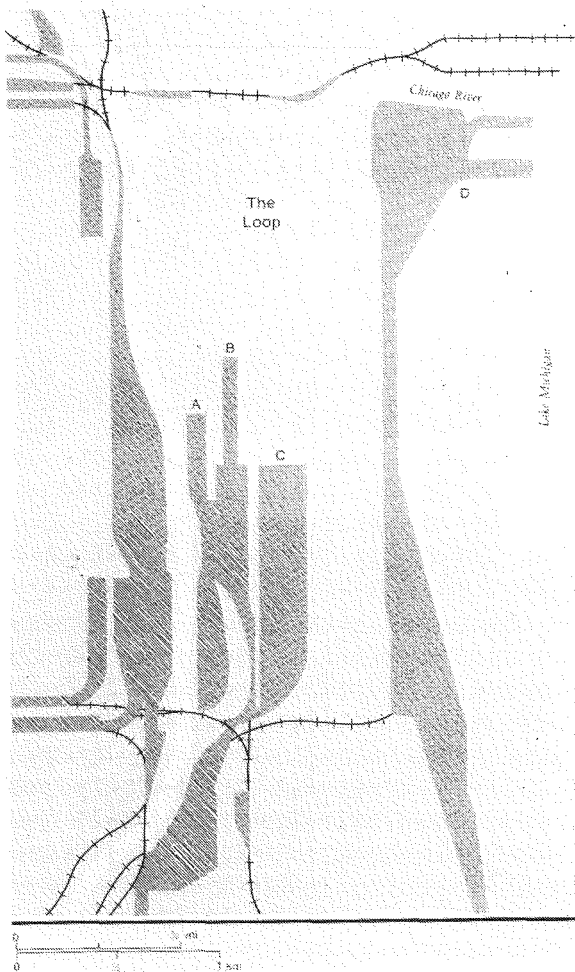


Figure 3 : L'espace urbain et la primauté du chemin de fer : Chicago-Centre. Le centre de la ville ("The Loop") a été jadis entouré et enfermé non seulement par le lac Michigan et par le fleuve, le Chicago River, mais par une concentration des chemins de fer, des gares de formation et de triage, aux quatre côtés. Sur notre plan, les gares A et C n'existent plus; la gare B ne sert que pour quelques trains locaux et la gare D de formation a été remplacée par un quartier résidentiel de haute qualité au bord du lac. Le centre de la ville a pu ainsi s'étendre, pendant les années 80, vers le sud. (Paterson, 1989)

de plus en plus difficile la fourniture des services de haute qualité sur lesquels comptent leurs habitants.

Et la densité de la population est trop peu élevée : avec peut-être une famille, une maison par hectare — densité maximum admise dans beaucoup de divisions suburbaines —, on a besoin de centaines de kilomètres de conduites pour l'eau et pour les égouts; il faut illuminer et nettoyer des vingtaines de kilomètres de rues, et une telle population ne supporte pas un service de transports publics. Tout cela coûte cher et, puisqu'il est fragmenté,

localisé, il coûte ainsi encore plus cher. L'ennemi de la banlieue, c'est la distance.

#### IV. L'AVENIR DES VILLES AMÉRICAINES

Pour l'avenir de la ville, il y a des tendances dont on peut être presque certain. Pour le reste, on ne peut que poser des questions, mais des questions très importantes.

A. — Nous pouvons admettre comme certitude que la diversité ethnique va se multiplier. Tant que la plupart des nouveaux arrivés étaient d'origine européenne, ils pouvaient se fondre, comme nous l'avons déjà remarqué, dans la foule générale, dans le "creuset", dit-on, des États-Unis. S'ils ont préservé leurs coutumes nationales, ça a été pour leur propre plaisir. Mais les immigrants d'aujourd'hui sont tout de suite reconnaissables : ils ne peuvent pas se cacher dans la foule. Un quart de million d'immigrants asiatiques par an a déjà transformé, par sa présence, plusieurs villes de la Californie, en même temps que les villes proches de la frontière avec le monde hispanophone ont été transformées par la présence mexicaine.

Autre considération : les groupes ethniques ambitionnaient autrefois de s'adapter, aussi vite que possible, au modèle américain et de disparaître dans le creuset. Aujourd'hui, ces groupes sont fiers de leur caractère distinctif — les Noirs, les Amérindiens, les Mexicains proclament leur "Vive la différence!". Ils ne veulent pas être assimilés, ils ne vont pas disparaître.

B. — Deuxième certitude : les villes de l'avenir seront l'objet de préservation et de restauration beaucoup plus que de démolition pour rebâtir. Voilà un revirement d'opinion que l'on remarque partout aux États-Unis. On a compris que le passé a sa valeur, et non seulement pour le tourisme. Chaque ville s'enorgueillit de ses restaurations, surtout les ports, où les anciens entrepôts et les bassins eux-mêmes ne sont plus adaptés aux transports contemporains. Boston nous en offre un exemple. Ses entrepôts étaient démodés, mais trop solides pour être démolis : on les a transformés en résidences et en restaurants. De même à Baltimore, à San Francisco, à Seattle et, parmi les ports fluviaux, St.-Louis. La vie revient progressivement dans les quartiers abandonnés.

Et même les ghettos. Nous avons supposé qu'une fois qu'un quartier est devenu ghetto, il n'y a rien d'autre à faire que de le démolir et de reconstruire. Mais ce n'est pas vrai. Il y a des villes américaines — citons, par exemple, Rochester, New York State — où des quartiers, jadis résidentiels et de haute qualité, sont devenus des ghettos ; par la suite, une partie considérable a été détruite pendant des émeutes mais, dix ans plus tard, a été restaurée, dans plusieurs cas par leurs occupants eux-mêmes. Ils sont devenus encore une fois, des quartiers de jolies résidences. Même à Harlem, coeur de l'Amérique noire, il y a des rues de maisons anciennes; toutes sont occupées par des familles noires.

Il faut admettre que c'est une affaire de petite échelle. Impossible de croire que la même solution peut s'appliquer à tout Harlem ou à tout Chicago-Sud. C'est une affaire de courage individuel. Mais pour les villes, c'est une vision momentanée du Cap de Bonne Espérance.

C.— Troisième certitude : les villes subissent depuis trente ans une révolution des moyens de transport, et qui va continuer. Il s'est agi jusqu'à présent d'un déclin de l'importance du chemin de fer pour les voyageurs<sup>5</sup>. Cette révolution est d'autant plus remarquable que le chemin de fer a joué, aux Etats-Unis, un rôle primordial dans le développement du pays, et surtout des villes, dont il occupait souvent le centre (figure 3). Mais la plupart des voyageurs vers le centre n'arrivent plus par le train. Les grandes gares centrales de beaucoup de villes ont été fermées; à Chicago, après la deuxième guerre mondiale, il y avait six grandes gares, il en reste deux. Ces terrains centraux, jadis occupés par les installations du chemin de fer et ses gares de formation, sont maintenant disponibles pour un nouveau développement. C'est bien une question de recyclage de l'espace, comme on recycle le papier ou les métaux, mais beaucoup plus importante car l'espace est la ressource la plus précieuse de la ville.

Parmi les questions auxquelles nous n'avons pas encore de réponse :

1. Est-ce que le transfert, le déplacement de la population urbaine du centre-ville vers la périphérie va continuer? C'est devenu un processus important et quasi permanent. Mais il y a actuellement d'autres tendances : de la périphérie vers la campagne et de la périphérie un retour vers le centre. Ces deux derniers mouvements sont provoqués par le prix des immeubles. Pour ceux qui veulent sortir de la ville, inutile de s'arrêter dans la banlieue où les immeubles coûtent cher : 10 km plus loin du centre — c'est-à-dire 10 à 15 minutes de plus en voiture — il y a d'innombrables fermes abandonnées, et qui se vendent beaucoup moins cher. C'est un phénomène que nous connaissons assez bien actuellement ici en Europe. A l'autre extrémité, il y a un petit nombre de personnes courageuses — en général des jeunes — qui sont attirées par les véritables occasions au centre, dans les quartiers qu'ont quittés leurs parents, où il y a beaucoup de vieilles maisons, peut-être en mauvaise condition, mais pour la rénovation desquelles on peut obtenir des subventions. C'est le processus qu'on appelle "gentrification" — c'est-à-dire, refaire dans un état digne d'un gentleman — et cela se fait grâce aux efforts des particuliers. Lequel de ces trois processus deviendra, dans dix ou vingt ans, le plus important : accroissement continu de la périphérie, sortie à la campagne ou retour au centre. Nous sommes incapables de le préciser.

2. La deuxième question découle de la première : quelle sera la taille de la ville future? Nous avons supposé que, une fois fondée, une ville va s'agrandir. Certes, aux Etats-Unis, une ville qui ne s'agrandit pas, c'est honteux. Mais considérons les conditions urbaines actuelles.

(1°) Nous avons déjà constaté que l'expansion de l'espace urbain pose de graves problèmes du point de vue de l'extension des services nécessaires. (2°) Quelques-unes des plus grandes villes des Etats-Unis ont récemment enregistré de très grandes pertes de population. Entre 1970 et 1980, l'agglomération de New York a perdu 802 000 habitants<sup>6</sup>. Peut-être les villes sont-elles devenues trop grandes, parce que (3°) la nécessité pour la ville est beaucoup diminuée. D'un côté, l'industrie lourde, qui a attiré dans les villes des centaines sinon des milliers d'ouvriers, a perdu de son importance relative. L'industrie moderne — par exemple, l'industrie de la Silicone Valley, en Californie — est plutôt une affaire de petites unités, en dehors de la ville. La ville contemporaine est surtout un centre d'affaires et d'échanges; ce qu'on commence à appeler la "transactional city" (GOTTMANN, 1983).

D'un autre côté, la nécessité pour ces concentrations d'affaires et d'hommes, comme jadis, a diminué à cause du développement des télécommunications ; les affaires peuvent s'arranger à n'importe quelle distance et sans la présence de 6 ou 8 millions de concitoyens.

Il est donc possible que les grands centres de demain seront des villes de taille moyenne. Ce sont elles qui connaissent aujourd'hui l'accroissement le plus rapide. Peut-être les plus grands centres sont-ils déjà trop grands?

3. Dernière question : quel sera l'aspect de la ville de demain et, plus spécifiquement, aux Etats-Unis? La ville de demain va-t-elle ressembler à Los Angeles? Depuis au moins un demi-siècle, Los Angeles a été dénommée "la ville de l'avenir" ou "la ville de demain qui est déjà arrivé". Cela nous a donné l'impression qu'un jour toutes les villes du monde vont ressembler à Los Angeles.

Mais, après un demi-siècle, la question devient: Où sont-elles ces nouvelles Los Angeles? Pourquoi la ville de l'avenir reste-t-elle presque sans imitatrice? Il y en a une ou deux aux Etats-Unis, bien entendu. Phoenix, en Arizona, a soutenu une croissance assez pareille : au recensement de 1941, elle avait 65 000 habitants et, en 1985, la population métropolitaine avait atteint 1 800 000. Plus remarquable encore, la ville s'est étendue sur plus de 1000 km<sup>2</sup> (Los Angeles : 1207 km<sup>2</sup>). Voilà la tendance "angelino".

Pour le reste, peu de ressemblance. En effet, Los Angeles reste, seule en son genre, le produit de circonstances exceptionnelles, surtout l'espace et le climat. Il y a ceux qui croient que toutes les villes américaines profiteraient du fait de ressembler à Los Angeles. Il y a certainement beaucoup d'autres qui se félicitent du fait que Los Angeles reste unique.

Les villes, bâties par les hommes, expriment leurs espoirs et leurs aspirations. Elles sont l'expression d'une confiance en l'avenir de la communauté et de l'espoir que, malgré toutes les déceptions, les erreurs du passé et les problèmes d'aujourd'hui, il reste la possibilité d'un avenir plus large et plus beau. Les villes américaines —

New York, Los Angeles, Houston, Dallas — nous of-frent, bien sûr, une expression de cette foi. Confrontés à une telle assurance, nous ne pouvons que souhaiter que cette confiance soit justifiée.

## NOTES

<sup>1</sup> Notons l'importance des mots "Amérique du Nord". En 1565, il existait, déjà depuis des siècles, des civilisations urbaines en Amérique centrale et du sud.

<sup>2</sup> Un petit aperçu de ces coûts : aux États-Unis, le coût total des constructions édifiées en 1985 est évalué à 355 billions de dollars, dont 159 billions pour les bâtiments résidentiels et 196 billions pour les non-résidentiels.

<sup>3</sup> En Angleterre, on en a récemment fait l'expérience, les immigrants mahométans ont condamné furieusement, jusqu'à la mort, un auteur de roman, immigrant également, qui — disent-ils — a dénigré leur religion.

<sup>4</sup> Voir Yates M. et Garner B., 1971. *The North American City*, New York, pp. 303-304. "Le mot *ghetto* se réfère originalement aux ghettos juifs de l'Europe de l'Est et du Sud... Son application à l'Amérique du Nord signifie : un quartier urbain qui est contigu dans l'espace, où les habitants possèdent des attributs spéciaux — sociaux, économiques ou culturels — qui les différencient de la plupart des habitants du pays où ils résident. A cause de ces caractéristiques qui les rendent perceptibles, les habitants du ghetto sont en général empêchés par la majorité

de résider au-dehors de ce quartier bien défini, même si ceux-là voudraient bien en sortir, à moins que ces attributs soient transformés au point d'être acceptés par la majorité... Ainsi, le ghetto est plutôt fonction de la pression extérieure que de la cohésion intérieure." (Traduction par J.H.P.)

<sup>5</sup> Les transports de *marchandises* par chemin de fer restent, néanmoins, très importants. De 1970 à 1985, le volume du fret par chemin de fer (en tonnes-km) s'est accru de 16.5 %, passant à 1439 billions de tonnes-km.

<sup>6</sup> La même chose s'observe en Angleterre — Londres, Birmingham — ou en Belgique : Bruxelles-capitale qui, de 1970 à 1986, est passée de 1 075 000 habitants à 976 000.

## BIBLIOGRAPHIE

GOTTMANN, J., 1983. *The Coming of the Transactional City*, College Park, Maryland, U.S.A.

PATERSON, J.H., 1989. *North America*, 8<sup>e</sup> édition, New York.

*Statistical Abstract of the United States* (Annuaire), Washington, D.C.

YEATES, M. & GARNER, B., 1971. *The North American City*, New York.

YEATES, M., 1980. *North American Urban Patterns*, Silver Spring, Maryland, U.S.A.

Adresse de l'auteur : John Harris PATERSON  
Professeur émérite, University of Leicester,  
2 Stoneygate Avenue,  
GB – LEICESTER LE2 3HE