

► *Dossier détachable*

Pour enrichir votre documentation de voyage, qui plus est si vous ne pouvez vous rendre aux conférences Arts et Vie.

# Ville et architecture *made in USA :*

## Histoire et perspectives

Conférence  
à domicile

### New York, Chicago, Los Angeles...

autant de mégapoles américaines qui évoquent en nous le symbole d'une démesure architecturale et urbaine, dont le verticalisme érigé en valeur de performance, est défini comme le but ultime et héroïque d'une société libérale. Depuis le XIX<sup>e</sup> siècle, les États-Unis se sont forgés une identité architecturale et urbaine en s'affranchissant des traditions européennes. Plans en damier, forêt de gratte-ciel, étalement des cités... caractérisent désormais le modèle des villes américaines et en constituent ses limites. C'est ce chapitre de la modernité architecturale américaine que met en lumière cette conférence à domicile. Car, les États-Unis, inscrits depuis toujours dans nos destinations à succès, seront à l'affiche de la programmation Arts et Vie en 2002 avec un forum spécial art et architecture à Chicago.

Par **Rémy Rouyer**,  
architecte DPLG,  
enseignant aux Écoles d'Architecture  
de Versailles et de Bretagne.

Los Angeles.

Rendre compte en quelques pages des phénomènes d'urbanisation et de production architecturale aux États-Unis relève d'un périlleux exercice, tant le sujet est vaste et complexe. Souvent, lorsque les Européens regardent les villes américaines, celles-ci sont réduites à quelques images stéréotypées et hâtivement jugées à l'aune de lieux communs pour le moins éculés. La notion de « ville américaine » n'a pas plus de sens que celle de ville européenne ou asiatique, elle se limite à cerner des images de villes par le biais de représentations conventionnelles : ici un centre ville d'immeubles de grande hauteur, là un interminable lotissement de maisons identiques. New York a longtemps constitué, par la très forte concentration de gratte-ciel sur l'île de Manhattan, une image emblématique des villes du Nouveau Monde. C'est sans doute Los Angeles qui, rangeant la Big Apple au titre des antiquités à sauvegarder, joua au cours des années soixante-dix le rôle de modèle. Notre vision caricaturale de la ville américaine résulte le plus souvent de la projection de notre propre mauvaise conscience à l'égard des villes européennes dont les centres historiques seraient les témoignages nostalgiques d'un passé révolu de cités idéales (Corboz, 1992). Longtemps les théoriciens de l'urbanisme ont regardé l'organisation en grille de la ville américaine comme contre-productrice d'espaces publics, tout juste adaptée à la circulation automobile, ainsi qu'à l'implantation de vastes *shopping malls* et de banlieues résidentielles monotones. Force est de constater le caractère condamatoire et gnomique de ces analyses européennes, de Camillo Sitte au début du *xx<sup>e</sup>* siècle réactualisant le pittoresque médiéval à Manfredo Tafuri et sa notion de ville du laissez-faire, sans omettre Le Corbusier qui voit Manhattan comme une « catastrophe féérique », tous s'accordent pour rejeter *de facto* la culture urbaine nord-américaine.

Sans pouvoir prétendre à un document exhaustif et pour mieux saisir les problématiques urbaines actuelles aux États-Unis, il importe de retracer dans un premier temps les étapes majeures de transformations des grandes métropoles, et de dégager les principaux types architecturaux qui s'y sont développés. Dans un second temps, il s'agit d'aborder la situation contemporaine des villes nord-américaines, par le biais notamment des réseaux, de l'architecture et des espaces publics. En guise de prolégomènes, l'analyse du plan en grille et de son organisation s'avère indispensable. Celui-ci constitue en effet un élément moteur dans le développement de la ville américaine et rend possible son expansion territoriale par sa logique foncière de découpage du sol. Il tient son origine dans une approche quantitative et égalitaire de l'aménagement du territoire, et participe au mythe fondateur de la nation américaine.



New York. Chrysler Building.

## Le plan en grille, fondement de la culture urbaine nord-américaine

C'est en 1785 par la promulgation de la loi foncière (Land Ordinance Act), que Thomas Jefferson développe l'idée d'organiser l'ensemble du territoire américain par un plan en grille. Quelques expériences ont alors déjà été effectuées dans certaines concessions territoriales, telles les colonies britanniques du Nord à partir de 1729 (futur état de New York). Influencé par l'esprit des Lumières, le futur président américain entend structurer l'espace par une composition rigoureuse, afin de rationaliser l'exploitation du sol et maîtriser la distribution de la terre aux colons. Ce carroyage est à la fois une logique de conception et un outil de géomètre pour faciliter la levée du terrain. Ce projet d'un découpage régulier du territoire en carrés sera étudié en France par la Constituante fin 1789. Jefferson découpe le pays jusqu'au Mississippi en suivant les méridiens et les parallèles en 14 états rectangulaires, chacun est divisé en *hundreds* de 100 milles carré, eux-mêmes subdivisés en cent lots de 1 mille carré. La mise en pratique d'un tel projet s'avère complexe, le système foncier existant, le relief et les pseudo-féodalités concourent à le rendre difficile, et à opter pour davantage de pragmatisme. Le territoire est finalement partagé en *townships* de six milles carrés (9 300 ha), divisés en section d'un mille carré (260 ha). Ce principe d'aménagement universel vaut tant pour les zones rurales qu'urbaines. De la même manière que des pans de terre sont dévolus à

\* les noms et date entre parenthèses renvoient à la bibliographie située en page 16.



New York. Rockfeller Center.

Arts et Vie

Les premiers établissements urbains sont, il va sans dire, antérieurs à l'indépendance des États-Unis en 1776. La fondation de la première ville coloniale espagnole, Saint Augustine (Floride actuelle), remonte à 1565. Au cours du *xvii<sup>e</sup>* siècle, au fur et à mesure de l'implantation outre-Atlantique des colons européens, Boston, Newport, New York, Philadelphie et Charleston, constituent les centres dominants de la côte Est, tant en population qu'en activités. Ces cinq villes principales ne comptent néanmoins chacune que quelques dizaines de milliers d'habitants et reproduisent un mode d'organisation essentiellement européen (Reps, 1965). Sur la côte Ouest, les premières installations urbaines se développent ultérieurement à partir du *xviii<sup>e</sup>* siècle, et assurent le maintien de l'influence espagnole, jusqu'à l'annexion des territoires de l'Ouest par la nation américaine.

l'agriculture, la fondation d'une ville peut être décidée à partir d'un redécoupage de cette trame foncière territoriale. Les villes américaines sont loin d'être organisées sur la même grille. Pour nombre d'entre elles, c'est la réunion de fragments de lotissement hétérogènes qui a présidé à leur implantation, la grille territoriale n'ayant eu qu'un impact très mineur sur leur développement. Ainsi Manhattan doit son plan d'extension de la ville coloniale en 1811, au projet visionnaire de recouvrir la totalité de l'île par un carroyage régulier et indifférent à la topographie, et rendre ainsi aménageable une langue de terre de 15 km de longueur. Le réseau des voies est constitué d'une douzaine d'avenues nord-sud et de 155 rues est-ouest. Par une opération d'arpentage unique, 2 000 blocs rectangulaires et divisibles en parcelles, sont mis à disposition. Los Angeles ou San Francisco sont aussi le fruit d'un assemblage de trames multiples, le plan de la première a ainsi pour origine le lotissement des grandes exploitations agricoles d'origine espagnole (Ghorra-Gobin, 1997). C'est indubitablement Chicago qui fait figure de ville modèle et permet la réalisation de l'idéal « jeffersonien ». Fondée tardivement en suivant l'expansion territoriale en direction de la côte Pacifique, la future capitale du Middle West tient son origine dans la subdivision d'une parcelle d'un mille carré cédé en 1829 à l'état d'Illinois au confluent de deux rivières (Chicago River et North Branch) pour relier le lac



Los Angeles. Downtown.

Michigan au Mississippi. James Thompson, arpenteur, dresse le plan de fondation de la ville en 1830, et découpe 58 blocs réguliers, eux-mêmes partagés en 8 parcelles identiques. Malgré les multiples opérations de transformations parcellaires, on retrouve aujourd'hui au centre de Chicago dans le Loop, quartier des affaires et cœur historique, la trame originelle. Pour répondre à l'essor commercial et industriel ainsi qu'à l'expansion démographique fulgurante au *xx<sup>e</sup>* siècle, la métropole croît suivant le tracé de la grille territoriale. Jusqu'aux confins de Chicago, le damier régulier organise et distribue l'espace de la ville. C'est notamment par leur géographie et leur topographie respective que les villes en grille vont se forger une identité singulière et trouver une histoire qui leur est propre. Chicago doit son paysage à la proximité du lac Michigan et son image la plus caractéristique,

à une confrontation entre la ligne dense des gratte-ciel et la vastitude du lac. À San Francisco, les multiples grilles qui témoignent des opérations successives de lotissement et d'agrandissement de la ville d'origine se sont déformées au contact du relief aux quarante-deux collines, et ont produit des espaces publics singuliers en terrasses et en escaliers, depuis lesquels on ne cesse de regarder le paysage de la baie (Lipsky, 1999).

Outil d'urbanisation à la fois souple et opératoire, la grille a joué un rôle fondamental dans l'identité de la culture urbaine nord-américaine. Elle permet de gérer un ensemble de réseaux à toutes les échelles, et de les articuler entre eux par une logique de maillage. Force est alors de poser la question des liens qui s'établissent entre la forme urbaine et les types architecturaux. Il semble qu'il y ait dissociation entre architecture et urbanisme dans la mesure où l'orthogonalité de la grille n'a pas une influence directe sur la forme architecturale de chaque édifice. « La ville américaine parvient à donner le maximum d'articulation aux éléments secondaires qui la constituent, tout en contrôlant fermement les lois qui régissent l'ensemble. [...] Ainsi cette structure urbaine exalte l'incroyable richesse expressive qui, surtout à partir de la seconde moitié du *xix<sup>e</sup>* siècle, s'inscrit dans les mailles disponibles du réseau des villes américaines. Ici, l'éthique libérale et les mythes de l'esprit pionnier peuvent se rencontrer » (Tafuri, 1979, p. 39). Cette période de la naissance d'une Amérique urbaine voit les centres villes se densifier et se « verticaliser » en même temps que les zones résidentielles repoussent toujours plus loin les limites municipales et colonisent la périphérie.



Chicago. Au bord du lac Michigan.

Office du Tourisme USA

## L'expansion territoriale des villes américaines

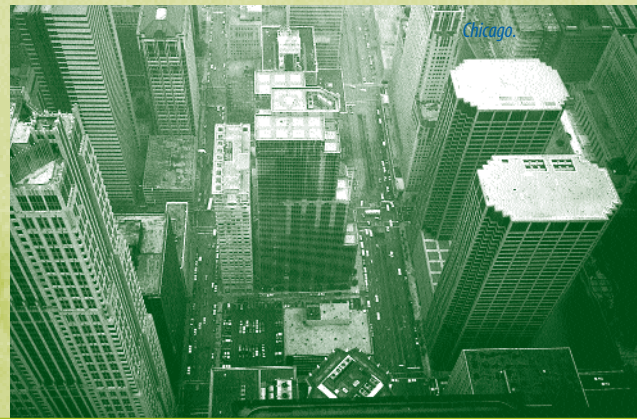


Chicago.

J.-B. Giovannangeli

Jusqu'au démarrage économique et industriel du pays dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, la population américaine est essentiellement rurale. Encore en 1900, seuls 40 % des Américains vivent en agglomération. Les grandes vagues d'immigration européennes participent au développement d'une société urbaine. Ce sont dans un premier temps les grandes villes de l'Est qui constituent le moteur de cette expansion, les villes de l'Ouest et du Sud ne s'accroissent véritablement qu'à partir des années 1940 ; ainsi de Los Angeles qui ne prend son essor qu'après la Seconde Guerre mondiale. Cette croissance démographique, parfois exponentielle, s'appuie notamment sur le développement des réseaux de transports et de communications, et modifie la structure même de la ville. L'exemple de Chicago est révélateur : en 1833, la ville compte à sa fondation 150 habitants, un million en 1890 et 3,4 millions en 1930 (4,7 millions pour l'agglomération). Au fur et à mesure que les centres se densifient et atteignent un seuil de saturation, les fonctions résidentielles se déplacent progressivement vers la périphérie. Dès lors, les phénomènes de ségrégation fonctionnelle, sociale et raciale jouent un rôle crucial dans cette redistribution territoriale, et deviendront une caractéristique majeure de la culture urbaine nord-américaine. Si la ville américaine issue de la période coloniale et post-coloniale a pu conserver de modestes dimensions et perpétuer le modèle de la *walking city*, dans laquelle les déplacements s'effectuent essentiellement à pied, l'avènement métropolitain repose pour une large part sur le chemin de fer et le tramway, ainsi que sur l'électrification (Jackson, 1985). À New York en 1860, quand on dénombre plus de 800 000 habitants à Manhattan, Brooklyn en compte déjà 280 000. En 1873, Chicago comprend une centaine de banlieues dans lesquelles vit plus d'un demi-million d'habitants. À Boston encore, la population suburbaine a presque quadruplé entre 1870 et 1900 pour atteindre 227 000 habitants (Ghorra-Gobin, 1998, p. 33). En corollaire de cette expansion, le territoire du centre ville se spécialise, la concentration des activités tertiaires, financières et commerciales, suscite le développement d'une nouvelle architecture dont les fondements reposent sur l'édifice commercial à ossature métallique. À partir des années 1880, l'immeuble de bureaux (*office building*) devient à la fois un objet de spéculation pour les investisseurs, un enjeu technique et intellectuel pour les architectes et les ingénieurs, et enfin un outil de gestion et de communication pour les entreprises.

## Le développement des centres et l'émergence du gratte-ciel



Chicago.

Didier Vanhoutte

Le débat sur la ville d'origine du gratte-ciel va toujours bon train entre New York et Chicago. Si Manhattan a vu s'implanter les premiers immeubles les plus hauts, Chicago est vraisemblablement à l'origine du squelette en acier et de la « façade-rideau ». Ainsi, le *Home Insurance Building* (1884) de William Le Baron Jenney est désigné comme le prototype du gratte-ciel. L'expression *skyscraper* apparaît pour la première fois en 1889. Le recours à l'ossature métallique et l'ascenseur permet d'empiler à volonté les planchers dans une logique de la multiplication. S'y ajoute la recherche d'un plan d'étage courant optimal pour procurer un éclairage naturel suffisant à chaque occupant. En 1895, l'*American Surety Building* à Manhattan atteint 92 m, il comprend une vingtaine d'étages. Le *Woolworth Building*, la Cathédrale du commerce, devient en 1913 la tour habitée la plus haute du monde (230 m). L'immeuble commercial constitue un produit financier de prédilection, dont le retour sur investissement doit être maximum (Willis, 1995). Pour maîtriser cette spéculation effrénée et contrer l'individualisme forcené de la « ville du laissez-faire » (Tafari, 1973), l'instauration d'une réglementation de construction (1916 pour New York, 1923 pour Chicago), la *Zoning Law*, impose le retrait des façades au-delà d'une certaine hauteur et

contrôle l'implantation et l'usage des édifices. De façon très paradoxale, si le gratte-ciel devient l'emblème de la ville américaine, seules cinq villes comprennent au tournant du siècle dernier, plus de deux bâtiments de 25 étages. Hormis Manhattan et Chicago où se répartissent la majeure partie des immeubles de grande hauteur, Détroit, Philadelphie et Pittsburgh s'identifient à l'image d'une ville de tours. La monumentalité du gratte-ciel transforme le système traditionnel des valeurs d'urbanité. Ce nouveau type architectural joue le rôle d'une synecdoque pour l'ensemble de la métropole. Une culture urbaine *made in USA* prend forme à l'aube du XX<sup>e</sup> siècle. Architectes et urbanistes européens se fascinent pour ces capitales du *big business*, qui produisent une source d'inspiration et une scène d'analyse et de projection de la modernité (Cohen et Damisch, 1993). Ces phénomènes d'hyperconcentration où se regroupent sur une surface restreinte des dizaines de milliers d'employés sont rendus possible par l'efficacité du transport de masse et la logique des migrations pendulaires entre le centre et la périphérie. Si le gratte-ciel devient l'emblème de la vitalité économique et de la congestion urbaine (Koolhaas, 1978), la maison suburbaine joue un rôle essentiel dans le processus de dilution territoriale et manifeste un idéal sociétal sur lequel les lotisseurs s'appuient pour développer leurs stratégies foncières en milieu périurbain.

## L'idéal pastoral et l'expansion suburbaine

C'est en effet au cours du XIX<sup>e</sup> siècle que se forge l'idéologie américaine pour perpétuer une tradition pastorale. La position de Thomas Jefferson est fondamentale pour comprendre les réactions des intellectuels américains face à la croissance urbaine. Jefferson s'oppose à la ville pour préserver la démocratie ; son aversion pour l'expansion industrielle qu'il associe au prolétariat urbain conditionne les bases de sa politique agricole et anti-urbaine (Tafari, 1979, p. 22). Pour le Président américain, le « pays restera vertueux aussi longtemps qu'il sera principalement rural ; et cela durera aussi longtemps qu'il y aura des terres disponibles quelque part en Amérique. Mais sitôt [que les habitants] s'empileront dans de larges villes, [...] ils deviendront aussi corrompus qu'en Europe. » (Weil, 1992, p. 10). Cette critique philosophique, politique et sociale, fonde en partie la tradition anti-urbaine. La production littéraire abonde dans ce sens, tel Ralph Waldo Emerson (*Nature*, 1836) ou Henry Thoreau (*Walden ou la vie dans les bois*, 1854). Le phénomène de périurbanisation aux États-Unis est cependant antérieur à la révolution industrielle et financière (Jackson, 1985), ainsi de Boston dès 1719 (Barton's Point), Philadelphie en 1739 (Society Hill), mais aussi de New York et la Nouvelle-Orléans qui ont vu se développer très tôt le principe de la résidence suburbaine. C'est dans la recherche d'un nouveau mode de vie entre ville et campagne, privilégié par la bourgeoisie au détriment de la maison de ville (Fishman, 1987), qu'il faut comprendre l'émergence d'une banlieue résidentielle où s'affirment les valeurs domestiques et familiales recentrées autour du foyer (Wright, 1981). Un idéal de mode de vie, chargé de moralisme et d'hygiénisme, s'impose. Trois figures emblématiques, Catharine Beecher, Andrew Jackson Downing et Calvert Vaux, jettent leur dévolu sur l'architecture domestique et la nécessité de développer des communautés au-delà des limites de la *walking city*. Les travaux de Beecher dont le *Traité d'économie domestique* (1841) s'inscrivent dans « la culture victorienne de la domesticité » (Hayden, 1982) et fondent l'idéologie domestique américaine sur le mouvement évangéliste anglais de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. C'est à ce recentrage autour du *home* familial que travaille également Downing, étayée par une pensée sur le paysage (*A Treatise on the Theory and Practise of Landscape Gardening*, 1841 et *The Architecture of Country Houses*, 1850). Associés successifs de Calvert Vaux, Downing puis Frederick Law Olmsted, le créateur de Central Park à New York (1856), expérimentent les développements résidentiels paysagés où se combinent équipements urbains et vie communautaire semi-rurale. La pensée urbaine se doit alors d'être beaucoup plus globale, Olmsted et nombre de ses contemporains, contrairement à l'idéal agrarien, sont convaincus qu'aucune métropole ne pourra longtemps exister sans les grandes banlieues. La communauté qu'il conçoit à Riverside (1869), à quinze kilomètres du *Loop* de Chicago, constitue une des premières expériences combinant voie ferrée, maisons individuelles, parc paysagé et équipements. Les franges suburbaines résidentielles doivent alors créer un équilibre en ville et campagne. La périphérie, fédérée à l'âge des grandes villes par la maison, elle-même traitée comme un monument de la vie quotidienne, se verra transformée durant le XX<sup>e</sup> siècle en une organisation bien plus complexe. Dévitalisant le centre ville à son profit, et s'en désolidarisant, la banlieue se retrouve au cœur d'une réorganisation du territoire urbain et de la décentralisation. Au tournant du siècle dernier, émerge l'idée d'une politique de planification à l'échelle métropolitaine. À New York, les cinq communes – Manhattan, Brooklyn, Bronx, Queens,

## L'avènement des grandes métropoles, le temps des réformes urbaines et des planifications régionales

Staten Island –, fusionnent en 1898 pour former une seule entité administrative et politique. Les grandes villes américaines se ramifient sur leur territoire et jouent pleinement leur rôle de centres économiques. Au travers de ces fusions se profilent la possibilité de mener à bien de vastes projets d'aménagements territoriaux et de régulations comme les infrastructures, les systèmes de parcs ou le logement de masse.

Les mouvements progressistes en faveur d'une planification urbaine s'inscrivent dans une puissante volonté de réformes politiques à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, et partant de l'amélioration de la gestion municipale. La logique du zonage qui consiste à repenser l'organisation géographique des principales fonctions urbaines (résidentielles, industrielles et commerciales, récréatives) et l'articulation des réseaux vont être les principaux outils de cette réforme urbaine. Il s'agit également de mieux contrôler la densité des constructions et d'empêcher en périphérie les phénomènes de congestion inhérents au centre ville. L'architecte Daniel H. Burnham, concepteur de nombreux gratte-ciel à Chicago et New York, est une des principales figures de proue du mouvement intitulé *City Beautiful*. Auteur de vastes projets urbains, tel le plan directeur de San Francisco (1905), Chicago (1909), Burnham propose de percer dans le carroyage régulier des villes des avenues en diagonales à l'image de ce qu'Hausmann a réalisé pour Paris, pour relier les parcs entre eux et assurer de meilleures conditions de circulation.



New York.

Yvonne Bourgeois



New York, World Trade Center.

Didier Vanbontte

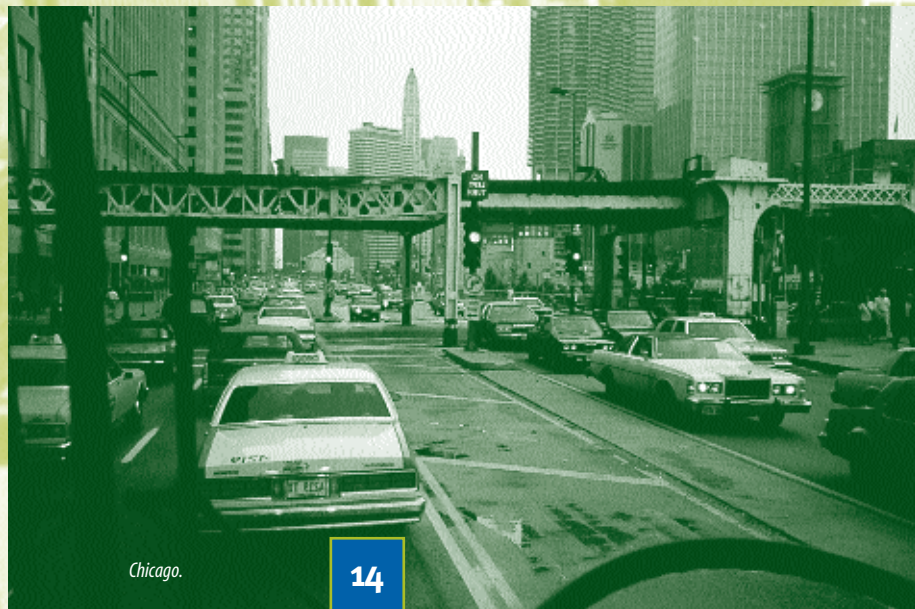
À Philadelphie, le Français Jacques Gréber crée sur ce modèle un grand ensemble monumental articulant parc, musée et larges avenues (*parkways*). Ces plans d'ensemble prennent néanmoins peu en compte les quartiers d'habitation, les dispositions législatives en matière de construction se révèlent criantes. Dans l'État de New York, il faut attendre la loi de 1901 relative au logement – la Tenement House Law –, pour imposer des cours d'aération dans l'habitat populaire et améliorer les conditions de vie de la population ouvrière. Les mouvements réformateurs s'appuient sur la notion de quartier et de communauté, et mènent des expériences sociales jugées comme précurseurs de la sociologie urbaine de l'École de Chicago (Burgess et Park, *The City*, 1925) et de l'étude de la ségrégation socio-spatiale. Apparaissent les premières maisons de quartier (*settlement house*) qui constituent des lieux d'acculturation et d'américanisation des immigrants. La question du logement social restera cruciale tout au long du xx<sup>e</sup> siècle. C'est pendant la période du New Deal, sous le mandat de Roosevelt que la gestion à l'échelon fédéral est instituée avec la création de la Public Works Administration. L'ambition de construire des centaines de milliers de logements chaque année est néanmoins freinée par des résistances politiques, économiques, mais aussi culturelles (Body-Gendrot, 1997), et se borne à remplacer les taudis éradiqués par la politique de rénovation (*slum clearance*). L'idéal de la maison individuelle loin de l'agitation du centre a été un puissant outil pour limiter le développement du logement social, si bien qu'aujourd'hui celui-ci ne représente pas plus de 2% du marché immobilier (il est de 17% en France). Ce phénomène de périurbanisation résidentielle s'est appuyé pour une large part sur le développement de l'automobile au détriment des réseaux de transports publics.

## La culture de l'automobile, le développement des shopping malls et la crise des centres villes

La vague de popularisation de l'automobile dans les années 50 et 60 incite à penser autrement le système des infrastructures et le rapport de la ville à son territoire. Le projet de développer un maillage d'autoroutes provient de l'équipe de la Regional Planning Association, dont Lewis Mumford est le principal maître d'œuvre. Celle-ci dès les années 30, prône l'intervention des pouvoirs publics par un système de financement fédéral. Ce nouveau réseau n'est plus inféodé à la structure de la ville, mais doit être conçu à l'échelle régionale et nationale. Les autoroutes sont pensées de manière à articuler lieux de loisirs, zones industrielles et résidentielles. C'est tout le territoire qui vient participer à la réorganisation urbaine. À New York, l'ingénieur Robert Moses conduit de telles opérations pour faire de la ville une métropole régionale, et accentuer la ségrégation sociale et fonctionnelle par un contrôle de la densité et des activités. Les plages de Long Island sont ainsi transformées en de grands lieux récréatifs, dont l'accès est rendu possible aux New-Yorkais par les réseaux. À Los Angeles, la première voie express (downtown-Pasadena) est ouverte en 1940 et débute un long cycle de développement autoroutier. Les promoteurs fonciers se lancent de façon intensive dans la production standardisée de lotissements et vont réussir à contrôler le marché de l'habitat, relayés par un système efficace d'incitations fiscales et financières. Entre 1946 et 1960, 46 millions de maisons individuelles sont ainsi réalisées alors que la production d'appartements ne dépasse pas 2 millions d'unités. À cette culture dominante de l'habitat individuel et dispersé s'ajoute le développement des centres commerciaux qui dès les années 50, font leur apparition dans les périphéries. L'architecte Victor Gruen sera l'un des plus ardents promoteurs de ces *shopping malls*, dont l'ampleur et la popularité n'ont cessé de croître depuis auprès des classes moyennes. C'est également une période charnière pour la réorganisation de l'économie urbaine, où les banlieues s'émancipent de plus en plus du centre ville, et accueillent nombre d'activités tertiaires et industrielles, ainsi que des équipements culturels

d'échelle locale ou régionale. Nombre de centres villes traversent dans les années 70 une période de crise sans précédent. Détroit est un des cas les plus exemplaires, Los Angeles ou Chicago voient également leur centre déserté. À proximité, les ghettos ethniques les plus durs se renforcent, sur lesquels les administrations locales et fédérales s'appuient pour instaurer une puissance politique de discrimination et faire des villes américaines des espaces urbains les plus ségrégués du monde occidental.

Didier Vanbontte



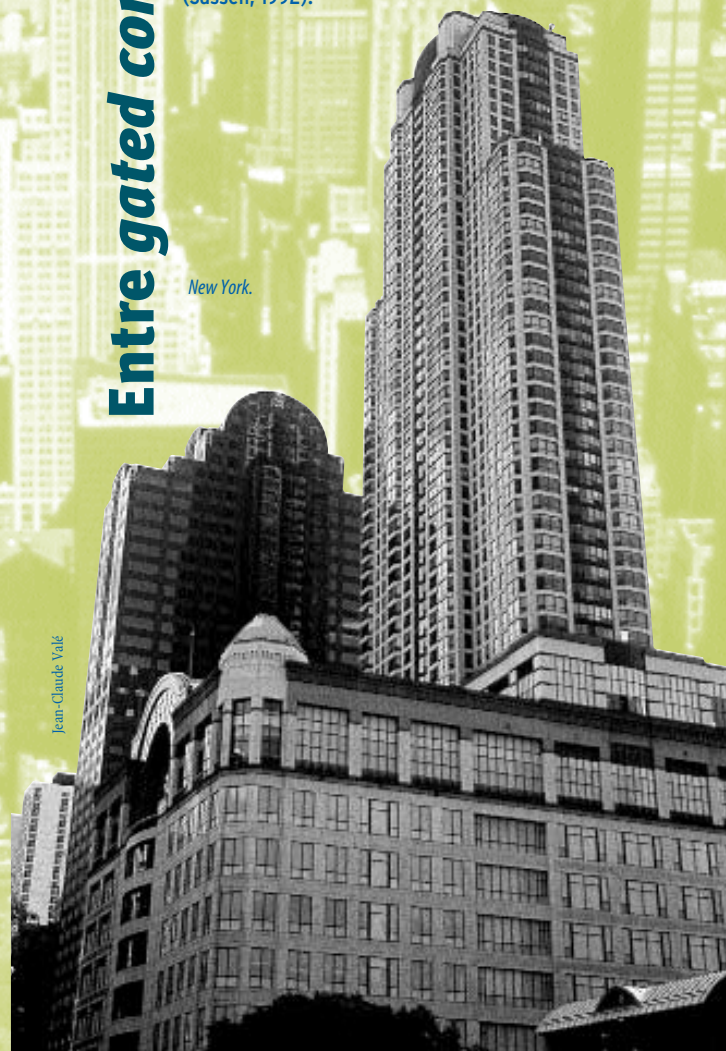
Chicago.

## Entre gated communities et ville globale

La transformation des villes et de leurs modes d'organisation dans la deuxième moitié du xx<sup>e</sup> siècle reflète le passage d'une économie majoritairement industrielle à une économie plus complexe relayée par les services et la recherche. La banlieue des villes de l'Ouest devient dans les années 70 un prototype d'urbanisation dont la morphologie n'est plus compacte et dépendante d'un centre ville unique. C'est désormais le principe de la ville polycentrique qui caractérise la ville américaine, il est synonyme d'étalement urbain structuré autour de plusieurs centres et des *shopping malls*. Cette dilution territoriale, l'intégration d'éléments paysagés, la ségrégation sociale, la dévalorisation des espaces publics au profit de lotissements et d'édifices sécurisés, deviennent les principales caractéristiques de l'espace urbain nord-américain. Depuis les années 80, et en premier lieu à Los Angeles, le développement de nombreux immeubles « bunkers » et autres lotissements gardés (*gated communities*), révèle d'inquiétants phénomènes de sécurisation et de militarisation de la ville (Davis, 1990), et renforce la disparition des lieux d'appropriations collectives, praticables par tous, où s'exerce la notion de citoyenneté. Si les villes de la côte Ouest (États de Californie, d'Oregon et de Washington) et du Sud (États du Texas, d'Arizona et du Nouveau-Mexique) ont connu une croissance démographique et économique considérable, les anciens centres décisionnels n'en ont pas perdu pour autant de leur puissance. New York toujours aujourd'hui est un des centres décisionnels les plus importants au monde, et produit une économie de la finance internationale et des services telle, qu'elle fait figure de ville globale, au même titre que Tokyo ou Londres (Sassen, 1992).

New York.

Jean-Claude Vaïé



## Edge cities et parcs à thèmes, quel avenir pour les métropoles américaines ?

L'étalement urbain est indubitablement ce qui caractérise le plus la ville américaine aujourd'hui, dans laquelle la forte densité productrice d'espaces publics est exclue, nonobstant les rénovations réussies des centres villes. La prise de conscience d'un patrimoine architectural et urbain au cours des années 70 a permis d'endiguer la vague massive de destruction des premiers gratte-ciel du xix<sup>e</sup> siècle, et fait comprendre aux édiles et aux investisseurs le potentiel culturel et économique que ces installations détenaient. De grandes opérations de recyclage des édifices portuaires (Boston, San Francisco) et commerciaux (New York, Chicago) ont servi de points d'ancrage à cette revitalisation des jachères urbaines centrales. La dilution territoriale ne s'est pas ralentie pour autant. À New York et Chicago, de 1970 à 1990, le territoire urbanisé s'est accru respectivement de 65 et de 46%, tandis que la croissance démographique ne dépassait pas 8 et 4%. Los Angeles est à ce titre la métropole la plus exemplaire (Ghorra-Gobin, 1997 ; Davis, 1990). Cette fragmentation du champ urbain est au cœur des débats politiques, le pouvoir de la population suburbaine, largement majoritaire tant au niveau fédéral que local, contribue aux tentations de sécession des banlieues riches, peu enclines à subventionner les quartiers défavorisés (Davis, 1999) et au renforcement des ghettos ethniques. Délaissant les espaces publics traditionnels d'appropriation collective, les classes moyennes américaines se sont tournées vers la culture du *drive-in* et l'usage exclusif de la voiture. Les centres commerciaux devenus les principaux lieux récréatifs se transforment en de gigantesques parcs à thèmes, dont l'architecte Jon Jerde s'est fait le principal thuriféraire. L'espace du shopping investit tous les espaces publics (Rem Koolhaas, exposition *Mutations*, Bordeaux, décembre 2000-mars 2001) pour produire des lieux artificiels dont



Chicago.

J.B. Givannangeli

# APRÈS LA CONFÉRENCE

## BIBLIOGRAPHIE RAISONNÉE

Nombre d'ouvrages cités ne sont hélas pas traduits en français, ils portent essentiellement sur l'histoire de l'urbanisme et la sociologie urbaine :

- Baudrillard Jean (1986), *Amérique*, Grasset, Paris.
- Body-Gendrot Sophie (1997), *Les villes américaines. Les politiques urbaines*, Hachette, Paris.
- Cardia Clara (1987), *Ils ont construit New York. Histoire de la métropole au XIX<sup>e</sup> siècle*, Georg, Genève.
- Cohen Jean-Louis et Damisch Hubert (dir.) (1993), *Américanisme et modernité. L'idéal américain dans l'architecture*, EHESS/Flammarion, Paris.
- Corboz André (1987), « "Non-City" Revisited » in *Le temps de la réflexion*, « La ville inquiète », n° VIII, pp. 45-59, Gallimard, Paris.
- Damisch Hubert (1996), *Skyline. La ville Narcisse*, Seuil, Paris.
- Davis Mike (1990), *City of Quartz. Excavating the Future in Los Angeles*, New Left Books, Londres (tr. fr., *City of Quartz : Los Angeles, capitale du futur*, La Découverte, Paris, 1998).
- Davis Mike (1999), *Ecology of Fear. Los Angeles and the Imagination of Disaster*, Vintage Books/Random House, New York.
- Fishman Robert (1987), *Bourgeois Utopias : the Rise and Fall of Suburbia*, Basic Books Inc. Publishers, New York.
- Garreau Joel (1991), *Edge City, Life on the New Frontier*, Doubleday, New York.
- Gorra-Gobin Cynthia (1997), *Los Angeles, le mythe américain inachevé*, Éditions du CNRS, Paris.
- Gorra-Gobin Cynthia (1998), *La ville américaine, espace et société*, Nathan Université, Paris.
- Hayden Dolores (1982), *The Grand Domestic Revolution*, The MIT Press, Cambridge.
- Heffer Jean (1972), *Les grandes villes du monde : New York*, La documentation française, Paris.
- Jackson Kenneth (1985), *Crabgrass Frontier : the Suburbanization of the United States*, Oxford University Press, New York.
- Koolhaas Rem (1978), *Delirious New York*, New York (trad. fr. : *New York délire, manifeste rétroactif pour Manhattan*, Éditions du Chêne, Paris, 1978).
- Lipsky Florence (1999), *San Francisco, la grille sur les collines*, Éditions Parenthèses, Marseille.
- Mayer Harold H., Wade Richard C. (1969), *Chicago, the Growth of a Metropolis*, The University of Chicago Press, Chicago.
- Reps John W. (1965), *The Making of Urban America. A History of City Planning in the United States*, Princeton University Press (tr. fr. partielle : *La ville américaine, fondations et projets*, Mardaga, Bruxelles, 1981).
- Sassen Saskia (1992), *The Global City : New York, London, Tokyo*, Princeton University Press, Princeton (tr. fr. : *La Ville globale*, La Découverte, Paris, 1997).
- Sorkin, Michael (dir.) (1992), *Variations on Theme Parks*, Noon Day Press, New York.
- Tafuri Manfredo et al. (1973), *La città americana dalla guerra civile al New Deal*, Laterza, Rome.
- Tafuri Manfredo (1979), *Projet et utopie, de l'Avant-garde à la Métropole*, Dunod, Paris.
- Weil François (1992), *Naissance de l'Amérique urbaine 1820-1920*, Sedes, Paris.
- Willis Carol (1995), *Form Follows Finance. Skyscrapers and Skylines in New York and Chicago*, Princeton Architectural Press, New York.
- Wright Gwendolyn (1981), *Building the Dream, a Social History of Housing in America*, Pantheon Books, New York.

## SUR LE WEB

[www.greatbuildings.com](http://www.greatbuildings.com)

Moteur de recherche en anglais sur les œuvres construites, les architectes et les grandes villes américaines et internationales. Biographie et catalogue raisonné des plus grands architectes, fiches détaillées des constructions et des principales mégapoles avec aperçu en 3 D.

[www.cypgrp.com/flw/](http://www.cypgrp.com/flw/)

Site web dédié à Frank Lloyd Wright. Avec liste chronologique et images couleur de ses constructions.

[www.skyscraper.org](http://www.skyscraper.org)

Site web du Skyscraper Museum de New York. Pour l'étude comparative des différents gratte-ciel classés et visualisés en fonction de leur hauteur.



Las Vegas serait la caricature. Si en introduction était évoquée la difficulté à définir un modèle unique de ville américaine, les théoriciens de l'urbanisme s'accordent pour décrire des phénomènes paradoxaux où le rééquilibrage des forces politiques côtoie la commercialisation et la privatisation des espaces publics. Cette tension entre le bien de la communauté et la liberté individuelle, à la base de la culture politique américaine, trouve dans la genèse de l'espace urbain et ses multiples opérations de transformations une des expressions les plus frappantes. Le plan en grille a montré sa capacité à supporter le recyclage de quartiers entiers par des opérations d'annexions ou de redécoupages parcellaires. Cette liberté avec laquelle l'organisation foncière en damier se régénère montre comment le plan de la ville contient en puissance ses mutations à venir. ■

Rémi Rouyer, architecte.  
Enseignant aux Écoles d'architecture  
de Versailles et de Bretagne.



San Francisco. Le Golden Gate.