

# CONFÉRENCE À DOMICILE

## La ville américaine



CHICAGO - [A.V.]

LES VILLES AMÉRICAINES SE DISTINGUENT DES VILLES DE L'ANCIEN MONDE PÉTRIES D'HISTOIRE. OU ENCORE DE CELLES DU NOUVEAU MONDE PLANIFIÉES PAR LA GRANDE MONARCHIE ESPAGNOLE. LA CÉLÉBRITÉ DU PROFIL DES GRATTE-CIEL NEW-YORKAIS, LA MONOTONIE SUPPOSÉE DE LOS ANGELES, À L'EXCEPTION DES COLLINES D'HOLLYWOOD, DOIVENT NOUS METTRE EN GARDE. L'ENRACINEMENT QUE LES VILLES AMÉRICAINES PRÔNAIENT DANS LA CULTURE MÉTISSE – DES COLONS ESPAGNOLS ET DES MASSES INDIENNES – DONNAIT À CES DERNIÈRES DES RAISONS DE RENDRE JALOUSES BEAUCOUP DE VILLES EUROPÉENNES.

## CONFÉRENCE À DOMICILE ■ LA VILLE AMÉRICAINE

COMMENT MIEUX CARACTÉRISER  
LES VILLES AMÉRICAINES ?

Le débarquement des Pèlerins à Plymouth, dans le Massachusetts, ne date que de 1620. L'histoire de la ville américaine lui donne un siècle de retard par rapport aux villes espagnoles d'Amérique latine. Mais deux éléments vont les distinguer davantage. Une fois que les États-Unis se libèrent de la Grande-Bretagne, par la guerre d'Indépendance (1763-1775), le président Thomas Jefferson donne le droit aux colons de s'approprier le sol américain, en 1785. *Le Homestead Act* – loi sur la terre – découpe le territoire en carrés, appelés sections, d'un mile par un mile. Celles-ci sont regroupées dans des *townships* de 6 miles de côté. La *Land Ordinance* de 1785 milite contre la ville, lieu de perversion, et pour la supériorité de l'idéal agraire. Anti-urbaine, cette loi constitue la base de l'égalité des chances données aux Américains. En 1785, 95 % des Américains sont ruraux, et seulement dix villes dépassent 10 000 habitants. Le *township*, qui fait allusion au mot *town* (ville), n'est finalement qu'une communauté de ruraux de 84 km<sup>2</sup> qui ne comporte pas de ville. Il reste toujours quelque chose de cet idéal sans ville, avec l'étirement sans fin des banlieues labyrinthiques. Mais, plus encore, l'idéologie protestante indique clairement depuis le XVIII<sup>e</sup> s. que le salut de la famille, la bonne éducation des enfants, l'acquisition de règles morales, ne peut se faire qu'en banlieue. Clapham, au sud de Londres, s'oppose à la conviction française (aujourd'hui remise en question), de la supériorité des villes et du primat de la vie sociale sur la vie familiale. L'Amérique, bien que séparée politiquement de la Grande-Bretagne, est elle aussi convaincue que l'utopie bourgeoise ne doit pas se réaliser dans la ville, mais dans la banlieue. Au Chicago des premiers gratte-ciel, vers 1880-1920, s'oppose donc la banlieue horizontale où habite la bourgeoisie. Los Angeles, infiniment étendue sur ses centaines de kilomètres, est le fruit de cette défense de l'individu et de la famille.

Comment, dans ces conditions, les États-Unis ont-ils pu bâtir des villes ?

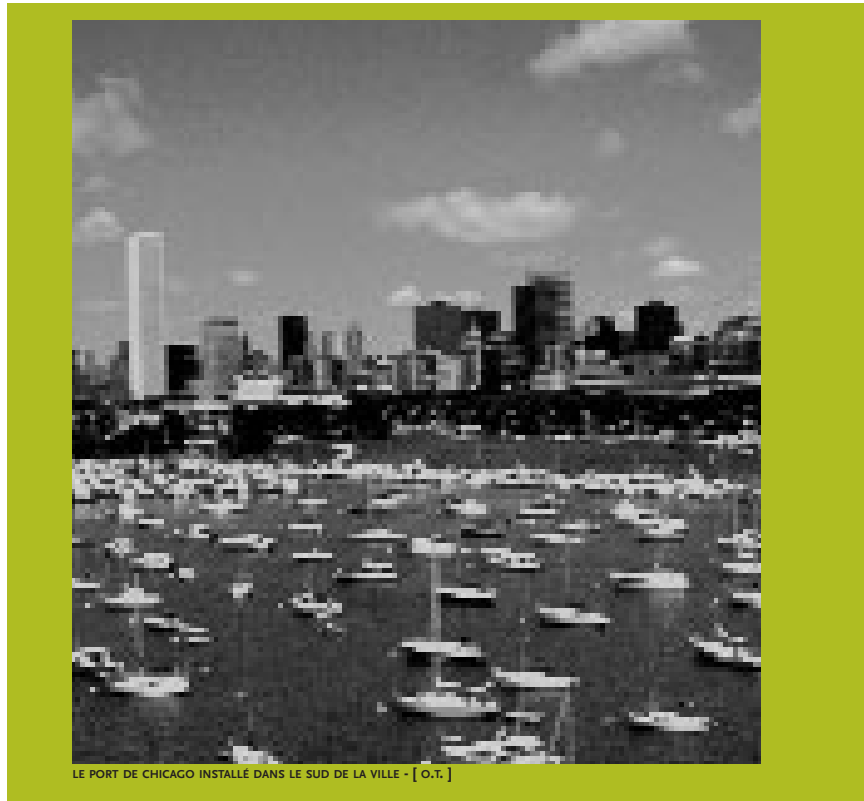
Tout d'abord, la commodité des échanges commerciaux exigeait la concentration. La fragilité des immigrants, dont le nombre n'a cessé de croître, ne leur donnait comme premier abri que les quartiers marginaux de quelques grandes villes en

voie de formation : New York, Boston, San Francisco et plus tard Chicago. Et, quand il s'agit de séparer les "cols blancs" des ouvriers de l'industrie, la masse de ceux qui collaboraient au métier des affaires (*business*) exigea la concentration maximale des gratte-ciel, prophétisée vers 1880 par Chicago et par New York. Mais que s'est-il passé entre la *Land Ordinance* et le premier gratte-ciel de Chicago ? La ville américaine a-t-elle su tirer profit de l'antagonisme entre l'étalement, d'origine rurale, noyau de l'idéologie familiale et la concentration, base de l'entreprise capitaliste ?

“ En 1785, 95 % des Américains sont ruraux, et seulement dix villes dépassent 10 000 habitants. ”

## L'héritage de l'Angleterre

La colonie britannique a laissé aux États-Unis naissants des villes-ports, lieux d'approvisionnement et d'exportation des produits coloniaux. La plupart d'entre-elles étaient situées devant de remarquables panoramas de bras de mer et de collines boisées. Ces villes, modestes au moment de l'indépendance – 25 000 habitants à New York, 16 000 à Boston – seront plus tard l'objet de croissances fulgurantes.



LE PORT DE CHICAGO INSTALLÉ DANS LE SUD DE LA VILLE - [ O.T. ]

Elles obéissent à deux types de plan : le plan spontané ou le plan régulier.

New York a suivi, tout comme Boston, un plan spontané. Caractéristique de toute cité coloniale, celui-ci représente un damier. D'abord hollandaise, la Nouvelle-Amsterdam, située à la pointe sud de l'île de Manhattan, groupait ses maisons sur des rues incurvées. La plus large d'entre-elles, *De Heere Straet*, deviendra Broadway. Des canaux, continuant sur le port, achalandaient les maisons du

*Heere Gracht* et du *Begun Gracht*. Enfin, un mur, connu aujourd'hui comme *Wall Street*, défendait la ville. Le plan spontané de la ville, datant de 1660, offre un siècle plus tard le luxe de disposer les demeures de plaisance des riches new-yorkais à l'écart des grands chemins.

Boston, où débarquèrent mille puritains en 1630, copia l'Angleterre. Du fait de ses trois col-

lines, la ville s'appela un moment Trimountain. Elle se développa de manière irrégulière, groupant ses bâtiments le long du port et laissant la place pour un gazon commun appelé *common*. La simplicité de ses habitations tendait vers une sorte de classicisme. La ville jouait avec les plantations d'arbres pour séparer les résidences. Et mieux exprimer son unité. Autour de Boston, de nombreuses bourgades jouent de la synthèse trouvée entre "le jardin européen et le couvert de bois américain, entre la rue et la savane" pour donner sa couleur originale à la petite ville américaine (selon le professeur américain émérite John Reys).

Philadelphie, ville quaker, prit quant à elle le parti d'un plan régulier, quand elle fut projetée en 1682 par William Penn. Distant de 150 km de l'océan Atlantique, la ville s'étalait sur les 3 km qui séparent la rivière Delaware de la Schuylkill River. Deux axes se croisaient sur la place centrale. Chaque quart disposait en son milieu d'un parc carré, selon la formule de la ville à quatre quartiers. Trop lâche, Philadelphie devait compter sur un développement ultérieur rapide. Comme

toute ville américaine. Quand, en juillet 1790, le *Residence Act* stabilisa la capitale fédérale sur le site de Washington, la ville prit encore un modèle exemplaire pour dessiner son plan. Le major L'Enfant, né à Paris en 1754, éduqué comme peintre et connaissant des rudiments d'architecture, présenta au président Jefferson une version novatrice du plan de Versailles. Changeant les bois en ville, il poussa à la création d'une ville-parc, découpée par des voies rayonnant en étoile autour de 14 places. Le Capitole et la résidence du président y représentaient l'état fédéral ; les 14 places, les états fédérés. La leçon de Versailles venait d'être magistralement traduite.

## Villes en damier

Un dynamisme, inconnu ailleurs, fait passer la population des États-Unis de 2,15 millions en 1770 à 31,5 millions sur le territoire définitif en 1860. L'accroissement décennal avoisine les 33 % ! Avec 76 millions d'habitants en 1900, les États-Unis sont devenus une grande nation. Et forcément, les villes prospèrent. Si en 1840, 8,5 % de la population vivaient dans des villes de plus de 8 000 habitants, en 1890, ils seront 29 % (selon John Reys). Mais leur répartition est inégale. Elle est plus forte dans le Nord-Est, où la moitié de la population est urbaine, et en Californie, où ils sont 41 %. Le Sud, et plus particulièrement le Sud-Ouest, est à la traîne, avec seulement 16 ou 10 % d'habitants résidant dans des villes.

L'afflux des immigrants – 5 millions d'entrées de 1815 à 1860 – pousse à la colonisation. La dispersion sur le vaste territoire quadrillé des paysans exige la constitution de marchés pour tirer rapidement profit de la richesse agricole. Il faut convenir d'un plan fondateur afin d'élaborer une ville. Celui-ci doit être déposé par un géomètre, souvent pour le compte d'une compagnie de lotissement. Le premier plan établi s'appelle un *platt*. Chicago, par exemple, a reçu son *platt* en 1830, avec l'appui de la Compagnie du Canal de l'Illinois. Celle-ci voulait valoriser un lieu d'échange entre les péniches du canal, les routes convergeant sur Chicago, les vaisseaux qui commerçaient avec l'Atlantique et les grands ports de l'Est. Mais New York avait devancé Chicago. Le maire de la ville, Witt Clinton, était convaincu qu'en creusant un canal depuis Albany, à 200 km au nord, sur l'Hudson navigable et le lac Érié, New York doublerait Boston. Récupérant ainsi le commerce des Grands Lacs, la ville connaîtrait un développement considérable. L'idée lui vint en 1810. Parallèlement, l'ensemble de l'île de Manhattan fut découpé par le plan des Commissioners (1811). Celui-ci arbitra la croissance de la ville tout au long du XIX<sup>e</sup> s. Le canal, long de 581 km, fut creusé de 1817 à 1825. Chicago répond à New York et aide à instaurer une prospérité commerciale inégalée. Les villes de Syracuse, Cleveland et Milwaukee

« Un dynamisme, inconnu ailleurs, fait passer la population des États-Unis de 2,15 millions en 1770 à 31,5 millions sur le territoire définitif en 1860. L'accroissement décennal avoisine les 33 % ! »



UN VIEUX QUARTIER, VESTIGE DE L'ÂGE D'OR DE LA NOUVELLE-ORLÉANS - [ A. DE RIBAUCOURT ]



À WASHINGTON, LE CAPITOLE, SIÈGE DU CONGRÈS - [ A.V. ]

en profitent elles aussi. Le long du Mississippi et de l'Ohio, de grands ports naissent, comme Cincinnati. Ou se transforment, comme La Nouvelle-Orléans ou Saint-Louis, d'origine française.

Le plan en damier est un moyen commode de régler l'implantation d'une ville. Chaque carré, établi entre de larges rues, se subdivise pour construire de nouveaux lotissements. L'afflux des immigrants et l'emballement des affaires poussent rapidement à rediviser la première série de lotissements et à augmenter la concurrence.

L'aménagement de la ville laisse peu d'espace pour les places publiques. Il peut cependant y avoir une place centrale (*Public Square*) qui abrite le tribunal (*Court House*). L'artifice du plan a peu de regards, encore, pour la nature, et même, plus tard, pour le tracé des lignes de chemin de fer.

La gestation trop rapide de ces villes américaines commence dans l'inconfort et dans l'héroïsme. L'espoir d'une vie meilleure et la forte conviction religieuse du colon exaltent son héroïsme. À la saison des pluies, la boue submerge les rues. Alors on les recouvre de planches ! Beaucoup de villes naissent dans un essart : Portland, Olympia, Seattle. Créées par l'arrachage des arbres, elles sont toutes trois des villes-forestières. Il suffit de voir la base des troncs coupés au-dessus des racines qui subsistent dans la ville. Mais, alors qu'il faut associer une vie difficile à une nature hostile, la ville américaine s'accorde avec le progrès technique le plus avancé. Produit d'un commerce libéré des timidités européennes, ce dernier rend la ville américaine plus confortable que sa pareille du Vieux Monde. Prenons par exemple San Francisco. Entre 1845 et 1848, la ville engloutit des masses de chercheurs d'or. Et s'affirme comme

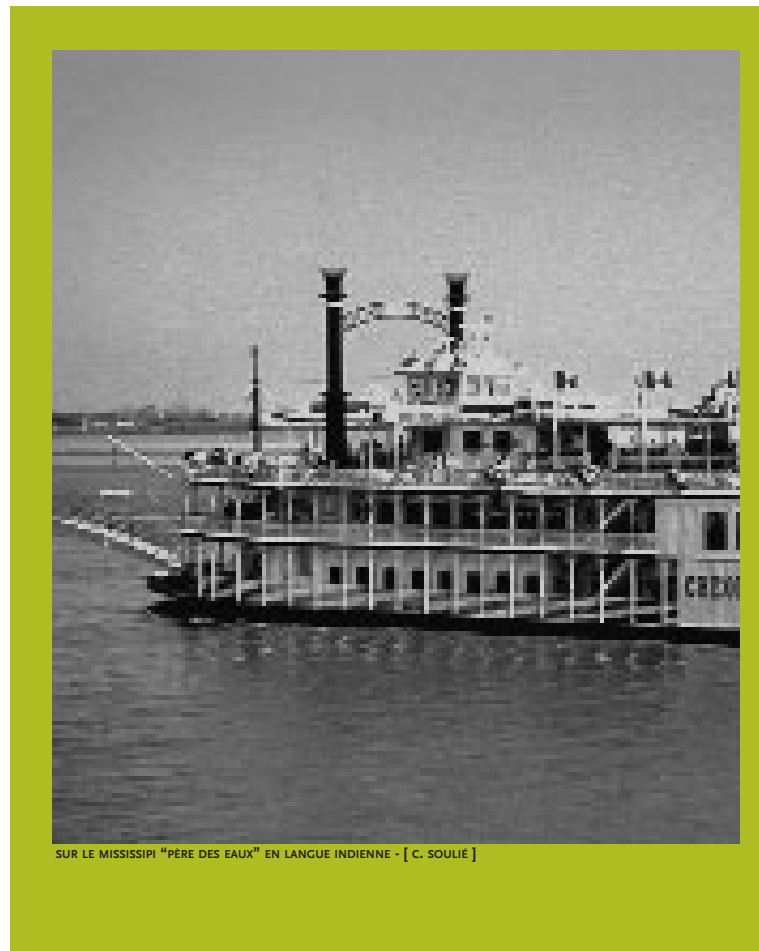
## CONFÉRENCE À DOMICILE ■ LA VILLE AMÉRICAINE

une ville cosmopolite, avec une société rayonnante, plus masculine. Une ville capable de préférer les avantages d'un capitalisme en pleine formation. Trop de villes aux États-Unis possèdent un plan en damier. Il semble donc impossible de toutes les nommer ! La plupart d'entre-elles ne se trouvent pas dans la partie colonisée en 1785, date de la *Land Ordinance*. Mais ne se situent ni du côté oriental de l'Atlantique, ni dans les vieilles implantations espagnoles de la Californie et du Sud-Ouest. L'erreur d'implantation, des rivalités entre promoteurs et l'héritage du passé expliquent quelques bizarreries de plans. Portland (Oregon) est, comme La Nouvelle-Orléans, basée sur un damier parallèle au rivage. Fondée en 1843, la ville a connu ensuite des "additions". Ces dernières ont finalement créé d'autres damiers qui entrent en collision avec la ville d'origine. Atlanta, créée sur 2 ha en 1842 au carrefour de deux voies ferrées, associe plusieurs damiers à cause du désaccord des lotisseurs. Saint-Paul et Minneapolis, de part et d'autre du Mississippi, n'obéissent à aucune règle et laissent les propriétaires de terrains orienter les rues à leur guise. La cohérence de la grille avec le découpage du territoire en sections et *townships*, assure la croissance indéfinie de la ville. Le plan de 1866 de Chicago voulait imposer une limite à la croissance de la ville en bâtissant une enceinte verte de 400 m de large et de 22,5 km de long. Mais celle-ci n'a finalement jamais vu le jour et la ville s'étend aujourd'hui sur plus de 100 km avec sa conurbation.

Le schéma de ces villes en damier commence souvent par un front d'entrepôts et d'usines, servi par le fleuve ou la voie ferrée. Minneapolis, qui, en 1865, comptait 6 000 habitants et, en 1892, 200 000, transformait le bois en planches et les céréales en farine. Tout cela grâce à une suite colossale de moulins qui utilisaient l'énergie fournie par la chute du Mississippi. Le fleuve, devenu navigable, transportait les produits de l'industrie. Plus tard, celui-ci fut complété par le chemin de fer. La ville comportait un quartier central dont elle vantait les beaux édifices commerciaux. Autour s'étaient étalées les banlieues résidentielles. La navigation et le transport par voie ferrée encourageaient la concentration urbaine.

Quelques villes de forme simplifiée, appartenaient à un industriel. Créé en 1877, Ford City alignait une usine à vitres le long de la rivière Allegheny, un centre réduit aux institutions et un lotissement ouvrier. Ces villes patronales (*Company Towns*) devinrent le creuset de l'industrialisation des États-Unis dans les années 1880. Pour preuve, le capitaine John Ford est à l'origine du groupe industriel la Pittsburgh Plate Glass Co.

“ L'achèvement du premier chemin de fer transcontinental, en mai 1869 donne accès à San Francisco et fournit au pays une unité. Unité renforcée par l'usage de l'anglais comme langue commune. ”



SUR LE MISSISSIPPI "PÈRE DES EAUX" EN LANGUE INDIENNE - [ C. SOULIE ]

## Villes de gratte-ciel

La décennie 1880 marque de grands changements aux États-Unis. L'achèvement du premier chemin de fer transcontinental, en mai 1869, donne accès à San Francisco et fournit au pays une unité. Unité renforcée par l'usage de l'anglais comme langue commune. En 1884, la construction de trois autres chemins de fer transcontinentaux, les 200 000 km de voies ferrées – la moitié du réseau mondial (selon A. Kaspi) –

révèlent le capitalisme. Disposant d'un réseau de communications, les États-Unis s'industrialisent. Trois phénomènes simultanés vont permettre de modifier les grandes villes. Tout d'abord, les besoins naissant de l'industrie exigent de séparer de la production (et donc des ouvriers), la masse toujours plus considérable de ceux qui travaillent dans les bureaux (les cols blancs). Le monde des affaires (*business*) se dissocie donc de la production industrielle. Les effets ? Plus de confort, des classes moyennes privilégiées et la naissance du goût du luxe. Et il ne s'agit pas de faire travailler cette nouvelle

classe moyenne à l'usine ! Ensuite, la mise au point du monte-charge à New York par Elisha Otis en 1857 et la création de l'ascenseur électrique en 1880 permettent de concentrer les activités à la verticale. Enfin, le téléphone – la transmission électrique est assurée par Bell en 1876, et en 1877, Hughes propose le microphone – permet de communiquer. En 1884, William le Baron Jenney construit à Chicago le premier gratte-ciel sur une ossature en acier. La rupture technologique est accomplie. Le gratte-ciel regroupera les cols blancs et fournira une prééminence aux grandes villes – on pense à Chicago et à New York.

Le gratte-ciel a connu des difficultés pour trouver son nom. Il pourrait être un gratte-nuages, ou, plus modestement, une grande maison, terme repris par les revues françaises plus conservatrices. Des photographies de Chicago montrent ces géants de 15 étages. Le Masonic Temple, qui contient la loge maçonnique, impressionnait quant à lui avec ses 19 étages. Il était donc prêt à lancer la guerre des hauteurs. Si la rentabilité était de rigueur, le gaspillage de surfaces entraîna vite la limitation des hauteurs, de 40 à 80 m. On observe de curieuses alternances, miroir des variations de la bourse. Dans la période de grande prospérité que connaissent les États-Unis, vainqueurs de la Grande Guerre, le plafond de 80 m sera crevé de flèches. Ce qui donnait à partir de 1923 à Chicago l'apparence de lampadaires géants, capables d'illuminer à l'électricité toute la ville en contrebas. À regarder de plus près, le gratte-ciel n'est que la monotone répétition du même bureau sur 80 m de haut. Mais leur forme simplifiée des années 1970 – ce fut métallique d'acier et de vitrages – ne correspond pas aux premières ambitions. Devançant les désirs des classes moyennes, le gratte-ciel se fait luxueux et bien décoré. Il est conçu comme un morceau de ville dressé à la verticale ; son pied comporte des commerces desservis par des halls intérieurs somptueux (*lobbies*). Il ne néglige pas les fonctions multiples et devient bureau. Si le *skydwelling* – habiter dans le ciel – n'a pas, ou peu, permis de créer des logements panoramiques, la vue attire néanmoins restaurants,

“ Le parc corrige et critique la ville. Il célèbre les idéaux démocratiques et néglige la compétition marchande. Le parc restitue à la société la diversité de ses classes, mais il se prête aussi bien à la découverte individuelle qu'à une pratique collective. ”

## Recréer la ville

Le peu de souci des planificateurs dans le dessin et la gestion de leurs villes ne fit qu'accuser le déséquilibre des villes américaines. D'autant plus

lorsque celles-ci prirent de l'importance dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> s. Deux mouvements de réforme s'évertuent à les transformer. L'un s'intéresse à réintroduire la nature, à la fois comme gage d'air pur, mais aussi comme foyer social et comme lieu d'apprentissage de la démoc-

ratie. Les États-Unis parent donc leurs villes de parcs. La seconde réforme est due au renforcement des responsabilités des villes. Ces dernières deviennent en effet capables de se gouverner dès les années 1890. La profession d'architecte s'y attache d'autant plus que ceux formés à l'École des Beaux-Arts à Paris militent pour les qualités esthétiques de la *City Beautiful*.

De Boston où il s'établit, à Chicago, Buffalo, Washington et surtout à New York avec Central Park (1858-1871), Frederick L. Olmsted est le grand metteur en scène des parcs urbains. Le parc corrige et critique la ville. Il célèbre les idéaux démocratiques et néglige la compétition marchande. Le parc restitue à la société la diversité de ses classes, mais il se prête aussi bien à la découverte individuelle qu'à une pratique collective. Les 320 ha de Central Park forment une trouée verdoyante au centre de Manhattan. Il sert à la récréation, mais surtout à l'éducation publique, grâce à ce qu'il renferme : le Metropolitan Museum, des jardins botaniques et un planétarium.

La conscience vive acquise par les municipalités, dans la dernière décennie du XIX<sup>e</sup> s., les oppose aux villes “noires” comme Chicago, qu'elles tentent de transformer en villes “blanches”. Disposant de moyens techniques nouveaux, de bureaux d'études, s'appuyant sur la volonté d'hommes d'affaires ambitieux et sur le talent des architectes, comme Daniel Burnham, les municipalités changent la ville. Le *City Planning* (le plan urbain), distincte de l'urbanisme, aux visées plus économiques, discipline les villes de Washington (1901-1902), San Francisco (1904), et surtout de Chicago (1906-1909). Il est devenu presque impossible d'imaginer le Chicago antérieur, tant la volonté a été de créer la “Ville de l'Avenir”. C'était au cours des années 1920, dans une période d'affolante prospérité. Les cinq kilomètres de rues à deux niveaux de la ville, portés par des viaducs souterrains en béton, et donc parfaitement invisibles, s'accordent bien avec les gratte-ciel audacieux qui les bordent. Les rues font éclater le quartier central du *loop* (la boucle parcourue par le métro aérien), qui déborde le long de la prestigieuse Michigan Avenue, orientée nord-sud.



CENTRAL PARK À NEW YORK, UN ESPACE BUCOLIQUE DE 33 HECTARES - [ A.V. ]

café-concerts, musées, médecins. Le gratte-ciel est parcouru à toute heure, comme la rue d'une ville, par une foule de clients empressés. La plupart d'entre-eux sont des bourgeois résidant en banlieue qu'un réseau de transports en commun développé amène au centre.

À Chicago règne l'ordre du plan en damier. Chaque ville se bat pour atteindre le record des hauteurs. New York l'emporte facilement. Trois gratte-ciel font repère dans l'immensité de Manhattan : du sud au nord, la flèche gothique du Woolworth Building construit en 1913 par Cass Gilbert ; le gratte-ciel tranchant du Flatiron Building en 1902 par l'architecte de Chicago Daniel Burnham (l'angle des rues donne au plan la forme d'un fer à repasser) ; et, évidemment, l'Empire State Building. Édifié en 1931, celui-ci fut une des dernières constructions après la crise financière de 1929. Celle-ci rend impossible tout nouveau gratte-ciel avant vingt ans. Trois villes avaient réussi à copier New York et Chicago : Detroit, qui comptait huit gratte-ciel ; Philadelphie, six et Pittsburgh, cinq.

## CONFÉRENCE À DOMICILE ■ LA VILLE AMÉRICAINE

À New York, l'initiative de créer la "Ville de l'Avenir" appartient à des groupes privés. La compagnie de chemin de fer du New York Central achève en 1913 une grande gare terminus, Grand Central Station. En 15 ans, la gare est recouverte d'une ville planifiée de 16 ha. En 1931, elle contenait 28 bâtiments, dont huit hôtels de luxe, 6 résidences pour milliardaires, des clubs et des bureaux. Formant une sorte de ville idéale contemporaine, ces immeubles sont solidarisés par un confort de pointe : eau, électricité, renouvellement d'air, téléphone. La même aventure sera tentée au Rockefeller Center (1928-1938), qui associe dix bâtiments autour d'une vraie place publique, la Sunken Plaza. Celle-ci, très fréquentée, contient une patinoire en son centre.

Se crée autour de ces deux centres l'ensemble des gratte-ciel de Midtown, proche de la 42<sup>e</sup> rue, que domine, comme porte drapeau, la crête argentée du Chrysler Building (1930).

“ Il fallait arracher la famille aux perversions de la ville et l'abriter dans le cocon protecteur de la banlieue, ou plutôt du *suburb*. ”

## Los Angeles, métropole des *suburbs*

La concentration des tâches avait-elle gagné la partie en renforçant la densité des villes américaines ? C'était sans compter sur le culte de la famille qui, depuis la première moitié du XIX<sup>e</sup> s., militait pour leur dispersion. Il fallait arracher la famille aux perversions de la ville et l'abriter dans le cocon protecteur de la banlieue, ou plutôt du *suburb*. Question de vocabulaire, direz-vous : banlieue, mot français, privilégie la ville et renvoie la banlieue au désordre, au mal formé ; *suburb* dit l'inverse. Un mouvement évangélique anglais, passé rapidement aux États-Unis, donnait à la famille l'espoir religieux du salut, de l'acquisition des biens moraux et de l'équilibre entre parents et enfants. L'industrialisation précoce de la production d'habitations en bois et la publicité développée par les entreprises de construction donnèrent aux États-Unis un large choix de maisons peu coûteuses et confortables.

Pour exemple, le bungalow, dont le nom dérive du Bengale, offrait une maison simple entourée d'un portique, d'une forme pittoresque, et capable de s'imposer partout.

Los Angeles, en Californie du Sud, se crée après deux flambées spéculatives, en 1868-1869 et en 1886-1889. La ville se base sur des essais antérieurs, comme Riverside, l'*Urban Park* (parc urbain) dessiné par Olmsted en 1868 et qui se situe à vingt kilomètres de Chicago. Une politique

de lancement immobilier vend le bien-être, "*The Land of Sunshine*" (le pays du soleil). Los Angeles offre non pas à des immigrants pauvres, mais à des Américains d'âge mûr, soucieux de leur fortune, l'Amérique idéale, l'Eden où ils passeront leur vieillesse. À la latitude de Casablanca, la ville a tout pour réussir : la rive de l'océan Pacifique, un terroir que l'irrigation arrache au désert et des montagnes enneigées dans l'arrière-pays. L'idéologie de la famille domine. Ou plutôt celle du parc urbain qui regroupait et solidarisa un groupe de

14



LE CHRYSLER BUILDING À NEW YORK - [ L. BRUNEAU ]



LOS ANGELES, MÉTROPOLÉ RICHE, ÉNERGIQUE ET CRÉATIVE - [ C. DEJACQUES ]

même origine sociale. Au milieu des plantations d'orangers et de citronniers, des colonies de peuplement spécialisées se forment : *gentlemen-farmers* à Pasadena (1875) ; méthodistes ; adeptes des sociétés de Tempérance d'esprit évangélique ; émigrants venus du Middle West. Il existe suffisamment d'affinité entre eux pour tisser des milieux respectables. Les 55 *ranchos* (territoires agricoles) se prêtent bien à l'établissement de ces colonies. Sans obéir à un plan d'ensemble, ils sont organisés par les colons espagnols et mexicains. Los Angeles se constitue de soixante *suburbs* répartis autour d'un centre (le vieux Los Angeles espagnol) qui n'existe pas encore. Avec 320 000 habitants en 1900 ; un million en 1915 ; 3,5 millions en 1932 et 12 millions aujourd'hui, il ne fait aucun doute que Los Angeles est une ville du vingtième-et-unième siècle.

## Le technoburb, ville de la voiture



QUELQUES-UNS DES 12 000 TAXIS DE NEW YORK - [ C. GILLIOT ]

Le succès de l'entreprise permet de lotir tout le terrain et de supprimer la production agricole. La banlieue (le *suburb*) est universalisée, par le double intérêt des familles et des spéculateurs. Renouant avec Thomas Jefferson, Los Angeles laisse à chacun la même chance, et se pare de l'idéal de la démocratie. L'unité du vaste territoire n'est possible que par un réseau de tramways électriques, créé en 1898. Mais dès les années 1920, la voiture permet de valoriser des zones encore non bâties : la spéculation immobilière impose la culture de l'automobile. Elle crée, pour elle, par imitation de la 5<sup>e</sup> avenue de New York ou de la Michigan Avenue de Chicago, le Mile du Miracle, le Wilshire Boulevard, où le commerce se déroule en voiture, avec un luxe d'établissements Art déco. Libérant la famille de la vie à la maison, le plaisir de boire et de manger en voiture suscite le *drive-in*, sorte de restaurant-parking. Et crée un lieu de vie sociale dans cette ville sans espaces publics. Avec son architecture de parade, utilisant très tôt l'éclairage au néon, le *drive-in* caractérise les années trente. La mobilité croissante des années cinquante impose un réseau d'autoroutes à échelle gigantesque. Des centres commerciaux attirent la clientèle le long des voies express. Saturée d'habitants,

“ Libérant la famille de la vie à la maison, le plaisir de boire et de manger en voiture suscite le *drive-in*, sorte de restaurant-parking. Et crée un lieu de vie sociale dans cette ville sans espaces publics. ”

Los Angeles a durablement abîmé ses privilèges. Heureusement, dans l'après-guerre, la ville devient un lieu d'industrie, qui exporte non plus vers l'Europe, mais vers l'Asie.

En 1920, en Californie, les ménages disposaient de deux voitures. Rien d'étonnant alors que l'État multiplie recherches et messages futuristes sur l'automobile. Alors que Le Corbusier militait pour la ville des gratte-ciel en 1925, Frank Lloyd Wright (1869-1959) proposait en 1932-1934 la ville des Grandes Terres, *Broadacre*, basée sur une maison familiale entourée d'un acre de terrain (0,4 ha). Restaurant la tradition du travail productif placé sur le lieu de résidence, Wright disperse l'habitation. Il dessert la ville par un réseau d'autoroutes coupant à travers champs. Ainsi, ces routes distribuent centres commerciaux, stades, usines d'assemblage, gratte-ciel, écoles. L'exposition de la Foire de New York de 1939-1940 relève le défi d'une ville "désurbanisée". Elle propose aux Américains de voir l'avenir et d'imaginer l'Amérique des années 1960. La firme Général Motors confie à Norman Bel Geddes (1893-1958) le soin de dérouler la ville du futur. Convaincus qu'on pourrait circuler à 80, 120, ou 160 km/h, les Américains s'adaptent au réseau d'autoroutes

fédérales. Il fut créé après la victoire de 1945.

Après la guerre, se révèle un monde d'usines suburbaines, d'immeubles d'habitation en appartement-jardins, de parkings, de laissés pour compte naturels. Un monde réuni par les nœuds des autoroutes à huit ou douze voies.

La Route 128 à Boston est l'une de ces premiers *technoburbs*. Le rêve américain du *Lebensraum* – espace vital – aussi étendu que possible se réalise (Vincent Scully). Jefferson, sans qu'il ne sache comment, vient de gagner. La ville diffuse répand sa monotonie en tout point des États-Unis.



CHICAGO AVANT GARDISTE AVEC SES GRATTE-CIEL À L'ARCHITECTURE TRÈS CONTEMPORAINE - [ C. DRUDI ]

## CONFÉRENCE À DOMICILE ■ LA VILLE AMÉRICAINE

## Puissance américaine

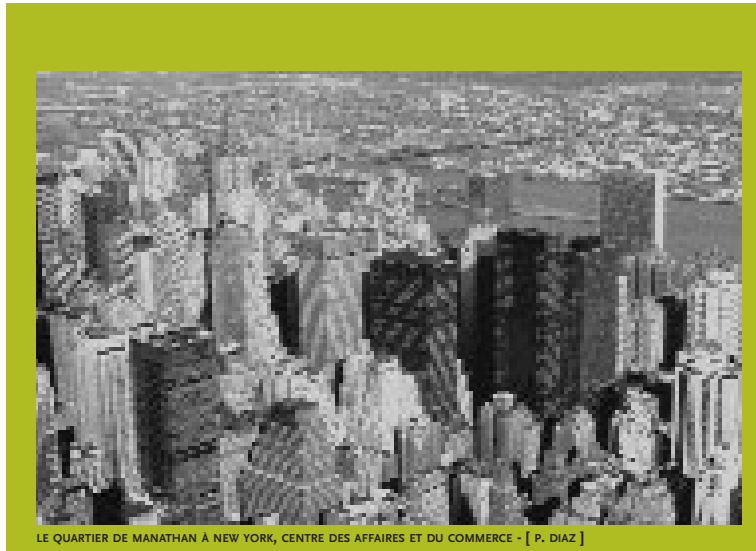
L'abandon des centres-villes par les classes moyennes les fait souvent refluer dans la misère. La déchéance du ghetto plane sur les centres-villes. Doit-on accuser le peu d'attachement au quartier ou la mobilité des habitants ? Quoiqu'il en soit, les villes américaines, assez denses, ont dû résister à leur mauvais destin. De manière souvent brutale, elles ont éliminé certains districts et tours d'habitations peuplés par la population noire. Leur préférant l'habitat en bandes, comme à Chicago. Plus subtilement, elles se sont attachées à la rénovation de bâtiments anciens et à l'éloge du passé. Un passé qui rattrape toutes les villes, de Seattle, au Printing Row de Chicago (sur south Dearborn) et au quartier des maisons en fonte de New York, bâties de 1850 à 1870, au sud de Houston Street.

En même temps, le développement du capitalisme et de la puissance financière américaine ne pouvait pas rester sans effet. Toutes les villes sont touchées : Houston, Atlanta, le centre de Los Angeles, et, surtout, New York. Les investisseurs immobiliers poussent des cris de triomphe en 1963, après quinze années où l'investissement a été une aventure prodigieuse.

Les statistiques sont impressionnantes, montrant l'étendue du réveil de l'immobilier. Cent cinquante nouveaux gratte-ciel sortent du sol de Manhattan de 1947 à 1963. Aucune précaution à prendre, on refuse de rénover les anciens gratte-ciel. On préfère les démolir pour reconstruire en plus grand. Si le "style international" produit

16

“ Cent cinquante nouveaux gratte-ciel sortent du sol de Manhattan de 1947 à 1963. ”



LE QUARTIER DE MANHATTAN À NEW YORK, CENTRE DES AFFAIRES ET DU COMMERCE - [ P. DIAZ ]

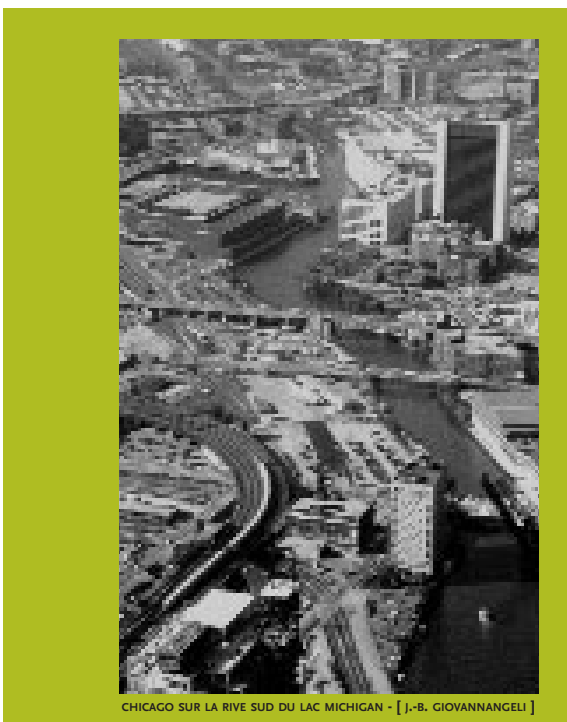
ces fûts élancés d'acier et de verre, le gratte-ciel lui-même se transforme. L'aspect technique progresse. S'intéressant plus à la périphérie, devenue porteuse, qu'au noyau central : l'espace intérieur du gratte-ciel est libéré. Enfin, le calcul informatique permet de créer des prodiges. Comme la tour du John Hancock de Chicago, à peine plus basse que l'Empire State Building de New York, avec 100 étages et 344 m de hauteur. Étudiée par l'ingénieur Fazlur Rahman Khan, la tour rigidifie sa paroi par des treillis de poutres de grande dimension résistant aux turbulences du vent. La John Hancock tower renoue avec la tradition du gratte-ciel de

Chicago. Elle superpose un centre commercial, des garages, des bureaux, des logements, et, au sommet, des restaurants et une station de radio.

Le parti pris des Américains a penché du côté du gratte-ciel contemporain, où les relations sociales et symboliques se développeraient avec force. C'est celui de l'avenir de la ville dense. N'en déplaise à la mémoire du président Jefferson. À la fin du xx<sup>e</sup> siècle, la ville américaine, indécise dans l'affrontement du très dense et de la dispersion, continue d'opposer à son centre, où s'élèvent des

gratte-ciel, des périphéries résidentielles. Les grandes métropoles des États-Unis en influencent de nombreuses autres dans le monde. On ne comprendrait pas Singapour, Sidney, ou surtout Shanghai sans le modèle américain.

J. Castex\*



CHICAGO SUR LA RIVE SUD DU LAC MICHIGAN - [ J.-B. GIOVANNANGELI ]

Conférence à retrouver intégralement sur le [www.artsetvie.com](http://www.artsetvie.com)

### Bibliographie

- C. Ghorra-Gobin, Los Angeles, le mythe américain inachevé, CNRS éd. Paris, 1997.
- Fr. Weil, Histoire de New York, Fayard, Paris 2000.
- H. Trocme, Chicago, 1890-1930, audaces et débordements, Autrement, Mémoires, Paris, nov. 2001.
- V. Scully, American Architecture and urbanism, Thames and Hudson, Londres, 1969.
- R. Fishman, Bourgeois Utopias, the Rise and Fall of Suburbia, Basic Books, New York, 1987.
- J. Reys, Bird's eye views, Princeton architectural press, New York, 1998.

\*Jean CASTEX  
Professeur d'Histoire de l'Architecture  
à l'École d'Architecture de Versailles