

## Les métropoles d'Amérique du Nord

L'agglomération nord-américaine est caractérisée par le contraste entre les quartiers centraux et la périphérie : contraste de paysages, mais aussi contraste social et ethnique. A l'opposé de la verticalité du centre, les quartiers résidentiels s'étalent sur d'immenses espaces où prédominent les pavillons individuels entourés de gazon. Telle une énorme pieuvre, la ville nord-américaine s'étale démesurément et englobe progressivement des espaces de plus en plus éloignés.

### 1. COUPE-SYNTHESE

#### 1.1. LES CENTRES URBAINS

Les centres urbains regroupent à la fois des quartiers d'affaires et des quartiers résidentiels :

- Le centre des villes est consacré aux affaires, aux services divers : c'est le **CBD** (« Central Business District ») ou la **city**. On y travaille, on n'y habite pas. Grouillantes d'activités le jour, les rues sont bordées d'immeubles déserts la nuit. Les quartiers du centre expriment la puissance des cités américaines. En raison des prix élevés des terrains, on a construit en hauteur. Le goût du record a conduit à multiplier les étages tant aux États-Unis que dans d'autres métropoles comme celles des pays asiatiques. Ces tours sont occupées par des bureaux et des commerces.
- Tout autour se situe des **quartiers résidentiels**. Ces quartiers se caractérisent par des **ségrégations socio-spatiales** importantes. Au fur et à mesure que certains immeubles se dégradent, ils ont été abandonnés par les populations aisées, puis par les classes moyennes, au profit des minorités défavorisées : noirs de Harlem ou du Bronx à New York, mexicains à l'est de Los Angeles, etc. Dans ces **ghettos**, en proie à la délinquance (drogue, racket, etc.), l'Etat de droit a parfois des difficultés à se maintenir. Actuellement, certaines autorités municipales mettent en place un système baptisé « tolérance zéro » qui vise à diminuer la délinquance. Cette zone d'habitat collectif n'existe que dans les grandes villes du nord-est des États-Unis. Ailleurs, ghetto prend une forme de zone pavillonnaire dégradée, par exemple celui des Watts à Los Angeles. Mais, jouxtant ces quartiers, il existe également un habitat résidentiel pour les catégories sociales aisées.

#### 1.2. DES QUARTIERS INDUSTRIELS

Des **quartiers industriels** se localisent à proximité immédiate du centre de l'agglomération, dans des zones bien desservies par les réseaux de circulation (voies ferrées, autoroutes, aéroports), et parfois à proximité du port. Ces quartiers sont aujourd'hui en voie de réhabilitation suite au déclin des activités qui y étaient représentées. On notera d'ailleurs l'importance de l'emprise des voies de circulation, avec notamment les gigantesques échangeurs autoroutiers bordant les villes américaines.

#### 1.3 .LA BANLIEUE PAVILLONNAIRE

Plus de quatre américains sur dix habitent dans une **banlieue** desservie par des routes et des autoroutes. Le paysage ouvert et verdoyant de cette banlieue à faible densité est dominé par la maison individuelle en retrait de la rue, entourée par une pelouse. Les centres commerciaux et les entreprises ont suivi le mouvement de la population et se sont installés à proximité des échangeurs autoroutiers.

## 2. DYNAMIQUES URBAINES

L'**agglomération** américaine est de plus en plus **polynucléaire**. En effet, après des décennies de **suburbanisation**, surgissent en périphérie de nouveaux centres qui modifient profondément son tissu social et économique. L'automobile y joue un rôle essentiel et de gigantesques autoroutes structurent l'espace urbain animé par de vastes **migrations pendulaires**. Toute l'**économie postindustrielle** migre vers la périphérie, le long d'axes de communication rapides où se développent de nouveaux noyaux d'activités avec centres commerciaux, entreprises, équipements de service et de loisirs. Certains pôles ou axes regroupent les activités de haute technologie (high-tech corridors), entourés de zones résidentielles comme

Pablo Alto dans la Silicon Valley, la route 128 et la route 495 près de Boston, le Sunset Corridor à Portland. La multiplication de ces **technovilles** contribue à l'étalement urbain et à l'émergence de métropoles polynucléaires, sans frontière précise.

Une reconquête et une rénovation des quartiers d'habitation et industriels dégradés se sont effectuées dans les années 1980. Des entrepôts, des usines, des logements, souvent proches des gares, des zones portuaires, sont reconvertis en bureaux, en équipements culturels et en habitations. On réhabilite des **friches industrielles** en y installant de nouvelles industries ou service de pointe, des commerces ou des immeubles de luxe, dans l'espoir d'y attirer à nouveau les classes aisées.

L'extension des banlieues a démarré dans les années 1920 et s'est accélérée à la fin des années 1950. Depuis 20 ans, seule la périphérie des agglomérations gagne des habitants. Cet étalement est lié à la diffusion de l'automobile, à l'augmentation du niveau de vie et au développement des loisirs.

Enfin, le refus des **WASP** de côtoyer les immigrants d'Europe du Sud et de l'Est, les noirs ou les hispaniques a créé un dualisme social : en général, les quartiers centraux appartiennent aux immigrés récents et aux noirs, la banlieue aux WASP.

## 3. PLAN EN DAMIER

Le **plan en damier** est sans doute la caractéristique la plus connue des villes américaines. A vrai dire, le plan en damier n'est pas d'origine américaine. Il est présent depuis longtemps dans les villes d'Europe et du Moyen-Orient.

Fin du 18<sup>ème</sup> siècle, le gouvernement des États-Unis, propriétaire à ce moment-là de millions d'hectares de terres vierges, a décidé d'adopter pour ces terrains un système d'arpentage gouvernemental en carré. Ceux qui ont acheté les terrains ont acquis des parcelles carrées. Fort logiquement, le plan en damier s'est imposé.

Dans une perspective actuelle, ce plan en damier 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>ème</sup> siècle est, en général trop étroit pour la circulation et la construction du 20<sup>ème</sup> siècle (les carrés élémentaires sont trop petits).

