

Similitudes et différences des formes urbaines en Europe et en Amérique du Nord

Christel Alvergne and William J. Coffey

Volume 44, Number 123, 2000

Centralités métropolitaines

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/022929ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/022929ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (print)

1708-8968 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this note

Alvergne, C. & Coffey, W. J. (2000). Similitudes et différences des formes urbaines en Europe et en Amérique du Nord. *Cahiers de géographie du Québec*, 44(123), 437–451. <https://doi.org/10.7202/022929ar>

Similitudes et différences des formes urbaines en Europe et en Amérique du Nord

Christel Alvergne

Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de Bordeaux III, IERSO Bordeaux IV
christel.alvergne@datar.gouv.fr

William J. Coffey

Université de Montréal
william.coffey@UMontreal.CA

*Je résiste à résigner mes parapets d'un cœur léger
et à me fendre d'un triple hurra pour que les
« highways » enjambent l'Atlantique et viennent
tout raser, substituant l'Europe des autoroutes à
celle des recoins et les valeurs-vitesse aux valeurs-
mémoire. « Américanisation de la planète », c'est
un peu : l'espace avale le temps. L'Amérique a le
génie du non-lieu, et l'Europe est tout entière génie
des lieux. Ne pourrait-on garder l'un « et » l'autre
de ces mondes, l'Ancien et le Nouveau, l'espace
mouvement et l'espace temps, pour pouvoir se
distraindre un peu de soi en allant de l'un à l'autre?*

« L'œil naïf », Régis Debray, Seuil, 1994

On compare souvent les villes américaine et européenne. On cherche dans leur organisation et dans leur dynamique ce qui les rapproche et ce qui les distingue. C'est ainsi que Simone de Beauvoir parcourt l'Amérique en 1947, en ne cessant de s'interroger sur la géographie urbaine de ce continent¹. Aujourd'hui, cette question prend un intérêt particulier dans une Europe en quête de son identité, qui se traduit par une interrogation sur l'existence d'un « modèle urbain » européen.

Nous proposons ici d'apporter un éclairage original sur ce questionnement en nous interrogeant sur les dynamiques centre/périphérie dans les villes de l'Amérique du Nord et de l'Europe. En d'autres termes, nous chercherons à comprendre comment les processus de transformation des morphologies urbaines enjambent l'océan pour produire des configurations urbaines similaires dans l'ensemble des villes occidentales.

Les villes nord-américaines et européennes ont été modelées par un processus de filtrage entre les centres-villes et les périphéries urbaines². Le centre concentre les activités convoquant des contacts interpersonnels. Ce bouillonnement produit des effets de congestion et de surcoût. Les activités et les ménages dont la localisation centrale n'est pas indispensable sont progressivement refoulés vers les périphéries. La répartition géographique obéirait donc à un processus d'attraction/répulsion dont le centre constituerait le cœur. Ménages et entreprises effectuent un arbitrage entre les avantages et les coûts de la centralité et ceux de la périphérie. Pour les

ménages, ce choix dépend non seulement du niveau de revenu, mais également des goûts que leur inspire leur appartenance socio-professionnelle. Pour les entreprises, le calcul dépend des rapports de compétition et de collaboration qui s'exercent entre elles, ainsi que des facteurs d'attractivité territoriaux auxquels elles sont le plus sensibles, en fonction de leurs choix de production et de développement.

Telle est la logique qui a structuré les villes au cours des deux derniers siècles. La « périurbanisation » s'est réalisée selon une logique de délocalisation des fonctions productives, des services à la consommation et des ménages. Cette logique produit une configuration urbaine organisée selon un principe de dépendance de la périphérie, les activités motrices restant par nature centrales. Depuis l'apparition des agglomérations, le développement urbain s'est donc réalisé selon ces forces concentriques. Toutes les activités et les fonctions dont la localisation centrale n'est pas absolument nécessaire sont progressivement refoulées vers les périphéries. Restent dans le centre les activités mettant à contribution le face-à-face, celles qui requièrent la communication d'informations non standardisées et complexes. Dans ce processus, la périphérie reste fonctionnellement dépendante du centre.

Ce mouvement de décentralisation s'intensifie et change de nature avec la délocalisation des bureaux et du tertiaire moteur. On observe alors un bouleversement de la dynamique. Certaines périphéries vont progressivement posséder les attributs de la ville. La formation de « villes lisières » aux États-Unis (Garreau, 1991; Stanback, 1991) et le desserrement des fonctions tertiaires supérieures dans les villes européennes (Beckouche *et al.*, 1997) permettent d'envisager l'existence de mécanismes très différents. La scène de l'expansion urbaine se situe à l'extérieur des grandes villes. Ces espaces périphériques se lient entre eux, et évitent le centre-ville traditionnel. La banlieue n'est donc plus constituée de cités-dortoirs. Alors que certains parlent encore de suburbanisation pour décrire un nouveau processus de décentralisation, d'autres font l'hypothèse qu'il s'agit en réalité de la création de nouvelles villes et de l'apparition de nouvelles formes d'organisation de l'espace (Gans, 1996; Fishman, 1996; Müller, 1992).

Quelques arguments peuvent être avancés pour appuyer cette hypothèse.

- Certains espaces périphériques peuvent générer des économies d'agglomération de nature différente. La périphérie contient des « territoires de l'audace », de ceux qui n'ont pas (encore?) la capacité de financer une localisation centrale, mais qui cherchent à en tirer les avantages. La croissance urbaine permet un éclatement des économies d'agglomération, favorisant ainsi le développement des périphéries.
- Des exemples historiques : au cours du Moyen Âge, la formation des faubourgs répond à une reprise de l'activité économique. Les espaces périphériques sont les plus dynamiques. Ils accueillent marchands et migrants, ils constituent le lieu de développement de l'économie et des activités nouvelles, ainsi que le centre d'un système de valeurs différent de la société moyenâgeuse traditionnelle.
- Un mouvement de renversement des dynamiques. Ce renversement s'exprime à différents niveaux géographiques (national : Bretagne et façade ouest du pays France, Amérique du nord; international : émergence des pays

asiatiques). Il repose sur deux phénomènes. Le premier concerne l'émergence de nouvelles activités industrielles et tertiaires, dont les paramètres de localisation sont très différents de ceux des anciennes industries qui ont fait la croissance de l'après-guerre. Le second fondement de ce changement est lié au précédent. Il s'agit de l'émergence de nouvelles formes d'attractivité, liées au cadre de vie, aux aménités environnementales. Mais peut-être apparaît-il également au niveau intra-métropolitain. La logique serait similaire. Des espaces *a priori* neutres, peu attractifs, oubliés de la dynamique, peuvent émerger si les conditions économiques se transforment.

Dans quelle mesure ces mouvements transforment-ils la morphologie urbaine des villes occidentales? Comment l'Europe et l'Amérique du Nord sont-elles concernées par ce phénomène?

Pour développer cette problématique, notre démarche se déroulera en trois étapes. La première partie mettra la situation contemporaine en perspective avec l'histoire urbaine. Elle permettra de montrer comment des processus de même nature ont structuré les villes occidentales. La seconde partie prolongera la première en dégagant quelques soubassements à ces histoires urbaines. Paradoxalement, cette analyse fait ressortir des dynamiques très différentes de part et d'autre de l'Atlantique. À la lumière de ce double constat, le phénomène de suburbanisation sera analysé dans une troisième partie.

UN PROCESSUS HISTORIQUE COMMUN

L'histoire urbaine peut se décomposer schématiquement en deux étapes successives : urbanisation, puis suburbanisation. L'étape qui succéderait à celles-ci serait celle d'une « nouvelle suburbanisation ».

L'ÉTAPE DE LA CROISSANCE URBAINE

L'urbanisation ne débute pas au XIX^e siècle. Mais la croissance démographique et économique qui se met alors en mouvement provoque une forte expansion des villes. L'augmentation de la population contraste avec la stagnation antérieure. Elle s'explique par les progrès de l'agriculture, de la médecine, et la révolution industrielle. L'introduction de la machine à vapeur dans les processus productifs et dans les transports permet à la fois d'augmenter les volumes de production et d'élargir le champ géographique des débouchés. La ville ne naît pas de l'industrialisation, mais cette révolution engendre des villes d'un type nouveau, modifie les hiérarchies urbaines antérieures et provoque un « basculement de la société rurale vers la société urbaine » (Lefebvre, 1970).

La croissance urbaine entraîne un étalement des villes, et les premières banlieues se développent alors. Il s'agit de complexes associant des activités industrielles à des banlieues ouvrières. Toutefois, malgré ces tendances à l'étalement urbain, la croissance des villes se réalise au XIX^e siècle dans un cadre limité. Les moyens de communication et de transport ne sont pas encore très développés, ce qui freine la mobilité et l'accessibilité des espaces. Ces contraintes agissent comme des forces de structuration de l'urbanisation (Marsan, 1987).

Le mouvement d'étalement urbain ne se réalise pleinement qu'à partir des années 50, moment où les limites de la ville s'étendent au-delà du cadre antérieur. Un faisceau d'innovations techniques (radio, télévision, ascenseur, moteur à explosion, etc.) libère alors la croissance urbaine de son carcan géographique et lui permet de s'exprimer pleinement.

L'ÉTAPE DE LA SUBURBANISATION

Ce mouvement est lié à des forces de deux natures. Le processus schématique qui est présenté ici constitue un modèle à nuancer selon les caractéristiques propres aux différentes villes. Il s'agit seulement de pointer les différentes logiques, les principales dynamiques qui ont progressivement structuré la ville.

Délocalisation des fonctions résidentielles et commerciales

Les ménages quittent les villes pour aller chercher en banlieue des conditions de vie plus agréables. Cette délocalisation entraîne dans son sillage celle des activités commerciales. On constate alors le développement de fonctions commerciales dans les banlieues. Dès les années 1950, les flux de départ vers les banlieues s'accroissent. Les ménages cherchent à bénéficier de meilleures conditions de vie et de logement, de plus d'espace, des progrès de l'hygiène et de la mise en réseau de l'eau et de l'énergie.

L'expansion des banlieues se réalise dans un contexte de prospérité économique, d'accroissement du revenu familial, de développement de l'automobile et d'extension du réseau autoroutier, et de facilités de financement pour l'accession à la propriété individuelle, qui est une politique largement pratiquée en France dans les années 1960. Ce mouvement débute en Amérique du nord (Berry et Cohen, 1973; Birch, 1975; Fishman, 1987; Hirsch, 1977; Müller, 1981), mais il modèle également la structure urbaine des villes européennes (Molle *et al.*, 1981; Van Den Berg *et al.*, 1982; Klaassen et Van Der Meer, 1983).

Il est alimenté par la croissance économique des années 1950 à 1970, qui permet de financer l'amélioration et l'extension du réseau routier. Cette période est également propice à une intervention croissante des pouvoirs publics, cautionnée par la théorie keynésienne. À partir de 1945, les gouvernements prennent une série de mesures destinées à faciliter l'accession à la propriété.

L'évolution des modes de vie s'accompagne de l'avènement d'une société de consommation. Dans cette perspective, l'implantation de quartiers résidentiels en périphérie provoque la délocalisation des services à la consommation vers ces mêmes banlieues et l'apparition de grands centres d'achat (Berry et Cohen, 1973). Les services à la consommation (commerce de détail, services à la population) emboîtent le pas aux ménages. Les déplacements centrifuges affaiblissent l'attractivité commerciale de la ville centre. Les progrès successifs réalisés en matière de transport individuel et collectif permettent à ces forces centrifuges d'exercer leurs effets de plus en plus loin. La démocratisation de l'automobile facilite les navettes quotidiennes.

Délocalisation des fonctions productives

Les entreprises à la recherche d'une rationalisation des coûts trouvent en périphérie des villes des espaces moins onéreux, que les progrès des techniques de transport et de communication rendent de plus en plus accessibles.

Dès le XIX^e siècle, certaines activités industrielles choisissent une implantation périphérique, qui leur permet de bénéficier d'espace et de construire des unités d'habitations ouvrières à proximité. Mais le mouvement de décentralisation industrielle qui débute dans les années 1960 est de nature différente. Il procède d'une stratégie de localisation et de désarticulation des fonctions productives.

Ce comportement concerne d'abord l'industrie. On assiste à une dispersion des activités routinières vers les banlieues. Les établissements manufacturiers sont attirés en périphérie par la disponibilité des terrains et leur faible coût relatif. La croissance des entreprises manufacturières et la standardisation de la production encouragent ces délocalisations. Les changements dans les processus de production nécessitent des bâtiments de grande superficie, sur un ou deux étages, plutôt que le développement vertical que l'on trouvait dans les anciens immeubles industriels des centres-villes. De nouvelles normes architecturales apparaissent dès les années 1930. Elles préconisent les constructions sur un niveau unique facilitant les échanges entre services et entre étapes de la production. Les activités dont la localisation centrale n'est pas absolument nécessaire sont alors implantées dans les zones périphériques, qui offrent des locaux plus vastes et moins onéreux, ainsi qu'une main d'œuvre moins coûteuse, en raison d'un plus faible coût de reproduction de la force de travail. C'est donc une logique de rationalisation qui préside à la délocalisation des fonctions industrielles dans les périphéries.

La diversification et la segmentation des processus productifs provoquent une fragmentation du territoire urbain en fonction des qualifications requises dans chaque zone. Cette division spatiale du travail entretient une attractivité différenciée des zones – en particulier urbaines – et renforce le schéma centre-périphérie. La ville s'organise autour de son centre.

Certains services vont suivre une logique d'organisation similaire. Leur déplacement vers les banlieues obéit cependant à des facteurs de nature un peu différente. En effet, ces activités nécessitent un déplacement de la clientèle vers le lieu de la production du service. De plus, au sein d'une même branche de service, deux groupes d'activités, desservant des segments de clientèle différents, se distinguent. D'un côté, les « front office » satisfont une demande très sophistiquée et travaillent essentiellement avec les sièges sociaux des grandes entreprises. De l'autre, les « back office », services standardisés, doivent satisfaire les besoins de la population.

Ces deux étapes de la croissance urbaine sont communes aux villes de l'Europe et de l'Amérique du Nord. Elles produisent un espace organisé autour du centre-ville, dont les périphéries tirent leur substance.

La plupart des villes des pays occidentaux se sont remodelées au travers de ces deux étapes. Leur développement a donc des traits communs, mais également des caractéristiques propres, qui sont liées aux spécificités nationales, à la géographie et à l'histoire.

DES SOUBASSEMENTS DIFFÉRENTS

DES PRÉALABLES DIFFÉRENTS

Le modèle schématique de croissance urbaine en deux étapes que nous venons de présenter prend des contours différents selon les continents. On constate tout d'abord un décalage temporel. Sur le continent américain, industrialisation et urbanisation se réalisent tardivement. En effet, la colonisation du territoire nord-américain s'effectue sur un espace rural. Il n'existe pas de préalable urbain, à la différence de l'Amérique du sud, où des villes existaient déjà avant la colonie. Par ailleurs, l'industrie est interdite dans les colonies britanniques jusqu'en 1775. L'Angleterre, alors en pleine expansion industrielle, craint que des activités américaines viennent concurrencer sa suprématie.

Urbanisation et industrialisation se réalisent donc sur un espace vierge³ en Amérique du Nord. En l'absence de préalable urbain, la croissance pourra se déployer sans subir de fortes contraintes⁴. Non seulement les villes de l'Est vont progressivement se développer, mais encore le nombre de grandes villes va lui-même fortement augmenter du fait du déplacement progressif vers l'Ouest de la population. À l'opposé, en Europe, l'industrialisation se glisse, en partie du moins, dans la coquille urbaine préexistante.

DES PRATIQUES INSTITUTIONNELLES DIFFÉRENTES

Le jeu des acteurs publics et privés dans le processus d'étalement urbain sont eux aussi différents de part et d'autre de l'Atlantique.

En Amérique du Nord, dès le XIX^e siècle, le processus est contrôlé par une élite locale qui oriente à son profit le développement de la ville. Ce mécanisme de « *boosterism* » naît aux États-Unis (Boorstin, 1965; Artibise, 1982). Les « *boosters* » imaginent des projets de développement destinés à augmenter la taille de la ville et à en étendre le territoire, dans un esprit mercantiliste qui conduit à négliger le bien-être de la population (Linteau et Artibise, 1984). Ces promoteurs joueront un rôle important dans l'expansion et dans l'implantation urbaine vers l'ouest du continent.

L'activité des promoteurs, émergente au XIX^e siècle, devient par la suite plus intense et organisée. Apparaissent alors des sociétés de construction, et avec elles un nouveau type de promoteurs. Il s'agit de grandes entreprises qui exercent leur activité dans la construction de résidences unifamiliales, d'immeubles résidentiels, d'édifices en hauteur et de centres commerciaux. Elles assurent également la promotion foncière et maîtrisent de la sorte l'aménagement de l'espace. Si le développement urbain est toujours contrôlé par un pouvoir animé par la rentabilité et le profit, on n'a plus à faire au *boosterism* du XIX^e siècle, c'est-à-dire à des élites locales intégrées à leur milieu (Linteau et Artibise, 1984) et profitant directement des retombées de la croissance urbaine. Les anciens *boosters* continuent leur activité, mais ces nouvelles unités exercent, du fait de l'ampleur de leur projet, une fonction très structurante sur le paysage urbain (Aubin et Lorimer, 1981).

Les pouvoirs publics locaux, les municipalités peuvent proposer de nouveaux projets, mais leur réalisation dépend de ces promoteurs. La participation du secteur privé à ce mouvement constitue une garantie de la réussite d'un projet urbain. Ces acteurs privés exercent donc un pouvoir important sur la politique municipale. Les pouvoirs publics tendent donc à favoriser l'activité des promoteurs.

Les politiques provinciales et nationales encouragent les nouvelles constructions plutôt que les rénovations et vont donc par diverses mesures encourager l'étalement urbain. Elles provoquent de la sorte une extension du tissu urbanisé, en même temps que la négligence, sinon l'abandon des zones anciennes. L'attitude des pouvoirs publics est plutôt dictée par des préceptes keynésiens que par une politique sociale ou urbaine.

La conception européenne est totalement différente. Elle consiste à planifier, à canaliser et à limiter la croissance des villes. Dans les années 1960 et 1970, Londres et Paris cherchent à mettre en œuvre des mécanismes de décentralisation. En France par exemple, l'ouvrage de Jean-François Gravier, *Paris et le désert français*, provoque une prise de conscience et oriente l'action de l'État.

Prenons l'exemple de Paris⁵. Au début des années 1960, en Île-de-France, l'État décide d'accompagner le mouvement de suburbanisation. Il s'engage dans l'aménagement des banlieues résidentielles. À cette époque, l'explosion démographique liée au *baby boom* bénéficie en grande partie à la région parisienne (Le Jeannic, 1997). L'état du logement dans la région est déplorable, comme en témoigne le célèbre appel de l'Abbé Pierre en 1954, et les pouvoirs publics décident de planifier la construction de logements. De plus, l'État encourage et finance le développement de l'encadrement administratif de la banlieue, l'amélioration des quartiers, l'accélération de la construction de logements neufs, la création de villes nouvelles et la mise en place d'un système de circulation moderne, rapide et efficace, sous l'impulsion de Paul Delouvrier. Les villes nouvelles devront constituer des points d'ancrage de la croissance en favorisant un développement harmonieux de la démographie et de l'emploi. Il s'agit d'Evry, de Cergy-Pontoise, de Saint-Quentin-en-Yvelines, de Marne-la-Vallée et de Melun-Sénart. En même temps que l'État accompagne la délocalisation démographique, il encourage le développement de l'emploi sur des pôles restructurateurs (La Défense, Le Bourget, Roissy, Orly, Saint-Denis, Velizy, Versailles). Ceux-ci sont choisis en banlieue proche pour exercer une attraction sur le territoire environnant. Villes nouvelles et pôles restructurateurs doivent également exercer un rôle moteur pour le développement économique des banlieues. À ces mesures s'ajoute une politique des transports, avec la réalisation du boulevard périphérique et celle du RER, qui facilite encore le desserrement. Ce desserrement des activités en Île-de-France correspond à la fois à une explosion de la capitale et à une volonté de l'État de canaliser cette croissance en aménageant l'espace régional. L'influence des acteurs publics sur la géographie francilienne est donc très forte, et on en trouve des témoignages visuels, comme par exemple la construction de la Grande Arche de La Défense avec la création du ministère des Transports (Wagenaar et Wusten, 1997).

En ce qui concerne le mouvement de suburbanisation des fonctions industrielles, on retrouve la même participation de l'État en France. La décentralisation industrielle française est assez singulière. Elle ne provoque pas une réorganisation interne de l'Île-de-France, mais plutôt la délocalisation d'emplois. Dans les années 50, l'objectif de la politique d'aménagement du territoire a consisté à faire de Paris un centre prestigieux, à pallier l'accumulation industrielle qui encombrait la capitale depuis la fin du XIX^e siècle. En 1955, l'État met en place le régime de l'agrément d'installation en Île-de-France. La construction de bureaux est seule autorisée et soumise à l'obtention d'une autorisation préalable. La décentralisation industrielle consiste en la délocalisation d'unités productives vers les régions de province, en particulier vers les régions de l'ouest du pays. Cette procédure de l'agrément sera abolie en 1985.

On pourrait également s'appuyer sur la situation de l'Angleterre, qui agit également de façon centralisée pour organiser l'espace urbain et la périurbanisation (création des « *New Town* », dont les « villes nouvelles » françaises s'inspireront ensuite).

Ces différences sont liées aux situations géographiques. En effet, Paris et Londres doivent faire face à des problèmes de surcroissance, tandis que les villes nord-américaines sont plutôt placées dans des rapports de concurrence. Mais ces écarts tiennent également aux cultures. Les politiques d'aménagement apparaissent comme nécessaires et désirables en Europe. L'attitude générale en Amérique du Nord est plutôt de laisser faire les intérêts individuels et les mécanismes du marché. Le processus d'urbanisation y est donc le résultat de la libre entreprise. Les décisions sont prises par les individus ou les groupes. Le succès financier de leurs initiatives témoigne de l'intérêt du projet. L'action des pouvoirs publics se limite donc à préserver la latitude des acteurs privés. De fait, les pratiques de promotion urbaine et de contrôle de l'espace ont des racines historiques profondes. Ce sont les individus et les groupes économiques qui font, aussi bien aux États-Unis qu'au Canada, l'aménagement du territoire. Les municipalités locales se contentent d'assurer un marketing urbain rudimentaire en faisant la publicité des atouts de leurs villes.

Par conséquent, l'étalement urbain se réalise de manière pratiquement incontrôlée et en l'absence de planification. La désarticulation spatiale des fonctions industrielles et tertiaires procède de logiques entrepreneuriales et des résultats de la concurrence entre municipalités. L'action publique accompagne ces mouvements par la construction d'infrastructures, tout en s'inscrivant dans une concurrence intermunicipale de réduction des coûts de localisation. Toutefois, tout au long de la période de suburbanisation, aucune volonté publique globale ne se manifeste en vue de planifier la croissance et d'en canaliser les effets dans l'espace. Par ailleurs, dès les années 1960, les États américain et canadien soutiennent la construction de logements en périphéries. La logique est toutefois assez différente de celle de l'Europe. Ces programmes encouragent la suburbanisation, mais leur objectif essentiel est de soutenir le marché de la construction, partant de l'hypothèse que celui-ci est moteur. Il ne s'agit donc pas d'une politique aux objectifs sociaux ou d'aménagement de l'espace, mais plutôt d'une politique économique d'inspiration keynésienne.

DES MODES D'INSERTION SPATIALE DIFFÉRENTS :

Cette diversité des pratiques institutionnelles témoigne de rapports à l'espace fondamentalement différents de part et d'autre de l'Atlantique. En Amérique du Nord, l'ancrage territorial des activités est relativement faible. L'importante proportion de grandes entreprises (au comportement spatial dicté par des arbitrages sur les coûts), l'organisation de nombreuses activités tertiaires en réseau (en particulier les activités commerciales), expliquent que la gestion de la localisation s'y fasse selon des considérations probablement plus « objectives ». L'efficacité économique gouverne la localisation des acteurs et leur utilisation du sol. Dans ce système, la croissance et la prospérité des villes dépend du succès économique de l'ensemble des acteurs qui s'y installent.

L'espace est perçu comme un bien de consommation, utilisé puis abandonné. On en retrouve les traces visuelles. Cette attitude est à l'origine de la constitution des ghettos nord-américains. L'abandon des logements et des usines se propage de bâtiments en bâtiments comme un processus contagieux, et ainsi, progressivement, ce sont des quartiers entiers qui sont délaissés.

En revanche, en Europe, les connotations historiques et symboliques attachées aux lieux sont plus fortes. L'histoire y a marqué le paysage économique et l'ancrage territorial des entreprises fonde des communautés, une culture locale qui se perpétue au-delà du départ ou du maintien des entreprises initiatrices. La faible mobilité de la main-d'œuvre en est le corollaire. Les problèmes générés par les reconversions industrielles constituent des témoignages douloureux de cette inertie des transformations spatio-économiques.

Cette différence fondamentale entre l'Europe et l'Amérique du Nord explique les transformations de l'espace et leurs temporalités différentes.

DES POLITIQUES DE TRANSPORT DIFFÉRENTES

À ces différences s'ajoutent des politiques de transport urbain très différentes aux États-Unis, au Canada et en Europe. Aux États-Unis, les moyens mis en œuvre sont faibles. La facilité d'accès au crédit permet aux ménages de disposer de véhicules personnels, ce qui favorise encore l'étalement urbain. Au Canada et en Europe, en revanche, les transports publics sont plus développés, ce qui maintient les activités dans les centres, facilite les trajets journaliers à l'intérieur de la ville et donne aux pouvoirs publics une possibilité supplémentaire d'organiser la ville et ses périphéries. Le choix des villes desservies définit les polarités périphériques et amplifie les forces d'attraction du centre (en raison de la création de réseaux « en étoile »).

Ces deux parties ont permis de montrer que, si la croissance urbaine présente des contours similaires en Amérique du Nord et en Europe, certains de ses soubassements sont profondément différents. Ces forces souterraines diverses peuvent-elles modifier le sens des tendances contemporaines?

CONSIDÉRATIONS SUR LES DYNAMIQUES CONTEMPORAINES

Le renouvellement de la morphologie urbaine procède d'un phénomène ambivalent. D'une part, certains centres perdent de leur pouvoirs d'attraction. D'autre part, quelques périphéries deviennent plus attractives.

Nous avons émis l'hypothèse, dans les deux parties précédentes, que l'organisation urbaine résultait d'un jeu de forces d'attraction et de répulsion, les périphéries bénéficiant essentiellement de l'implantation des activités rejetées par le centre. Ce qui semble différent dans cette « nouvelle suburbanisation », c'est que des espaces qui étaient jusqu'à récemment périphériques se trouvent aujourd'hui en concurrence avec les centres. Le phénomène ne peut plus seulement être décrit en termes de répulsion, puisque certaines périphéries ne sont plus uniquement le réceptacle d'activité rejetées, mais disposent d'avantages qui cessent d'être l'apanage des centres.

LA PERTE D'ATTRACTIVITÉ DES CENTRES-VILLES : UN PHÉNOMÈNE COMMUN; DES EXPLICATIONS DIFFÉRENTES

Les centres-villes de l'Europe perdent de leur pouvoir attractif du fait de leur manque d'accessibilité, ce qui n'est pas tout à fait le cas en Amérique du Nord. En revanche, les villes nord-américaines souffrent d'autres handicaps, qui se traduisent dans leur géographie sociale.

Accessibilité

Le mouvement de suburbanisation des années 1950 et la généralisation des véhicules individuels ont provoqué une forte différenciation des espaces intra-urbains. Ce phénomène concerne aussi bien l'Amérique du Nord que l'Europe. Des zones de production, de service, de résidence, de consommation, de loisir se juxtaposent les unes aux autres. La mobilité urbaine s'accroît, la congestion et les problèmes de pollution des villes sont de plus en plus graves. Le développement urbain provoque une détérioration des centres, une forte densité de circulation et une pollution acoustique et atmosphérique. Or, un avantage fondamental du centre est précisément qu'il représente le point le plus accessible à tous dans l'agglomération. L'installation des ménages en banlieue et la délocalisation des fonctions résidentielles augmentent fortement le volume des navettes centre-périphérie et nuisent de ce fait à l'accessibilité des centres-villes. À partir du moment où l'agglomération produit un engorgement trop important et où l'accessibilité au centre n'est plus assurée dans des conditions satisfaisantes, le centre-ville s'effrite.

En revanche, en Europe, du fait d'un préalable urbain, les seuils de tolérance sont beaucoup plus rapidement atteints que dans des villes comme Los Angeles, où la ville est construite pour et par la circulation automobile. Les centres européens opposent ainsi une forte inertie aux changements. La concentration accroît le coût des constructions nouvelles et de la rénovation domiciliaire. Dans les villes européennes, les inerties liées à la densité se doublent de problèmes liés à l'historicité des centres. Ainsi, les nouvelles formes d'agglomération présentent l'avantage de naître sur des espaces relativement vierges, tandis que les centres traditionnels sont le produit de trajectoires longues et complexes. Les effets négatifs de

l'agglomération sont donc de nature différente de part et d'autre de l'Atlantique : en Europe, le problème essentiel des centres-villes est un problème de dégradation de l'environnement. La congestion provoque pollution et engorgement, avec leur cortège d'effets secondaires (stress, perte de temps, fatigue, baisse de la productivité, inflation).

Géographie sociale

Les flux migratoires alimentent la croissance démographique des villes. Les zones urbaines constituent le lieu privilégié de la localisation des nouveaux arrivants. Cependant, la manière dont les différentes ethnies se localisent dans la ville influe sur son évolution. À cet égard, Europe, Canada et États-Unis se distinguent de façon importante.

Les centres-villes des États-Unis souffrent plutôt de difficultés sociales et raciales. Les couches moyennes ou supérieures blanches fuient les centres, tandis que les personnes plus démunies sont contraintes de rester dans les immeubles centraux insalubres. Les problèmes sociaux et raciaux sont interreliés, la population pauvre étant en général noire.

Ce déplacement réduit les taxes perçues dans les centres. La forte décentralisation des systèmes fiscaux centraux provoque en effet une perte de revenus et un délabrement progressif des zones centrales. La constitution de poches de pauvreté se greffe de problèmes de drogue, de délinquance et de violence.

Ce phénomène épargne le Canada, dont l'évolution des flux migratoires s'avère très différente. En particulier, le Canada connaît dans les années 1950 et 1960 une vague d'immigration en provenance d'outre-mer. Les nouveaux venus peuplent les centres, se substituant ainsi aux anciens résidents, qui partent vers les banlieues résidentielles. D'origines diverses, les immigrants ne subissent pas le rejet que connaît la population noire des États-Unis. Cette main-d'œuvre qualifiée qui répond à l'essor de l'après-guerre s'insère directement dans le système économique canadien.

En Europe, la géographie sociale est, d'une manière générale, inversée⁶. La population pauvre se trouve confinée en périphérie, dans des banlieues construites à la hâte dans les années 1950 et 1960 accueillant la population immigrée. La mauvaise qualité des constructions, l'absence d'urbanisme et la concentration d'une population de plus en plus marginalisée créent ainsi de véritables ghettos dans certaines banlieues.

NOUVELLES FORMES D'ATTRACTIVITÉ DANS LES PÉRIPHÉRIES

De nouvelles formes d'attractivité, plus ou moins communes à l'Europe et à l'Amérique du Nord, apparaissent dans les périphéries. Ces dernières ne sont plus le réceptacle des activités refoulées par les centres urbains : certaines d'entre elles tendent à se dégager de la tutelle centrale pour adopter une trajectoire autonome. Différents facteurs peuvent expliquer ces changements. Examinons les principaux attributs qui rendent l'agglomération attractive : accessibilité, proximité, visibilité et prestige :

Accessibilité

Tandis que les centres traditionnels voient leur accessibilité s'étioler avec leur croissance, les périphéries facilitent l'accès aux aéroports et aux réseaux de transport. Les connections ne se font plus de centre à centre, mais d'une périphérie à une autre. Le transport par voie d'eau et le rail favorisait les centres, tandis que l'avion et les autoroutes permettent une connexion entre périphéries, supplantant ainsi les avantages traditionnels de la concentration. Les périphéries facilitent l'accès aux réseaux de communication à grande distance, à des partenaires localisés ailleurs. Leur expansion leur permet en outre de se dégager, dans une certaine mesure, de la « tyrannie de l'espace ». Elle permet aussi d'inventer d'autres formes de contact.

Proximité

Les économies d'agglomération peuvent se traduire en avantages dus à la présence d'investissements publics (économies d'agglomérations génériques) ou aux activités d'un même segment productif ou liées dans des formes de partenariat ou de complémentarité. C'est ainsi que les entreprises trouvent dans les centres urbains de quoi alimenter leur activité et transformer ces avantages en externalités pécuniaires.

Certains espaces « périphériques » (mais faut-il encore les nommer ainsi?) permettent de mettre en œuvre d'autres formes de proximité que la seule proximité géographique et de générer des « économies de réseau ». Les entreprises implantées dans ces zones peuvent entrer plus facilement en contact avec des partenaires localisés ailleurs, mais plus proches de leurs préoccupations que ne le sont les entreprises du même secteur. En ce sens, proximité et accessibilité se rejoignent, pour parfois se confondre : un partenaire accessible en une heure de voiture ou de transport urbain est-il plus accessible que celui qui est à une heure d'avion? Les périphéries permettent donc d'élargir cette notion de proximité en offrant aux acteurs économiques la possibilité de compenser la distance physique par une plus forte collusion productive.

On peut ainsi supposer que les arbitrages de localisation réalisés par les entreprises se décomposent de plus en plus. Jusqu'à un passé récent, le chef d'entreprise qui souhaiter bénéficier des économies d'agglomération devait accepter de prendre en charge les coûts de son choix. Il fallait alors considérer la localisation centrale comme une globalité. Il semble que les entreprises disposent désormais d'une palette de choix beaucoup plus large, leur permettant d'exercer une sélection plus fine entre les espaces urbains. L'apparition de villes polycentriques leur permet en effet de choisir l'implantation centrale qui correspond le mieux à leurs besoins. Il se produit ainsi un éclatement et une différenciation des économies d'agglomération, du fait de l'apparition des économies de réseau, sur l'ensemble du territoire urbain.

Visibilité

Ces périphéries offrent aux entreprises qui s'y installent une grande visibilité. Elles se situent sur des axes de transport plus fréquentés que les centres. Parce que les contraintes architecturales y sont moins fortes, elles autorisent des formes d'urbanisme et d'architecture nouvelles. Sur ces lieux d'élitisme, des bâtiments

sophistiqués, aux formes futuristes, se construisent. De plus, en s'implantant sur des périphéries vierges de toute histoire industrielle, les communautés productives naissantes peuvent se dégager des contraintes liées aux habitudes et au passé. Même lorsque ces espaces avaient une vie économique préalable, les activités qui y étaient localisées n'avaient pas été très structurantes, comme peut l'être l'industrie ou l'extraction de métaux et de minerais. Ces lieux d'élitisme se substituent au centre. On y retrouve de manière peut-être plus marquée des bâtiments s'affichant comme des symboles de pouvoir.

Prestige

Enfin, ces périphéries peuvent assurer un certain prestige à la localisation. Naturellement, elles ne tirent pas cet attribut du patrimoine ou de l'histoire. Mais d'autres formes de prestige sont inventées par les acteurs locaux. C'est le cas par exemple de la mise en place de technopoles et du marketing qui leur est associé. Sophia Antipolis à Nice est l'exemple même de ce type de stratégie territoriale. En Amérique du nord, la suprématie culturelle du neuf sur le vieux assure aux périphéries une attractivité relative. L'abandon des anciens bâtiments ne fait que révéler cette culture.

CONCLUSION

Cette conclusion nous permettra de formuler remords et étonnement vis-à-vis d'un paradoxe.

Le remords concerne les raccourcis et stéréotypes que nous avons présentés. En particulier, il est bien évident que l'on ne peut pas imaginer réduire les vastes ensembles que constituent l'Europe et l'Amérique du Nord en des globalités cohérentes. En effet, il y a très certainement de fortes différences en Amérique du Nord selon les villes. Nous avons abordé quelques-unes de ces différences entre les États-Unis et le Canada, mais nous aurions également pu faire un autre découpage entre l'Est, le Centre et l'Ouest du continent américain. Il aurait été également possible de distinguer les villes américaines entre elles, en termes de devenir, selon qu'il s'agit de grands centres, ayant investi dans l'immobilier du centre-ville (New York, Chicago, San Francisco), ou de centres régionaux ou difficile. Nous aurions aussi pu approfondir nos distinctions entre les villes des États-Unis et du Canada, tant la géographie sociale, l'organisation économique, la culture politique, les traditions urbaines y sont différentes. Par ailleurs, nous avons réduit l'Europe à des exemples français ou anglais, alors que d'autres pratiques abondent dans d'autres pays, et que la situation francilienne est très particulière.

Malgré ces raccourcis, cet article soulève un paradoxe étonnant. Des phénomènes urbains assez similaires apparaissent en Europe et en Amérique du Nord. Ils sont pourtant gouvernés par des soubassements institutionnels, culturels et politiques différents. Ce paradoxe laisse supposer l'existence de forces souterraines irrésistibles, que l'on retrouve dans la plupart des villes occidentales. En effet, quelles que soient les formes de régulation de l'organisation spatiale, du marché ou des acteurs publics, on observe les mêmes tendances. Ce paradoxe reste encore à explorer pour comprendre la réalité des phénomènes et les processus qui les animent.

NOTES

- 1 Simone de Beauvoir, 1997, « L'Amérique au jour le jour », Folio.
- 2 Cet article analyse les différences entre les centres et les périphéries. Il faut cependant noter que cette distinction est, d'une part, très artificielle, et parfois difficile à décrypter dans la réalité. Par ailleurs, le concept de centre et de périphérie n'est pas de nature géographique. Les espaces que nous qualifierons de centraux le sont par ce qu'ils sont au cœur de la dynamique économique, en contenant les activités motrices. Ils se caractérisent également par des avantages induits par la proximité et le regroupement : investissements publics génériques partagés, complémentarité des productions, extension des choix (de partenariat, de services, de liens avec l'extérieur). Entre centres et périphéries, se nouent des relations de domination de nature différente (revenu, décision). Les zones périphériques sont dépendants des précédents.
- 3 « Vierge » ne signifie pas que des formes d'organisation économique et sociale n'existaient pas en Amérique du Nord, mais plutôt que celles-ci ne semblent pas avoir eu, du fait de leurs divergences avec le modèle industriel et urbain, d'influence sur lui.
- 4 On retrouve là le rêve d'un urbanisme fonctionnaliste de certains architectes du début du XX^e siècle (Le Corbusier).
- 5 On parle ici de l'exemple de Paris, mais les collectivités locales de province sont également intervenues pour construire et aménager des lotissements, des zones d'activités et des zones industrielles sur leurs périphéries.
- 6 On remarque toutefois des exceptions. Citons le cas de Marseille, dont le centre concentrait dans les années 1960 et 1970 les populations immigrées. La politique de réhabilitation du centre-ville marseillais commence à produire ses effets et, progressivement, les quartiers centraux s'embourgeoisent.

BIBLIOGRAPHIE

- ARTIBISE, Alan F. J. (1982) City-building in the Canadian West: From Boosterism to Corporatism. *Journal of Canadian Studies*. 17 : 35-44.
- AUBIN, H. et LORIMER, J. (1981) *Les promoteurs*. Montréal, Boréal Express.
- BECKOUCHE, P., DAMETTE, F. et VIRE, E. (1997) *Géographie économique de la Région Parisienne*. Paris, Direction Régionale de l'Équipement.
- BERRY, Brian J. L. et COHEN, Saul (1973) Decentralization of Commerce and Industry. Dans L. H. Masotti et J. K. Hadden (dir.) *The Urbanization of the Suburbs*. Beverly Hills, Sage Publications.
- BIRCH, David L. (1975) From Suburb to Urban Place. *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 422 : 175-195.
- BOORSTIN, D. (1965) *The Americans, the national experience*. New York, Random House.
- FISHMAN, R. (1987) *Bourgeois Utopias: The Rise and Fall of Suburbia*. New York, Basic Books.
- FISHMAN, R. (1996) Beyond Suburbia: The Rise and Fall of the Technourb. Dans R. T. Legates et F. Stout (dir.) *The City Reader*. New York, Routledge, pp. 484-492.
- GANS, Herbert J. (1996) Levittown and America. Dans R. T. Legates et F. Stout (dir.) *The City Reader*. New York, Routledge, pp. 63-68.
- GARREAU, Joel (1991) *Edge City*. New York, Doubleday.

- HIRSCH, W. Z. (1977) The Coming Age of the Polynucleated Metropolis. Dans H. J. BRYCE (dir.) *Small Cities in Transition: The Dynamics of Growth and Decline*. Cambridge MA, Ballinger, pp. 267-281.
- KLAASSEN, L. H. et VAN DER MEER, J. (1983) La dynamique des systèmes urbains et régionaux. Dans J. H. P. Paelinck et A. Salles (dir.) *Espace et Localisation*. Paris, Economica, pp. 250-270.
- LE JEANNIC, T. (1997) Trente ans de péri-urbanisation, extension et dilution des villes. *Economie et Statistique*, 307 : 21-41.
- LEFEBVRE, Henri (1970) *Du rural à l'urbain*. Paris, Anthropos.
- LINTEAU, P.-A. et ARTIBISE A. F. J. (1984) *L'évolution de l'urbanisation au Canada, une analyse des perspectives et des interprétations*. Winnipeg, Institute of urban studies, University of Winnipeg.
- LINTEAU, P.-A. (1992) *Histoire de Montréal depuis la Confédération*. Montréal, Boréal.
- MARSAN J.-C. (1987) Montréal en évolution. Dans Guy Bourassa et Jacques Leveillé (dir.) *Le système politique de Montréal*. Montréal, Association canadienne-française pour l'avancement des sciences, 43 : 7-29.
- MOLLE, W., KLAASSEN, L. et PAELINCK, J. H. P. (1981) *The Dynamics of Urban Development*. New York, Saint Martin Press.
- MÜLLER, P. O. (1981) *Contemporary Suburban America*. Englewood Cliffs, NJ, Prentice-Hall.
- MÜLLER, P. O. (1992) L'urbanisation des banlieues ou la banlieue américaine aujourd'hui. Dans M. Roncayolo et T. Paquot (dir.) *Villes et civilisation urbaine, XVIII^e-XX^e*. Paris, Larousse, pp. 582-587.
- STANBACK, T. M. (1991) *The New Suburbanization*. Boulder, CO, Westview Press.
- VAN DEN BERG, L., DREWETT, R., KLAASSEN, L.H., ROSSI, A. et VIJVERBERG, C. H. T. (1982) *Urban Europe, a Study of Growth and Decline*. Oxford, Pergamon Press.
- WAGENAAR, M. et WUSTEN, H. (1997) L'empreinte de l'État. À la recherche de la spécificité des villes-capitales en Europe. Dans Claval, A. et Sanguin, A.-L. (dir.) *Métropolisation et Politique*. Paris, L'Harmattan, pp. 65-87.