

Le phénomène urbain aux Etats-Unis

Autor(en): **Boilot, P. / Dreyfus, G.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat**

Band (Jahr): **37 (1965)**

Heft 3

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-125751>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Le phénomène urbain aux Etats-Unis

Quelques impressions recueillies lors d'un voyage aux USA
par P. Boilot et G. Dreyfus,
ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées

22

Nous avons retenu, à l'intention de nos lecteurs, les intéressantes notes qui suivent et qui situent fort bien le danger qui guette les villes européennes. Certes, les auteurs font une comparaison avec la France mais nos lecteurs sauront faire le rapprochement avec notre pays, cela d'autant plus que ses structures politiques sont plus proches de celles des Etats-Unis que de celles de notre proche voisine. (Réd.)

Les réflexions qui découlent de notre voyage, suscitées par les sites, les ouvrages et les villes visitées, étayées par les explications sérieuses et détaillées de nos hôtes américains, soumises à une sévère critique au cours des échanges de vues souvent passionnés entre participants (ingénieurs, financiers, juristes, administrateurs et entrepreneurs), ont en fait porté sur les domaines les plus variés et il pourrait paraître prétentieux de donner à ces conclusions un caractère définitif, alors qu'on ne peut retirer qu'une vision bien incomplète et bien fugitive d'un passage de deux jours à Los Angeles, de quatre jours à New York et de trois semaines aux Etats-Unis.

Nous avons touché à tout: structure du réseau routier, études et constructions routières, circulation et stationnement, transports urbains et interurbains, urbanisme, rénovation urbaine, formation des ingénieurs, financement des ouvrages routiers et des ouvrages urbains, emprunts, péages, rôle des banques et du crédit, rentabilité des opérations, organisation administrative.

Nous avons choisi aujourd'hui d'étudier le phénomène urbain aux Etats-Unis et les raisons qui empêchent de calquer les solutions françaises sur les solutions américaines, obligeant à procéder à une délicate et préalable adaptation des renseignements recueillis.

Impression première: Influence de l'automobile et extension indéfinie des villes

Ne sous-estimez jamais le pouvoir des voitures, disait, il y a quelque temps, un des dirigeants de la Compagnie Ford. Effectivement, nous assistons aux Etats-Unis, à une véritable bataille entre l'automobile et la cité.

La caractéristique la plus visible de l'évolution urbaine récente aux USA est l'extension indéfinie et presque désordonnée des villes en des banlieues à faible densité. Aux taux actuels et si rien ne vient contrarier cette évolution, *un doublement des surfaces urbanisées est attendu dans les quinze ans à venir*. Cette formidable extension a plusieurs causes sur lesquelles nous reviendrons, mais

elle ne se serait pas produite si l'on n'avait pas connu l'avènement extraordinaire de la civilisation automobile. Lorsqu'on mentionne la population des USA, d'un Etat, ou d'une ville, il ne faut pas oublier de donner en même temps l'importance du parc automobile. L'un ne va pas sans l'autre.

Los Angeles en est l'exemple le plus caractéristique, mais sans doute aussi le plus extravagant: ville écartelée, distendue, pratiquement sans centre et sans âme, s'étendant sur une surface de plus de 3000 km² (90 km. séparent les deux points extrêmes de cette ville interminable; on ne sait ni où elle commence, ni où elle finit!). Ville comprenant 7 millions d'habitants (il n'y avait que 3500 habitants en 1850 et le doublement se fait actuellement en vingt ans), habitants qui ne marchent d'ailleurs plus à pied, non seulement parce qu'ils ont les moyens de faire autrement, mais aussi parce qu'ils n'en ont plus le droit. C'est une ville pour le moins effarante dans laquelle des Français, frais débarqués de Paris, se sentent mal à l'aise et n'ont qu'une hâte, c'est d'en partir! La Californie a 6 millions de voitures, dont 4 millions pour le grand Los Angeles. Le parc français était de 5 millions de voitures en 1960!

Los Angeles a quelquefois été appelée *cent faubourgs en quête d'une ville*. Il n'y a pratiquement pas de centre et ce qui en tient lieu n'est utile, à la majorité des citoyens, que comme un point pour se rendre d'une autoroute à une autre.

Attirés par une expansion industrielle inégalée aux Etats-Unis, mille personnes en moyenne affluent chaque jour vers ce nouvel Eldorado. Le mouvement d'émigration en reflux reste insignifiant.

Un vague service d'autobus constitue le seul moyen de transport en commun à Los Angeles, où *l'individu sans auto se sent aussi désemparé qu'un naufragé sans bouée*.

Le processus urbain depuis un demi-siècle

Au début du siècle encore, les grandes villes croissaient plus vite que leurs banlieues. *Mais à partir de 1910, la métropole «explose»*; son centre (*down town*) rassemble toujours les affaires dans des gratte-ciel de plus en plus hauts, mais la résidence s'en éloigne. C'est notamment le cas de New York. Un processus de dégradation s'amorce dans les quartiers entourant immédiatement les centres d'affaires. Passé cinquante ans d'âge, une maison ne vaut guère plus que le sol qu'elle occupe, ce qui entraîne des bas loyers. C'est une des causes de

l'étalement, de l'épanchement, du déversement urbain, mots qui traduisent sans doute improprement ce que les Américains appellent l'«Urban Sprawl» pour désigner la dispersion des banlieues où se développe de façon inouïe la maison individuelle, notamment le long des routes et des rivages.

Mais il y a d'autres causes à ce développement des banlieues, au détriment des centres: faibles impôts dans les localités périphériques, déconcentration des industries, désir de logements plus vastes et individuels, la toute particulière mobilité des Américains¹, leur amour du changement (on préfère déménager que réaménager, comme on préfère changer de voiture plutôt que de la réparer), mais aussi et surtout le haut niveau de vie qui favorise le développement de l'automobile, l'importance de l'industrie automobile et parallèlement la multiplication des autoroutes.

Les centres actifs des villes, dont la structuration est toujours récente et souvent incomplète, n'ont pas résisté à l'attrait des banlieues. Trop difficiles d'accès (ce mot comprenant à la fois l'accessibilité et le stationnement), vidés de leur contenu social, les centres se sont souvent détériorés avant même de s'être affirmés. Démunies, les villes ne peuvent alors entretenir des services publics efficaces et le paysage urbain se dégrade. Les services de voirie deviennent inadaptés aux dimensions des villes et aux conditions de vie (rues sales, mal éclairées...).

Les citoyens fortunés ont emporté avec eux ce qui faisait l'essence de la vie urbaine: les zones de divertissement, les centres commerciaux. Ne restent au cœur des cités que ceux qui n'ont plus l'âge, le goût ou les moyens de partir. C'est particulièrement clair à Los Angeles, mais aussi visible à Chicago et à New York.

Cela se traduit au voisinage immédiat des centres par la persistance d'entrepôts, d'artisanats, d'industries vétustes, par des zones de taudis ou d'habitat dégradé: en fait, par de véritables ceintures de pauvreté où cohabitent, dans un climat souvent tendu et brutal, les plus pauvres des Américains et les plus déshérités des minorités ethniques: Portoricains, Noirs, Mexicains en particulier. Parallèlement, l'industrie se disperse, les commerces aussi, groupés en centres d'achats plus commodément situés, alors que les centres des métropoles restent l'apanage des états-majors financiers, industriels, économiques, du fait de l'étroite complémentarité des services de tous ordres qui y voisinent.

Certaines activités supérieures, groupant ce qui concerne l'éducation, la recherche, la décision, ont elles-mêmes intérêt à fuir l'agitation des grands centres d'affaires et on voit apparaître dans certaines banlieues des communautés d'un type nouveau. Nous avons pu le constater notamment près de San Francisco, à Palo Alto et Stanford, où voisinent une université, de grands centres d'essais techniques et des zones résidentielles modernes et agréables réservées aux cadres et au personnel de ces activités.

¹ A Los Angeles, de vastes emplacements sont réservés au stationnement des roulottes beaucoup plus importantes que les «caravanes» servant au tourisme en Europe, et qui sont les premiers logements d'immigrants avant que ceux-ci aient des ressources suffisantes pour acquérir ou louer une maison individuelle.

Rénovation urbaine

Les pouvoirs publics ne sont pas opposés à l'étalement des villes caractérisées par un développement désordonné des banlieues. Le «Housing Act» de 1949 a notamment favorisé la multiplication des pavillons individuels en instaurant un système de prêts hypothécaires.

Cependant, depuis quelques années, un coup de frein très sérieux s'amorce grâce à une aide fédérale favorisant la rénovation des vieux centres, voire des banlieues proches de ceux-ci.

Un immense effort de rénovation est ainsi entrepris et revêt aujourd'hui un essor considérable.

Les communes s'y sont ralliées rapidement, car l'essentiel de leurs recettes est constitué par la «Property tax», impôt foncier lié à la valeur des terrains. Cet impôt foncier est assis sur la valeur du sol autant que sur celle des bâtiments construits; on comprend que son rendement soit faible dans le centre où les taudis sont nombreux. Ainsi, à New Haven, un bâtiment nouvellement construit dans le cadre de la rénovation du centre, rapporte à la ville autant que l'ensemble des anciens bâtiments qui couvriraient pourtant une superficie d'environ 500 hectares.

Ce mouvement de rénovation, qui se développe sur une vaste échelle, a reçu une impulsion très forte avec une loi fédérale de 1962 (*Housing Act*) qui a décidé une aide fédérale en faveur de la rénovation. Celle-ci se traduit notamment dans les villes de moyenne importance (de 100 000 à 1 million d'habitant) par un véritable remodelage de la cité.

La rénovation, avec tous les problèmes qu'elle suscite (relogement, déplacement des activités, etc.), a mis en évidence aux yeux de beaucoup d'Américains l'état de quasi-misère dans laquelle vit une proportion importante de la population. Environ 20 % de celle-ci dispose d'un revenu annuel familial de moins de 3000 dollars (15 000 fr., soit moins de 1200 fr. par mois).

De vastes programmes de rénovation urbaine sont donc lancés dans toutes les grandes villes américaines dans le double but de rendre au centre de la ville son rôle de centre civique et commerçant et de lutter contre les taudis.

L'originalité de la méthode de rénovation réside dans la souplesse des moyens utilisés. L'initiative d'une opération de rénovation est généralement municipale, mais il n'est pas rare que l'impulsion vienne d'un groupe de personnes privées, mécontentes de leur environnement et désireuses d'en changer. L'aide fédérale est liée à la présentation d'un projet, mais non au contenu de celui-ci.

L'administration vérifie simplement que les conditions de vétusté sont remplies. Le projet est établi soit par un bureau privé, soit par le bureau municipal de rénovation; ce dernier peut être soit permanent, soit temporaire et disparaître une fois le programme de rénovation terminé. Les mécanismes de la rénovation publique sont destinés à permettre aux capitaux privés de s'investir là où ils ne pouvaient le faire, soit parce que l'opération était déficitaire, soit parce que la libération du sol devait se faire par expropriation.

Le bilan financier d'une opération de rénovation fait apparaître deux coûts:

le coût brut, qui comprend l'achat des terrains, leur libération, y compris les frais de relogement) et la construction des équipements publics qui sont en général en totalité à la charge des communes. C'est le bureau de rénovation de la ville qui dirige ces phases de l'opération;

le coût net qui se déduit du coût brut par soustraction du prix de revente des terrains équipés. La règle du jeu est que ce prix résulte du marché; autrement dit, c'est le prix qu'un promoteur est disposé à payer, compte tenu du programme qui lui est proposé.

La vente a lieu sous forme d'appels d'offres. Les soumissionnaires peuvent, s'ils le désirent, proposer des modifications de programme. Les bénéficiaires sont souvent l'émanation de groupes financiers locaux.

Le coût net, ou le déficit, est supporté par la ville pour un tiers et par le Gouvernement fédéral pour deux tiers. Parfois, la charge de la ville est assurée pour moitié par un organisme privé (hôpital, université) ou par une subvention de l'Etat.

Le problème du relogement, qui est un corollaire des opérations de rénovation, est beaucoup moins aigu qu'il ne l'est en France. Les familles intéressées et dont les ressources sont suffisantes, peuvent aisément trouver place dans le reste de la ville. Ainsi, à Columbus, aucun programme de relogement n'a été entrepris et seules des indemnités de déménagement ont été payées aux occupants forcés de quitter leurs appartements.

Toutefois, pour les familles de revenus modestes, des programmes de relogement avec financement fédéral sont entrepris. Des prêts atteignant 90 % du coût de la construction et 100 % du coût du sol sont octroyés par le Gouvernement fédéral à 4,5 % en trente ans.

La planification des aménagements urbains

a) Les obstacles à la planification

Il faut souligner combien la mentalité américaine est éloignée de toute idée d'organisation volontaire:

le premier obstacle à la volonté de planifier est le libéralisme. La croyance dans les vertus de la concurrence reste un fondement du système de pensée économique américain; *le pragmatisme est lui aussi à l'opposé de l'idée de planification.* Le goût des Américains pour les essais sur le terrain, l'absence de tout contrôle systématique cadrent mal avec l'idée que des fonctionnaires européens sont tentés de se faire d'un plan: un programme rigide dont il importe de contrôler l'intégrité tout au long de sa réalisation. Cependant, les nouvelles orientations de la planification française en matière d'aménagement foncier sont apparemment dotées de plus de souplesse;

enfin, le sens démocratique des Américains est un correctif puissant à la tentation technocratique. Aux Etats-Unis, les référendums techniques ne sont pas rares. Le vote des citoyens permet ainsi à la ville de Columbus de consacrer un emprunt de 6 millions de dollars à la rénovation.

b) La tendance à la planification

Une tendance à la planification à moyen terme, à la coordination des programmes de logements, d'autoroutes, de transports publics, d'équipements publics, de centres commerciaux, se fait jour un peu partout, avec évidemment plus ou moins de force, suivant les Etats et les villes. Les interventions fédérales se manifestent avec une vigueur accrue, souvent efficace, malgré les résistances encore très fortes dans certaines villes et certains Etats.

Cette évolution est surtout le fait du Gouvernement fédéral qui, participant de plus en plus aux dépenses d'équipement des villes, entend que ses subsides soient utilisés au mieux. Plusieurs lois concrétisent la volonté du Gouvernement fédéral d'aider l'évolution urbaine en la disciplinant:

d'une part, la loi fédérale de 1962 (*Housing Act*) en faveur de la rénovation urbaine, mise en application par les services de la *Housing and Home Finance Agency* (HHFA) qui participe à raison de deux tiers au déficit des opérations de rénovation, à condition que les villes établissent des programmes de restructuration urbaine:

d'autre part, la *Federal Highway Act* de 1962 qui subordonne à partir du 1^{er} juillet 1965 l'aide fédérale pour les autoroutes urbaines et pour les villes de plus de 50 000 habitants à l'établissement d'un plan d'urbanisme, et l'*Urban Mass Transportation Act* de 1964 qui a décidé que pour qu'une commune bénéficie de l'aide fédérale en matière de réseau de transports, il fallait que son plan de transports résulte d'une étude détaillée et concertée, faisant intervenir à la fois les transports individuels et les transports collectifs.

Le *Bureau of Public Roads* participe au financement des autoroutes urbaines, tandis que le HHFA intervient dans celui des dépenses de transports en commun.

Les diverses études et réalisations qui en découlent permettent une prise de conscience de certaines interdépendances: rénovation et dynamisme économique, transports individuels et transports en commun, urbanisation et infrastructure, notamment.

Et si la coordination de ces diverses études est encore imparfaite en raison des différents secteurs qu'elles recouvrent (villes, agglomérations, zones métropolitaines, elles-mêmes pouvant intéresser plusieurs Etats),

il est hors de doute qu'à la faveur des mesures prises par le gouvernement au cours de ces dernières années, une véritable planification est en train de s'instaurer.

Conclusion

Cette vue globale du phénomène urbain aux Etats-Unis devrait être complétée par une étude des transports: transports aériens et leur influence sur la constitution de grandes nébuleuses urbaines, transports en commun en cohérence avec les plans d'urbanisme, autoroutes urbaines aux conséquences innombrables, politique du stationnement. Ces problèmes feraient à eux seuls l'objet d'un important compte rendu.

Au point où nous sommes arrivés de cette étude, on peut conclure que c'est par le jeu de multiples initiatives privées et publiques, inspirées par des motifs financiers, que peut s'expliquer la configuration actuelle des agglomérations américaines.

Mais ces diverses interventions ne sont pas suffisamment coordonnées, de telle sorte que de graves difficultés subsistent, dont les principales sont:

l'absence d'une véritable structuration des banlieues;

le manque de liaison entre les programmes d'autoroutes urbaines, dépendant étroitement des Etats, et l'organisation des transports en commun qui reste du ressort des municipalités ou de l'initiative privée.

Nous avons aussi remarqué l'insuffisance de la planification américaine dans des faits tels que la mauvaise implantation de certaines autoroutes au détriment de l'environnement urbain, le manque de politique d'implantation des activités dans le cadre des agglomérations, etc., insuffisance due en grande partie à l'importance laissée aux décisions ou intérêts individuels dont nous venons de souligner l'influence dans l'urbanisation américaine actuelle.

Los Angeles, qui est le type même de la ville américaine, beaucoup trop uniforme, sans doute à priori peu propice aux échanges indispensables à toute vie urbaine, et dont nous avons déjà cité tant de défauts, est cependant une des villes les mieux cotées des Américains (elle est en tête pour le pourcentage annuel d'accroissement), les plus accueillantes quant au théâtre, à la musique, et les plus riches en trésors artistiques.

Notre surprise n'est donc pas encore totalement expliquée.

Nous restons persuadés que la vie urbaine aux Etats-Unis est loin d'avoir atteint sa pleine maturité et sa forme définitive. Le développement des villes est excessif en superficie, peut-être même en population et trop souvent incohérent. Ces difficultés sont reconnues par chacun, mais le fait nouveau le plus important est peut-être l'apparition du désir d'aboutir à plus ou moins long terme à une véritable planification urbaine.

Comparaison entre les problèmes urbains en France et aux Etats-Unis

Il est bien évident qu'on ne peut transporter directement en France les solutions techniques et financières dont

nous avons pris connaissance aux Etats-Unis; mais il est intéressant aujourd'hui de préciser les divergences qui interdisent de calquer les solutions françaises sur les solutions américaines et qui obligent à un effort de pensée permettant de dégager des solutions spécifiques, acceptables pour notre pays.

Nous avons cru pouvoir classer en cinq groupes les raisons principales de ces divergences.

Raisons de caractère géographique et démographique

Il est à peine besoin d'insister sur le fait qu'aux Etats-Unis vivent 200 millions d'habitants sur une superficie de près de 8 millions de kilomètres carrés, soit quatorze fois l'hexagone français; les zones désertiques sont immenses et partout la densité est bien plus faible que sur le vieux continent. *L'Europe des Six compte approximativement le même nombre d'habitants qui vivent et se déplacent sur un territoire sept fois plus petit.*

Aux Etats-Unis, 4000 km. séparent l'Atlantique du Pacifique; il y a 2000 km. des Grands-Lacs au golfe du Mexique; le pays a des dimensions qui lui ont permis d'entrer de plain-pied dans l'ère du Jet et un urbaniste a fort bien résumé la situation en expliquant que *les Etats-Unis ont cinq heures de large et deux heures de haut*, dimensions qui vont encore se réduire avec l'apparition des avions supersoniques. Les pôles de développement industriel et d'urbanisation vont ainsi se concentrer dans les quatre régions privilégiées: bordure des Grands-Lacs, nébuleuse Boston-Philadelphie, Texas et Louisiane, côte californienne, qui seront le siège de quatre aéroports géants.

Raisons de caractère historique

Le passé historique des Etats-Unis est fort ténu comparé à celui de notre vieille Europe dont les villes ont en général vingt siècles d'histoire stratifiés sous leurs pavés; ce fait important a une double conséquence:

a) les vestiges artistiques et culturels sont rares aux Etats-Unis et fort peu nombreux sont les sites qui méritent d'être totalement ou partiellement protégés; si la vie urbaine y perd en agrément (à notre point de vue d'Européen), le rôle des urbanistes et des rénovateurs en est considérablement facilité;

b) les villes industrielles européennes se sont développées pendant la deuxième moitié du XIX^e siècle, époque à laquelle les chemins de fer étaient considérés comme le

moyen de transport privilégié; on y trouve donc un maillage serré de voies ferrées et des traditions de qualité dans le service ferroviaire. La plupart des villes des Etats-Unis sont beaucoup plus récentes: nombre d'entre elles sont nées au XX^e siècle avec l'automobile et les seules installations ferrées d'envergure sont situées sur la côte est. Cette divergence doit être considérée comme essentielle pour expliquer (partiellement) le décalage inverse du développement du réseau routier.

Raisons de caractère politique

a) La France recherche un équilibre économique dans une planification souple, mais néanmoins suffisamment ferme pour influencer le plus la cadence, la spécification et l'implantation des investissements publics et privés.

Les Etats-Unis restent, par contre, profondément libéraux et persuadés que les investissements se placeront au mieux, là où la loi de l'offre et de la demande engendrera le meilleur profit; ce libéralisme fondamental tend cependant à se teinter actuellement d'une discrète planification et c'est ainsi que les subventions fédérales sont, par exemple, distribuées plus facilement aux collectivités qui peuvent présenter des études poussées en matière de transports comme en matière de rénovation urbaine.

b) Le réseau d'autoroutes en cours de construction est intitulé *National System of Interstate and Defense Highways*; la décision prise par le Congrès, en 1956, de construire un tel réseau d'autoroutes, de réaliser la plus formidable entreprise de travaux publics de tous les temps, est bien une décision à caractère politique prise à la fois sur le plan économique et sur le plan militaire.

Les Etats-Unis sont spécialement conscients du fait qu'ils ont, au sein du monde occidental, une responsabilité croissante en matière de défense; on peut idéologiquement se féliciter de cet état d'esprit ou le déplorer, mais le fait est là, solidement ancré dans l'esprit des autorités américaines comme dans celui de tous les citoyens.

c) La fiscalité est une cause très profonde de divergence entre les situations française et américaine.

Les ressources du budget français proviennent essentiellement de l'impôt sur le revenu et des impôts indirects sur les biens de consommation (prix de l'essence). *Aux Etats-Unis, un système d'imposition foncière basée sur la valeur vénale des terrains, permet de limiter la spéculation et procure aux collectivités des ressources très importantes.* Ces dispositions mériteraient d'être étudiées à fond par les spécialistes financiers français, mais il est bien évident que la décision finale a un caractère essentiellement politique.

d) L'organisation administrative des collectivités locales aux Etats-Unis est vraisemblablement mieux adaptée qu'en France à l'étude et à la réalisation des problèmes nouveaux posés par l'aménagement du territoire, en particulier au niveau des agglomérations urbaines; elle est différente d'un Etat à l'autre et la situation est certainement plus complexe sur la côte est (le peuplement y est déjà ancien et certaines traditions administratives remontent à plus de deux siècles), plus simple et plus pratique dans le centre et sur la côte ouest.

Raisons de caractère financier

La richesse des Etats-Unis est bien supérieure à celle de la France. Cela signifie que du fait du développement du pays, de l'état de son patrimoine, de la situation privilégiée de ses matières premières, *l'heure de travail y est beaucoup plus productive qu'en France*; le niveau de vie des individus y est plus élevé, et en même temps les réalisations des collectivités y sont plus importantes dans de nombreux domaines (défense, espace, recherche, éducation, sports, autoroutes, télécommunications, etc.).

D'autre part, *on trouve aux Etats-Unis de l'argent libre à un taux d'intérêt relativement faible*; les banques représentent ainsi un pouvoir infiniment plus puissant qu'en France. On a cité le cas du tunnel routier de Baltimore qui a été entièrement réalisé sur fonds privés; les travaux auraient coûté (tunnel et divers accès autoroutiers) environ 65 milliards d'anciens francs; le trafic qui emprunte ce tunnel est de l'ordre de 45 000 véhicules par jour et le péage y est fixé à 250 anciens francs pour un véhicule touriste; les fonds ont été récoltés par un emprunt effectué au taux très réduit de 3 % remboursable en quinze ans; mise en service en 1955, l'installation sera entièrement remboursée en 1970. Là aussi, nous pensons que les spécialistes financiers français devraient réfléchir au rôle stimulateur de l'argent que peuvent librement investir les banques d'affaires.

Raisons de caractère humain

L'état d'esprit du citoyen américain (il y a incontestablement une certaine unité dans ce vaste pays malgré les particularismes locaux) est fort différent de l'état d'esprit du Français moyen.

a) L'Américain est pragmatique. Le Français est plus rigoriste dans son raisonnement, il cherche à tirer des lois générales, il cherche à comprendre; peut-être Descartes lui a-t-il rendu finalement un mauvais service? L'Américain cherche au contraire à réaliser et *l'expérience a toujours raison sur la raison.*

b) L'Américain est mobile. Le Français a des origines paysannes et reste attaché à la glèbe. *L'Américain habite là où il travaille, alors que le Français veut travailler là où il habite*; on prétend à Los Angeles que l'Américain change tous les sept ans de femme, de domicile et de situation... Il est incontestable, en tout cas, que l'Américain déménage facilement et qu'en particulier chaque fois que son niveau de vie s'élève, il recherche une demeure correspondant exactement à sa nouvelle situation financière (et

par conséquent sociale); cette mobilité est d'autant plus évidente qu'on se déplace vers l'ouest. Dans la vieille Amérique, sur la côte est, nous avons par moments entendu quelques remarques auxquelles nos oreilles sont familières: «le rosier que j'ai planté», «la maison dans laquelle sont morts mes parents», sentiments fort honorables, mais constituant des freins à la rénovation urbaine.

c) En matière esthétique, la différence est peut-être encore plus sensible. Ne parlons pas de la gastronomie, ni même plus prosaïquement de la nourriture quotidienne: les besoins des Américains y sont fort différents de ceux des Français. Les villes américaines ne sont pas faites pour le piéton ni pour la promenade: absence de places, de fontaines, de monuments, de palais, d'escaliers, éléments esthétiques dont nous avons le désir profond de meubler notre existence quotidienne mais qui coûtent fort cher à installer, puis à entretenir. Nous n'admettrions pas non plus, dans les villes françaises, des distributions d'énergie électrique sur poteaux en bois avec transformateurs visibles perchés au sommet de poteaux et fils de distribution pendant en chaînettes; c'est pourtant ce que l'on trouve dans les plus nobles quartiers de villes américaines. Alors que des dépenses considérables sont faites pour la voiture et pour les autoroutes, nulle part nous n'avons trouvé un cachet particulier dans la présentation des stations-service ou des immenses expositions de voitures d'occasion.

La hiérarchie des besoins intellectuels n'est pas superposable dans les deux pays et *ce fait important conduit à un choix différent des investissements à faire dans un cadre financier donné.*

Cela ne veut pas dire que les Américains soient insensibles à toute forme de la beauté; nous avons pu admirer les musées garnis des œuvres fondamentales des plus grands artistes; nous avons apprécié des immeubles très remarquables, à l'architecture parfois surprenante et très en avance sur l'architecture européenne (aérodrome Foster-Dulles, à Washington). Mais nous ne pouvons passer sous silence ce que nous considérons comme des fautes de goût caractérisées, l'exemple le plus notable étant la reconstitution du Parthénon en béton de gravillons lavés qui siège paradoxalement sur une vaste pelouse plate de Nashville..., la ville où nous fûmes peut-être le plus sympathiquement reçus et accueillis.

d) L'Américain a, plus que nous, le sens de l'intérêt des investissements collectifs; il sait que *son niveau de vie ne se mesure pas uniquement à l'ampleur de son salaire et de son compte en banque, mais qu'il dépend de plus en plus de la qualité et de la quantité des équipements que les collectivités peuvent mettre à sa disposition.* Sur ce point, nous sommes probablement dans une bonne voie; toutes les études de présentation du cinquième Plan y insistent vigoureusement. Une bonne propagande permettra, nous en sommes certains, de convaincre petit à petit les Français de l'importance, pour leur vie quotidienne, des équipements collectifs.

P. Boilot et G. Dreyfus.

Congrès international sur l'utilisation de l'acier

organisé à Luxembourg du 28 au 30 octobre 1964 par la Haute Autorité de la Communauté européenne du charbon et de l'acier (CECA)

Consacré à l'utilisation de l'acier dans la construction, aux progrès réalisés et aux perspectives d'avenir, ce congrès était placé sous la présidence de M. J.-M. Jeanneney, ancien ministre, professeur à la Faculté de droit et des Sciences économiques de Paris, assisté de deux vice-présidents: M. Baeschlin, ingénieur, secrétaire général de la Convention européenne des associations de la construction métallique à Zurich, et M. E. Eiermann, architecte, professeur à l'Ecole polytechnique de Karlsruhe.

La séance solennelle d'ouverture avait eu lieu dans la grande salle du nouveau théâtre de Luxembourg, œuvre de l'architecte français A. Bourbonnais, en présence du grand-duc et de la grande-duchesse du Luxembourg. Au cours de cette séance, les congressistes (plus de 1000 provenant de 25 pays) ont écouté les allocutions de M. Dino del Bo, président de la Haute Autorité, et de M. P. Werner, ministre d'Etat, président du Gouvernement luxembourgeois, ainsi que les exposés et rapports de M. F. Hellwig, membre de la Haute Autorité, sur «le marché de l'acier et l'utilisation de l'acier»; de M. J.-M. Jeanneney sur les «innovations techniques et la prospérité économique»; de M. H. Petschnigg, architecte, sur les «aspects fonctionnels et esthétiques de la construction en acier»; de M. F. Stuessi, professeur à l'Ecole technique supérieure de Zurich, sur les «développements actuels et potentiels de la construction en acier»; de M. P. Coheur, professeur à l'Université de Liège, sur «l'évolution des caractéristiques de l'acier destiné à la construction métallique»; enfin de M. L. Donato, professeur à l'Ecole polytechnique de Turin, sur «les règlements concernant la construction en acier dans les pays du Marché commun».

Au cours des deux journées suivantes, les congressistes ont participé aux travaux des sept commissions spécialisées et se sont réunis de nouveau à la séance plénière de clôture qui comportait un rapport de M. G. E. Danforth, architecte, sur «la construction en acier – problèmes et tendances vus par l'Amérique», les exposés sur les conclusions des travaux de ce congrès par les vice-présidents, M. E. Eiermann et M. M. Baeschlin, enfin, un discours de M. Dino del Bo et l'allocution finale de M. J.-M. Jeanneney. Il nous est évidemment impossible d'analyser ici en détail les très intéressants travaux du congrès, et nous signalons à nos lecteurs que la CECA en publiera un compte rendu complet.