

Melco MENOUER
Ouassila



A. 04/98
13 SEPT 1998
ARCHIT.

l'ont par les associations de défense qui doivent les
taller avec la municipalité pour obtenir le classement
immédiates non encore protégées. On comprend
enfin de ces batailles d'opinion qui se déroulent
d'habitude et qui opposent généralement à l'État
Design Preservation League à des promoteurs et sou-
vent à la municipalité qui se contenterait bien de ce
qui a été fait. Pour elle, la réhabilitation du quartier est
depuis longtemps un des éléments d'une stratégie tou-
tefois dont la pierre angulaire est en fait l'extension
du centre du congrès et la rénovation du parc frontal-
ier. Il convient de le renforcer avec des établissements
de grande taille et de limiter la protection des sites à
des zones sacrées (comme l'Española Way) qui ser-
vront d'attraction aux congressistes tout en laissant
les promoteurs s'occuper du reste.

La Beach esplanade doit être rénovée vers elle
la clientèle qui la déserte. Elle est touchée par la paucité
d'installations de son « vieux » quartier au déco-
La préservation du patrimoine apparaît dès lors, ici
comme dans de nombreuses autres villes américai-
nes, comme un moyen privilégié de récupérer du
Centre ville.

Rappelons ici que le fait d'être inscrit à l'inventaire
national permet de bénéficier de certaines protections. La ville
l'édifice mais n'est pas une protection en soi. La ville
décide souverainement en la matière et met en œuvre
une législation plus ou moins sévère. C'est ainsi que
le congrès ne peut être inscrit que si la ville a
historique au déco qui s'étend sur environ un mile
carré est réellement protégé des démolisseurs par le
réglement local d'urbanisme. Les immeubles ou les
rues à protéger ont été désignés par une commission
son locale (Miami Beach Historic Preservation Board)
qui d'ailleurs n'est pas seule à décider puisque c'est
la Commission Municipale qui statue en dernier
ressort.

Le rôle des pouvoirs publics locaux est donc

THE BRITISH LIBRARY

Document Supply Centre

WARNING: Further copying of this document (including storage in any medium by electronic means), other than that allowed under the copyright law, is not permitted without the permission of the copyright owner or an authorised licensing body.

This document has been supplied by or on behalf of:
The British Library Document Supply Centre
Boston Spa, Wetherby, West Yorkshire LS23 7BQ
UNITED KINGDOM

La réhabilitation des quartiers historiques dans les centre-villes aux Etats-Unis

par Gérard DOREL

Professeur à Paris I

RESUME

L'histoire est à la mode aux Etats-Unis, notamment depuis la célébration du bicentenaire de l'Union en 1976. Avec ce goût pour le passé, les Américains redécouvrent leur patrimoine architectural et sont soucieux de le préserver. Cette préoccupation, relativement nouvelle aux Etats-Unis, rejoint les intérêts des villes qui souhaitent régénérer leur centre et ceux des propriétaires et des promoteurs immobiliers qui bénéficient des largesses fiscales de la loi fédérale sur le patrimoine historique.

L'article montre à partir de divers exemples comment la préservation historique intéresse des types très divers d'espaces urbains, depuis les « Main Street » jusqu'au quartier « art déco » de Miami Beach en passant par la restauration des établissements industriels de Lowell.

ABSTRACT

The rehabilitation of historical districts in the American downtowns (USA). History is in fashion in the United States, especially since the celebration of the Union Bicentennial in 1976. With the liking for the past, American people rediscover their architectural heritage and feel concerned with their preservation. This relatively new preoccupation in the United States is shared with the Cities which want to regenerate their downtown and owners and property developers who get important tax deductions from the National Historic Preservation Act.

The author gives several examples of historical preservation in various cases, from the « Main Street » to the restoration of industrial buildings in Lowell and the « art-déco » district of Miami Beach.

Alors que dès le 19ème siècle se mettaient en place des structures de protection des sites naturels, la préservation historique est restée longtemps limitée à quelques cercles étroits aux Etats-Unis. Ces groupes parvinrent, non sans difficulté d'ailleurs, à sauver quelques lieux chargés d'histoire nationale comme le célèbre State House de Boston ou les anciennes résidences privées des premiers Présidents à Mont Vernon (Washington) et à Monticello (Jefferson). L'opinion et plus encore les milieux d'affaires ne voyaient qu'obstacles dans ces vieux quartiers tôt décâtiés qui n'avaient comme avantage que d'être proches des centres d'affaires. Leur destruction allait de soit puisqu'elle permettait d'éliminer des « slums » et d'offrir ces espaces tant recherchés pour la construction de nouveaux gratte-ciels.

L'esprit du temps n'étant pas à la préservation mais plutôt au « newer is better » (le plus neuf est le mieux), des milliers d'immeubles construits au 18ème et surtout au 19ème siècles ont été rasés, rien n'échappant à cette tourmente puisque disparurent aussi bien des « folies » du 18ème et du début du 19ème siècles que

les premiers buildings construits par les célèbres architectes de l'école de Chicago.

Ces excès ont cependant fini par alerter des groupes de citoyens plus conscients de ces pertes irrémédiables. Déjà en 1926, la fondation Rockefeller sut restaurer et animer une ville coloniale (Williamsburg, Virginie) tandis que deux ans plus tard la ville de Charleston (Caroline du Sud) parvenait à bloquer la destruction de ce qui deviendra la ville la mieux préservée des Etats-Unis.

1. La naissance d'un mouvement national en faveur de la préservation historique

La volonté de la ville de New York de raser en 1945 le site de Castle Clinton, témoin de l'histoire new-yorkaise depuis l'arrivée des Hollandais jusqu'à la guerre de 1812 mais témoin gênant puisque sur le tracé de la construction du tunnel de Brooklyn, souleva la réprobation d'un grand nombre de New-Yorkais qui parvinrent non seulement à bloquer le projet mais aussi, avec l'aide du Service des Parcs Nationaux, à faire créer en 1949 par le Congrès des Etats-Unis l'Association Nationale pour la Préservation Historique (National Trust for Historic Preservation). Son rôle est de veiller à la sauvegarde des lieux de la mémoire américaine, singulièrement les vieux quartiers des villes, les immeubles d'intérêt architectural, les anciennes fortifications, voire les sites des champs de bataille.

Cette association, qui compte aujourd'hui parmi ses 225 000 membres les épouses encore vivantes de tous les présidents américains, a joué un rôle déterminant dans le vote de la loi de 1966 (National Historic Preservation Act) qui non seulement met en place un inventaire national (National Register Program) mais a créé aussi un fonds spécial (Urban Development Action Grant, UDAG) et autorise une série de déductions fiscales particulièrement attractives. Les particuliers ou les promoteurs immobiliers peuvent en effet prétendre, dès lors que l'immeuble qu'ils veulent restaurer se trouve dans un des 1200 districts officiellement reconnus par le Ministère de l'Intérieur, à un crédit d'impôt représentant 25 % du coût des travaux et à un amortissement accéléré de leur investissement global.

Le gouvernement fédéral a consacré depuis un quart de siècle 11 milliards de dollars à ces opérations de réhabilitation. 16 000 bâtiments classés à l'inventaire ont été restaurés un peu partout aux Etats-Unis. Ces opérations associent pouvoirs publics locaux et d'Etat et entreprises privées, notamment des sociétés immobilières qui se sont spécialisées dans la rénovation d'immeubles anciens. On transforme ici un vieil édifice fin de siècle délabré en immeuble de bureaux, là un cinéma art déco en galerie marchande, ailleurs une villa de style victorien en logements luxueux à moins que, sur fonds publics, on puisse y aménager des logements locatifs à loyer modéré.

L'association nationale, relayée par ses branches régionales ou par d'innombrables groupes locaux de défense, tente systématiquement d'arracher à la démolition pure et simple les sites et les immeubles qui lui paraissent dignes d'intérêt. Elle y parvient souvent mais pas toujours malgré des procédures acharnées auprès des tribunaux. Il est en effet difficile de sauver un immeuble, même s'il se trouve dans un district inscrit à l'inventaire, puisque l'action fédérale n'est qu'incitative et pas du tout d'ordre réglementaire, les questions d'urbanisme étant du ressort exclusif des collectivités locales.

La préservation des monuments historiques exige la pleine et entière mobilisation des villes qui généralement ne s'y intéressent que dans la mesure où des associations locales de sauvegarde sont suffisamment actives et sont capables de prouver aux édiles l'intérêt économique et surtout touristique de ces opérations de sauvetage. La sauvegarde d'un immeuble isolé est donc très difficile et il faut beaucoup d'acharnement pour préserver ici une modeste station service des années Trente, là une imposante gare de voyageurs déclassée aux superstructures rouillées, ailleurs une de ces maisons victoriennes comme il s'en est tant construit au siècle dernier dans les petites villes américaines.

2. Les types d'opérations de réhabilitation dans les centres des villes américaines

2.a. le programme de réhabilitation des «Grands Rues»

Depuis une dizaine d'années, l'Amérique redécouvre ses centre-villes et presque toutes les municipalités tentent de leur redonner vie en engageant de spectaculaires opérations de rénovation qui bénéficient d'un programme fédéral spécifique: le National Main Street Center. Il s'agit de la restauration d'immeubles datant pour la plupart de la deuxième moitié du 19ème siècle ou du début du 20ème.

Dans les centres d'affaires des grandes villes, les premiers gratte-ciels construits dans le dernier quart du 19ème siècle sont désormais préservés. Au lieu de les raser, on les rénove systématiquement. Parfois, on ne conserve que les façades et on les intègre dans de nouvelles constructions dont les audaces post-modernistes sont ainsi tempérées, au moins au niveau des premiers étages, par les lignes massives et solides des façades de pierre massive des immeubles fin de siècle.

Dans les petites villes, on s'attache à redonner vie aux rues commerçantes du centre en restaurant immeubles, magasins et autres lieux publics. Le plus souvent, ces bâtiments sont de faible hauteur, quelques étages seulement, et construits selon les techniques en vogue à l'époque associant sur une armature de fonte ou d'acier des matériaux comme la brique ou la pierre de taille. De larges baies vitrées éclairaient à profusion les rez-de-chaussée tandis que sculptures et encorbellements rappellent la décoration un peu chargée de style «Second Empire» encore si présent dans les secteurs les plus anciens des centre-villes nord américains.

Ces «Grands Rues» qui n'avaient pu résister à la concurrence des complexes commerciaux des banlieues semblaient pourtant condamnées. Leur déclin n'avait pas été brutal mais avait pris la forme d'une lente dégradation. Commerces, bureaux, cinémas et théâtres avaient progressivement fermé et laissaient place aux immigrants les plus récents et les plus pauvres, aux cinémas porno et à la crasse généralisée qui frappe tant les visiteurs européens quand ils arrivent dans de tels quartiers. Les propriétaires n'investissaient plus faute de locataires capables de payer des loyers acceptables. Les villes ne s'occupaient plus des abords, laissant se dégrader les trottoirs et le mobilier urbain. C'est ainsi que s'entretenait le processus de dégénérescence urbaine qui souvent pouvait aller jusqu'à la ghéttoisation.

Ce spectacle urbain, sans être totalement éliminé, loin s'en faut, recule néanmoins. Nombre de villes américaines ont joué la carte de la restauration de leur «Main Street» puisque 548 opérations ont été recensées depuis 1981 au titre du programme fédéral de rénovation de ces rues commerçantes des centres.

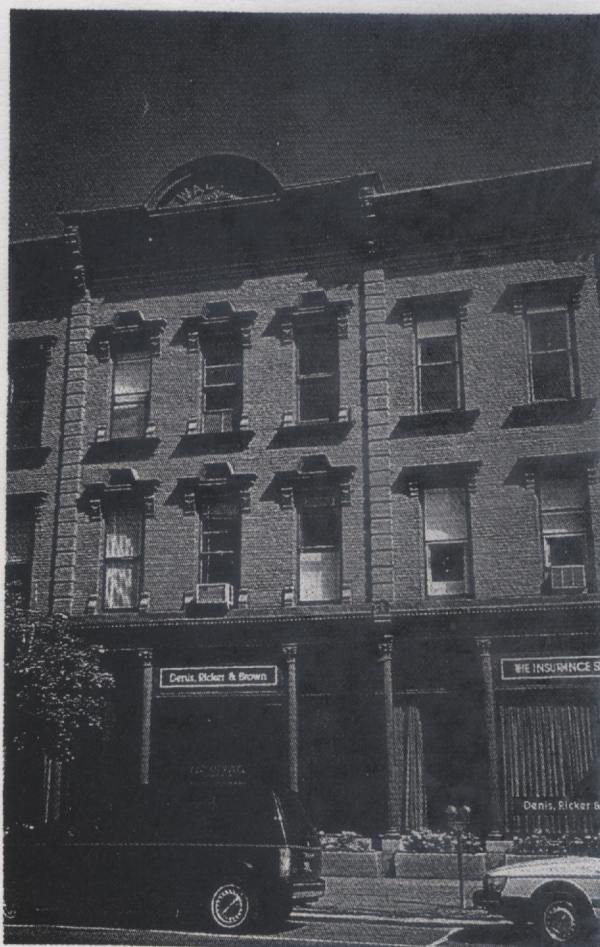
Les résultats sont inégaux mais souvent remarquables. Montpelier, la petite capitale du Vermont (8000 habitants), a en quelques années redonné vie aux deux axes qui se croisaient dans son centre: State Street avec ses vieilles demeures victoriennes soigneusement restaurées et utilisées par les services de l'Etat et Main Street, dont les immeubles commerciaux à deux étages ont été réparés, repeints de couleur fraîche et mis en valeur par une voirie rénovée et attractive (fig.1) (photos 1 à 4). On pourrait aussi citer Athens, une petite ville géorgienne à vocation universitaire de 45 000 habitants retenue dès 1980 comme site expérimental. Non seulement le centre revit comme en témoigne l'augmentation spectaculaire du chiffre d'affaires des commerces et celle, non moins fondamentale, des taxes locales, mais le nombre des logements vacants a diminué de 80 %.

2.b. Fronts d'eau et quartiers de gares de voyageurs

Les gares de voyageurs, construites entre 1850 et les années Vingt pour les dernières d'entre elles, s'imposent encore dans le tissu urbain des grandes villes américaines. Mais délaissée, elles avaient fini par apparaître comme les témoins rouillés et décatis d'une splendeur passée sur les franges, voire au cœur, de quartiers abandonnés à la crasse et à la misère. Nombre de ces gares ont pu donc être détruites dans les années d'après guerre, sans considération aucune pour leur qualité architecturale. La célèbre Pensylvan-



Fig. 1. Un exemple de réhabilitation d'une «Grand-rue»: Main Street à Montpelier (Vermont).



Photos 1 et 2. Deux vues (août 1990) montrant la rénovation des immeubles fin de siècle de State et Main Streets, Montpelier (Vermont). Photos G. Dorel.

nia Station de New York a ainsi fini dans les dépôts de gravats de la rive ouest de l'Hudson.

Ces excès ont alerté l'opinion et conduit les pouvoirs publics à tenter de sauver ces édifices dans le cadre

de programmes associant les compagnies ferroviaires encore propriétaires. Il leur est donné faculté de valoriser ces espaces en plein cœur des villes en association avec les services municipaux qui se chargent de rénover les accès et la voirie. C'est ainsi que la gare de Boston, au contact du quartier financier et des slums de la ville chinoise, a été totalement restaurée telle qu'elle avait été construite au siècle dernier avec sa façade de pierre de taille et son immense verrière. Elle continue d'accueillir les derniers trains de voyageurs reliant la ville à New York et les trains de banlieue mais elle est surtout devenue un «M.U.D.» (multiple use development), c'est-à-dire un de ces complexes immobiliers qui se multiplient dans les secteurs en cours de rénovation et qui associent sur le même site: commerces, bureaux et activités hôtelières.

Ces opérations rejoignent celles réalisées depuis un quart de siècle dans un certain nombre de ports américains qui ont systématiquement restauré les secteurs portuaires abandonnés en centre-ville au profit d'installations d'aval plus vastes et plus commodées. Y Boquet et C. Chaline ont décrit ces opérations de rénovation des fronts d'eau particulièrement réussies à Boston, à Baltimore et à San Francisco. De même ordre sont les opérations menées dans les villes nées sur un site fluvial. L'exemple du Vieux Carré à La Nouvelle Orléans est bien connu. Celui de la capitale de la Californie peut-être moins. Sacramento a en effet réussi un remarquable sauvetage de son vieux quartier d'entrepôts installé en bordure du fleuve à l'abri d'une digue. Ces bâtiments qui menaçaient ruine ont été réparés, voire totalement reconstruits, et sont aujourd'hui animés par de nombreux magasins, des restaurants et un musée sur les transports ferroviaires qui occupent l'ancienne gare de l'Union Pacific. La reconstruction très soignée de la voirie, les trottoirs de planche, les candélabres et le mobilier urbain en fonte moulée, rappellent le décor sinon l'atmosphère de ces villes de l'ouest au moment de la conquête.

2.c. Le sauvetage de bâtiments publics d'intérêt architectural

Autre type d'opération, la restauration d'édifices publics appartenant aux pouvoirs publics. La démolition du premier gratte-ciel construit par l'architecte Sullivan à Saint-Louis, le Wainwright Building, entraîna là aussi une telle émotion que le Congrès créa en 1978 un nouveau fonds, «Endangered Properties Fund» destiné à financer partiellement la restauration d'anciens immeubles fédéraux abandonnés par les agences gouvernementales. C'est ainsi que fut sauvé le bureau central des postes à Saint-Louis et plus récemment la gare de la capitale fédérale.

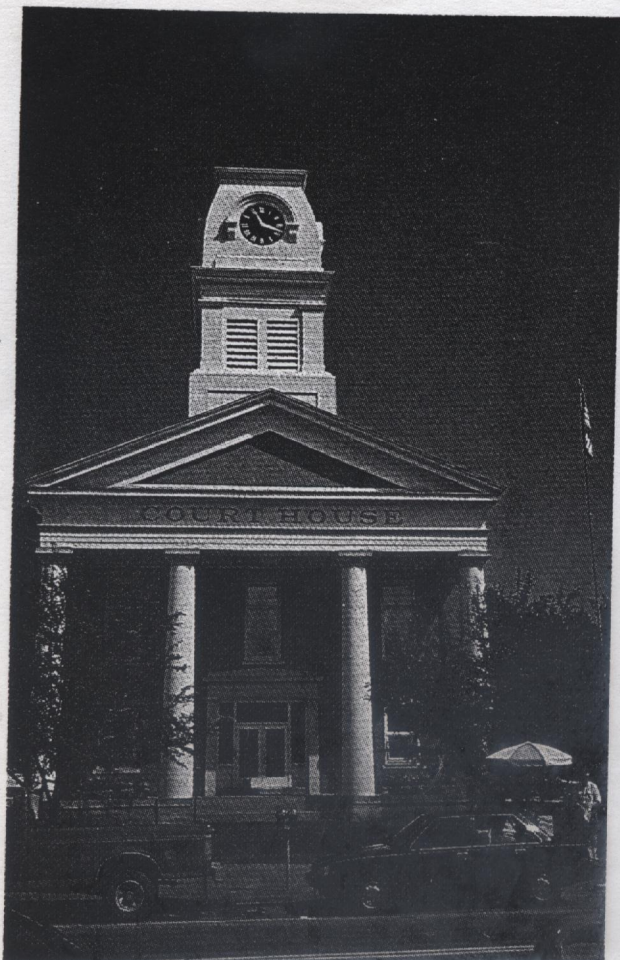


Photo 3. Le palais de justice (première moitié du 19^e siècle) - Montpelier (Vermont). Photo G. Dorel.

3. La préservation des quartiers industriels du 19^e siècle

La redécouverte de l'héritage industriel du 19^e siècle a donné lieu, singulièrement en Nouvelle Angleterre, à un mouvement de restauration des usines fermées dans l'entre deux et dans l'immédiat après guerre. Usines et logements d'entreprises (les «boardings houses» des tisseuses) pourrissaient sur place, abandonnés par leurs anciens propriétaires partis chercher dans le sud main-d'œuvre et matières premières bon marché. Barrages, prises d'eau et canaux d'aménée aux turbines n'étaient plus entretenus, les berges s'effondraient, les écluses ne fonctionnaient plus, le matériel qui n'avait pu être démonté rouillait sur place.

C'est ainsi que les villes de la vallée de la Blackstone river (Rhode Island) et surtout de la Merrimack, de Manchester (New Hampshire) à Lowell et Lawrence (Massachusetts), apparaissaient comme de véritables cimetières industriels, des villes sinistrées condamnées à un lent dépérissement.

Là aussi la renaissance est venue de groupes locaux soucieux de redonner vie à leur communauté. Au lieu d'abattre ces anciennes usines construites en leurs temps comme des châteaux, au lieu de détruire leurs bâtiments administratifs couronnés de tours, ornés



Photo 4. Le complexe administratif du Pavillon. Montpelier (Vermont). Photo G. Dorel.

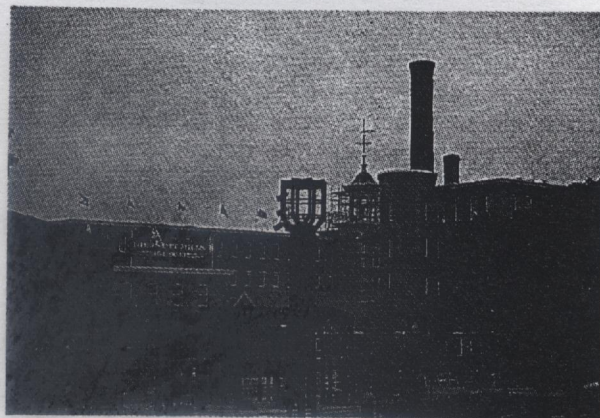


Photo 5. Rénovation des espaces publics urbains à Lowell : place publique devant la «Boot Mill Cy» qui est en cours d'aménagement pour en faire un musée du textile américain (1991). Photo G. Dorel.

parfois de sculptures et de baies ouvragées qui se voulaient symboles de la puissance des entreprises qui les contrôlaient, on a décidé de les restaurer et de les affecter à d'autres usages. La démolition à Lowell en 1966 d'un ensemble architectural exceptionnel, les beaux bâtiments de Dutton Street qui abritaient autrefois les pensions de famille des tisseuses venues des campagnes, et le vote la même année de la loi sur la National Historic Preservation Act, amènent les pouvoirs publics locaux, municipalité et Chambre de Commerce, à faire inscrire l'ensemble du centre de Lowell à l'inventaire des monuments historiques.

Dès lors, bénéficiant des avantages financiers de la loi, Ville de Lowell, particuliers et sociétés immobilières ont commencé à réhabiliter les usines et leurs abords tandis que l'Etat du Massachusetts et l'Etat fédéral créaient un Parc National (1987) et aménageaient dans d'anciennes usines des espaces muséographiques et un centre d'interprétation (photos 5, 6, 7). L'opération, qui fût et demeure largement financée par les pouvoirs publics, n'a pas qu'une vocation touristique bien qu'elle reçoive annuellement un quart de million de visiteurs. La plus grande partie des immeubles restaurés est réservée à diverses activités soit de services, soit d'industries légères.

D'autres opérations de ce type ont été menées dans le Nord-Est. En Nouvelle Angleterre, les exemples sont

nombreux et participent de la renaissance économique de cette région. Manchester (New Hampshire) est en passe de réussir la réhabilitation des usines d'Amoskeag Mills, qui s'allongent d'un seul tenant sur deux kilomètres le long de la Merrimack. Cet ensemble unique au monde, fermé depuis 1935, abrite dans ses bâtiments restaurés plus de 250 PME.

Partout aux Etats-Unis, les promoteurs immobiliers redécouvrent les potentialités de ces entrepôts et de ces usines dans les centres. On pourrait ici aussi bien citer les travaux réalisés à Tampa (Floride), dans l'ancien district des usines à cigares, que ceux du centre de Tacoma (Washington) ou mieux encore ceux de Denver qui a su avec bonheur faire d'une ancienne brasserie un des points forts du renouveau de son centre. Même Homestead (près de Pittsburg, Pennsylvanie), pourtant au cœur d'une région littéralement abandonnée par la sidérurgie, s'est efforcée de redonner quelque lustre à son centre mais n'a pu encore se débarrasser des immenses friches industrielles abandonnées telles quelles par l'US Steel Cy. Il est vrai qu'elle n'a pas bénéficié des mêmes attentions fédérales que Lowell, premier Parc National Urbain jamais créé aux Etats-Unis.

4. Miami Beach, exemple achevé de restauration d'un district urbain historique

4.a. Une urbanisation par étapes

Ce qui n'était encore au début du siècle qu'un cordon littoral marécageux et couvert de mangrove est devenu en moins de trente ans une de plus célèbres stations balnéaires des Etats-Unis, attirant par centaines de milliers les touristes du Nord-Est en mal de villégiature hivernale. L'occupation de cette étroite bande de littoral a commencé dès que fut achevé un premier pont de bois qui, à partir de 1912, permet de relier l'île à Miami. L'urbanisation de ce qui allait devenir Miami Beach commença donc au sud, là où le cordon est d'ailleurs le plus large, tandis que les matériaux tirés du dragage de la lagune, la baie de Biscayne, étaient utilisés en remblais pour créer des îlots artificiels, qui peuvent être considérés comme les toutes premières marinas jamais construites aux Etats-Unis. Dès 1915, la population résidente est déjà suffisamment nombreuse pour que le secteur puisse obtenir le statut de ville et prenne le nom de Miami Beach City.

Miami Beach participe entre 1920 et 1923 au formidable boom immobilier et touristique qui transforme la région. Le hurricane dévastateur de 1926 puis la «tornade» du krach de 1929, freinent le mouvement sans pour autant le bloquer mais en le transformant. Aux villas luxueuses succèdent les constructions basses et denses du style «art déco» où hôtels et immeubles en meublés continuent d'attirer la clientèle du Nord-Est. Miami Beach devient alors le lieu de villégiature favori des classes moyennes new yorkaises.

Le quartier se construit rapidement, pour l'essentiel entre 1920 et 1942, C'est dire son caractère très homogène et le fait qu'il puisse apparaître aujourd'hui comme un remarquable témoin de ce style art déco américain connu parfois sous le qualificatif de «streamliner» par référence aux lignes aérodynamiques et aux

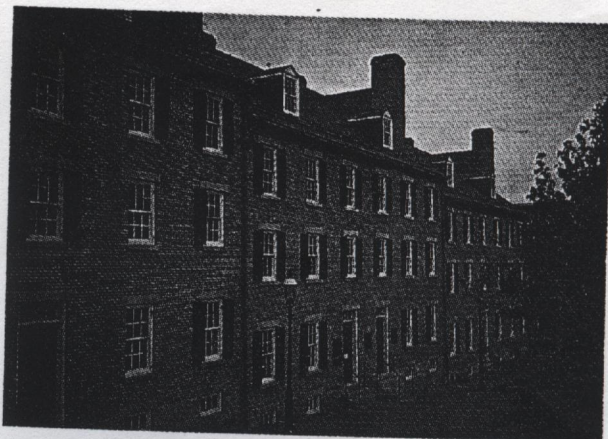


Photo 6. Anciennes pensions de famille abritant autrefois les fileuses et restaurées récemment à Lowell (Mass.). Photo G. Dorel.

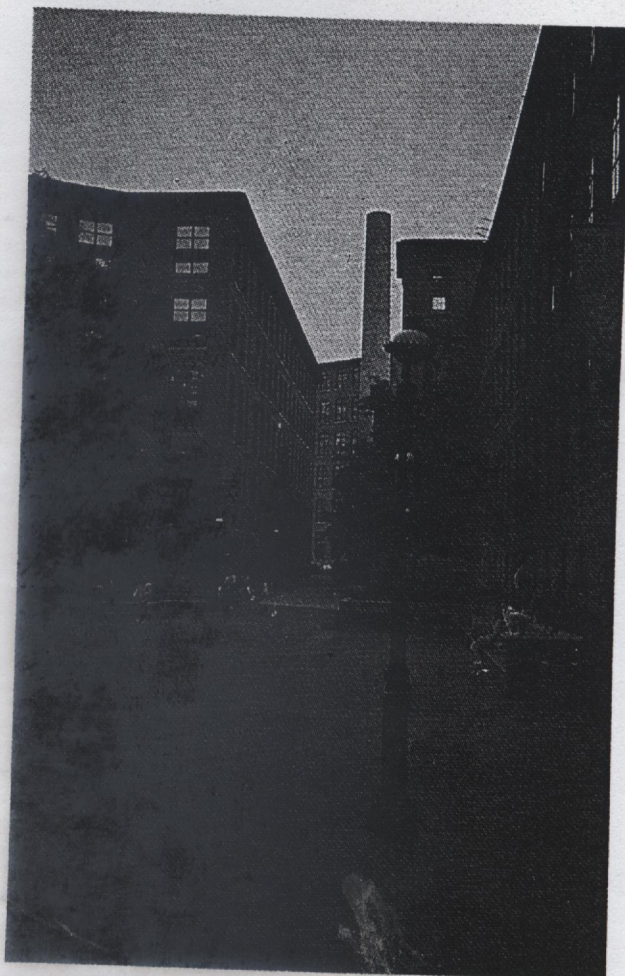


Photo 7. Le centre d'interprétation sur le site de l'usine de la Lowell Manufacturing Company, Lowell (Mass.). Photo G. Dorel

matériaux utilisés dans la décoration des paquebots des années Trente, notamment le S.S. Normandie: façades géométriques aux lignes épurées, palette des couleurs où dominent les pastels et les «ice creams colors», décors inspirés du monde tropical avec leurs représentations stylisées de palmiers et d'autres plantes ou animaux tropicaux, autant d'éléments caractéristiques du style art déco qui s'impose un peu partout aux Etats-Unis dans les années Trente (fig. 2 et 3).

Avec l'après guerre, la fonction touristique reprend vigoureusement mais elle se porte plus au nord de

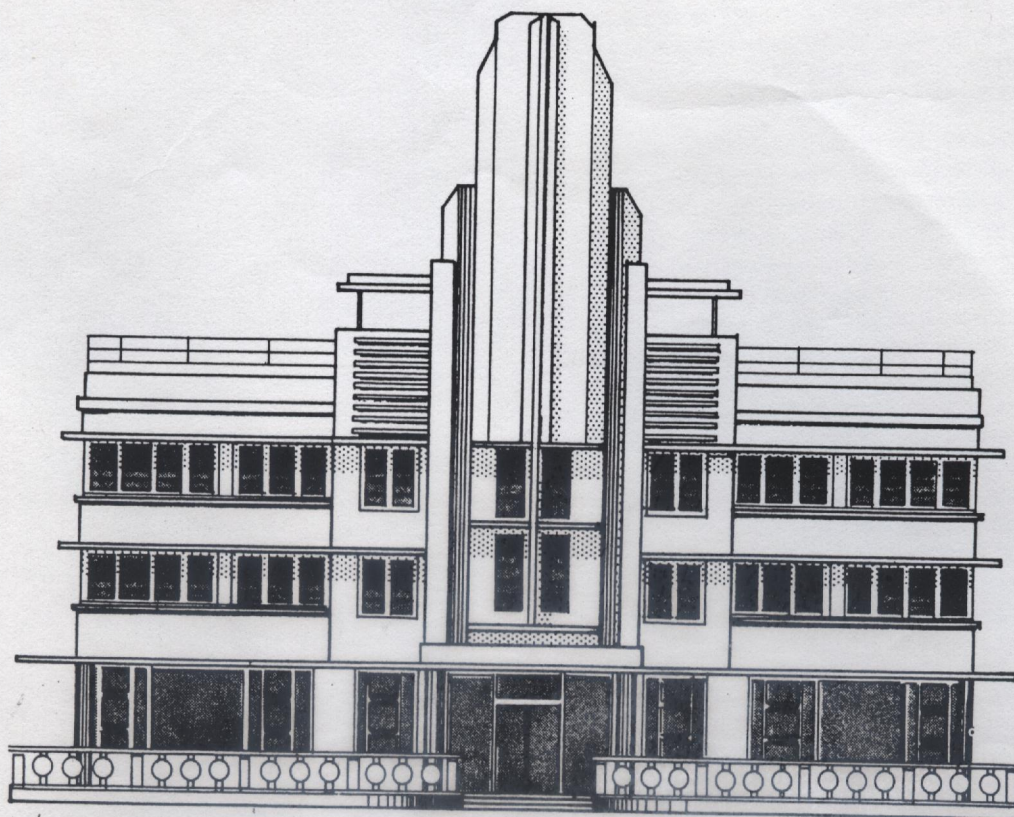


Fig. 2.
Un exemple typique du style art déco des années trente: le Breakwater Hotel, tel qu'il vient d'être restauré. Ocean Drive.

la ville aux dépens du quartier art déco qui se dégrade rapidement. Elle prend alors la forme d'immeubles résidentiels en co-propriétés (les «condo») ou de grands hôtels qui se pressent les uns contre les autres, leur pignon face à l'océan, en une longue ligne de dominos coincés entre la plage et Collins Avenue. A l'ouest de cet axe nord-sud, au-delà de l'Indian Creek, les riches villas construites le long des canaux ou sur les îles de la baie de Biscayne continuent de former des quartiers à part, protégés autant des curieux par les terrains de golfs que par les difficultés d'accès qui en font une banlieue très exclusive de Miami.

A l'aube des années 80, la ville est ainsi composée de quartiers très distincts:

- le «vieux» Miami Beach au sud avec ses petits immeubles art déco en voie de dégradation et la South Pointe aux entrepôts délabrés,
- le littoral nord, entre Collins Avenue et l'océan, frangé d'immeubles et d'hôtels,
- la zone interne du cordon, correspondant à une succession de marinas et d'îles artificielles avec leurs villas et trois vastes terrains de golf.

4.b. Un secteur sud vieillissant et en voie de paupérisation

Cette station prestigieuse qui attirait depuis des décennies les hivernants du Nord-Est, ces «snowbirds» des quartiers juifs de Brooklyn ou des banlieues de la Mégapolis, apparaissait ainsi comme bloquée au milieu des années 1970. Alors que partout ailleurs, notamment à Biscayne, Coconut ou Coral Gables se multipliaient d'immenses et luxueux condominiums, Miami Beach vieillissait, ses immeubles se fanaient tandis qu'un phénomène de paupérisation de la popu-

lation résidente accentuait le déclin et faisait fuir les plus riches.

Même les grands hôtels, construits en bordure de plage au nord de Miami Beach aux lendemains de la seconde guerre, survivaient difficilement et nombre d'entre eux furent vendus par appartements. La ville n'enregistre d'ailleurs plus une seule grande construction après 1967 et se débat dans d'inextricables problèmes: appauvrissement des résidents, formés surtout de modestes retraités vivant de leur pension fédérale, décrépitude des bâtiments liée au déclin des activités commerciales et, pour couronner le tout, érosion dramatique de la plage qui avait fait la renommée de la station. La multiplication des épis que chaque hôtel ou résidence avait fait construire pour se protéger avait en effet accéléré le phénomène de l'érosion et la plage «maigrissait» au point de menacer les immeubles construits en bord de mer. La ville avait laissé faire, incapable de mobiliser les fonds pour engager les travaux d'ensemble.

Le recensement de la population de 1980 traduit bien ce déclin du secteur sud de Miami Beach et du cordon littoral comme le montre le tableau de la page suivante.

Ces chiffres soulignent l'ampleur des difficultés économiques qui accablent le secteur sud où deux types de pauvreté coexistent difficilement: d'une part celle des retraités qui vivent modestement de leur pension de retraite minimum, de l'autre celle des nombreux immigrés caraïbes qui trouvent refuge dans ces quartiers appauvris aux conditions de logement médiocres mais bon marché.

Un résident sur quatre de la ville de Miami Beach est alors considéré comme pauvre au regard des normes

Tableau: la situation démographique de Miami Beach en 1980

Secteur urbain	Population milliers	Age médian	Part des >65 ans	Revenu moyen par tête	% de pauvres
South Miami (quartier Flamingo et Sth Shore, W. Av.)	43	70 ans	65 %	# 5000 \$	25 %
Cordon littoral nord (Ocean Dr., Sth Shore)	22,5	70 ans	67 %	de 7 à 12000 \$	12 %
Zone interne (Biscayne Point, Normandy, La Gorce, Sunset Islands, Venetian Islands)	30,8	45 ans	23 %	de 8 à 23000 \$	0 %
MIAMI BEACH total	96,3	66 ans	52 %	# 9000 \$	26 %

Source: recensement de la population 1980 (données par quartiers).

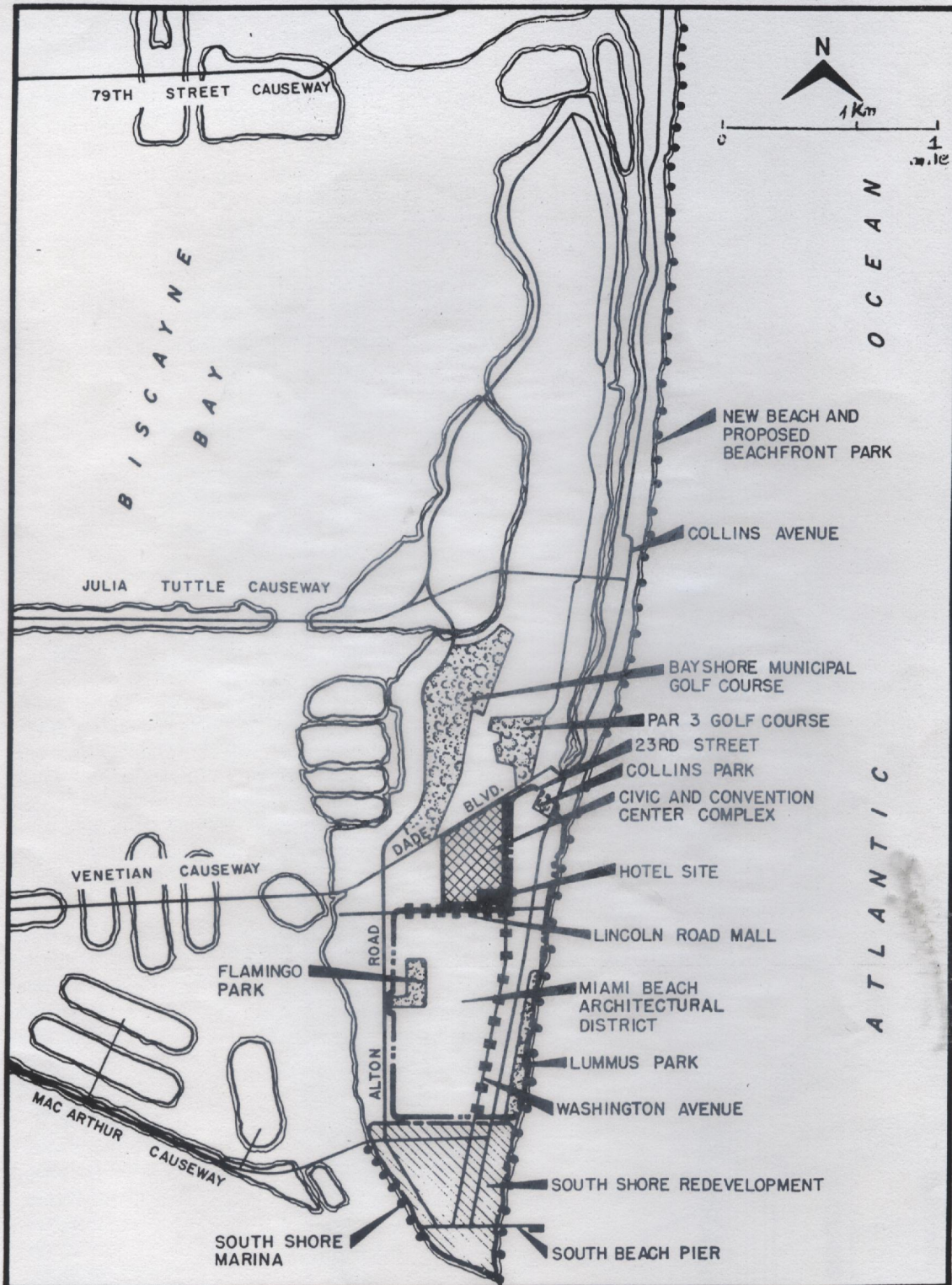
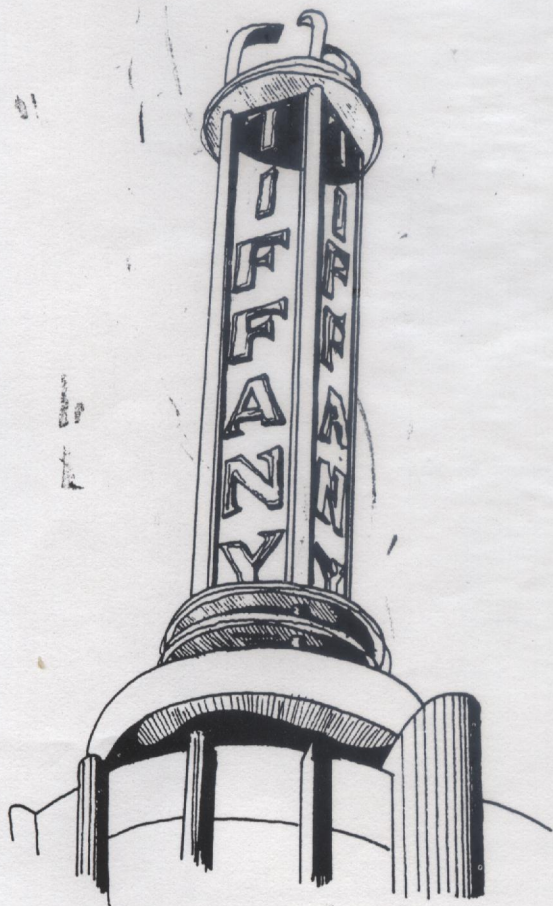


Fig. 4. Plan masse de Miami Beach.
(Source: Miami Beach Comprehensive Plan, 1980)

Fig. 3. Éléments caractéristiques du style art déco tels qu'on les redécouvre aujourd'hui sur les immeubles restaurés.



Bas-relief au Mayfair hotel.



Une des «antennes» alors futuristes qui couronnaient la coupole du Tiffnay Hotel, Collins Avenue.

fédérales, une donnée qui cache d'ailleurs des écarts considérables puisque certaines rues enregistrent des taux voisins de 40 %. Cette pauvreté touche surtout les personnes âgées (deux habitants sur trois ont plus de 65 ans), notamment ces vieilles dames, veuves depuis longtemps, qui cachent mal leur gêne et cherchent, dans une quête un peu désespérée, la chaleur du soleil et la convivialité des bancs publics où elles passent l'essentiel de leur temps.

Les logements du sud de la ville, tels qu'ils sont décrits dans le recensement de 1980, montrent un état de délabrement inquiétant. Leur valeur s'effondre et les phénomènes de squattérisation sont nombreux, une manifestation classique du déclin urbain qui se conjugue avec une criminalité grandissante qui fait fuir un peu plus encore tous ceux qui le peuvent.

Miami Beach apparaît ainsi, à la fin des années 70, comme un ensemble urbain très contrasté qui n'est pas sans rappeler le zonage social - et ses problèmes - des grandes villes du Nord-Est.

Une réaction s'imposait. Elle est venue avec le Plan Global d'Aménagement (Miami Beach Comprehensive Plan) approuvé par le Conseil Municipal en août 1980.

4.c. Le plan de 1980 et les efforts de renouveau (fig. 4)

Il passe par plusieurs opérations d'urbanisme qui tendent toutes à renouveler, et à rajeunir, la population tout en multipliant les activités touristiques nouvelles.

Les pouvoirs publics ont ainsi engagé :

- 1) une opération de rénovation dans l'extrême sud de l'île (South Pointe). Le secteur a été rasé et fait place à de grands immeubles en co-propriété, une marina de 400 places et bientôt à un nouvel hôtel de 500 chambres. L'ensemble est branché sur le Mac Arthur Causeway, la voie rapide reliant directement le sud de Miami Beach au centre d'affaires de Miami;
- 2) une extension du palais des Congrès de Miami Beach en passe de devenir le troisième de l'agglomération de Miami. Les opérations de construction s'achèvent en 1990 et un nouvel hôtel géant abritera les congressistes à haut pouvoir d'achat que la ville veut pouvoir accueillir;
- 3) le réaménagement de la plage a été mené avec succès grâce à une lutte efficace contre l'érosion. Les zones de baignade ont été reconstituées sur une centaine de mètres de large et sont desservies par une croisière construite en surplomb au-dessus des plages désormais accessibles au public. La ville a dépensé pas moins de 64 millions de dollars (350 millions de francs) pour mener à bien ce sauvetage.

Enfin la ville a obtenu en 1979 le classement à l'inventaire national de son quartier art déco. Le secteur situé entre le 6ème et la 22ème rue compte 800 bâtiments de style très homogène (pas plus de 25 architectes n'avaient travaillé à Miami Beach dans les années de l'entre deux guerres) dont la moitié étaient considérés comme menacés. Nombre d'entre eux, notamment les hôtels, ont été rachetés par des sociétés immobilières, notamment de New York ou de Boston, et ont fait l'objet de restaurations soigneuses avant d'être loués ou revendus.

Il est encore difficile d'établir un bilan définitif de cette opération. Mais soulignons d'abord que l'essentiel a été sauvé même si quelques bâtiments n'ont pu échapper à ce que certains ont considéré comme des affaires spéculatives. La démolition du «Senator», un bel exemple d'hôtel art déco construit en 1939, permet de montrer les limites de ces opérations de réhabilitation historique.

Rappelons ici que le fait d'être inscrit à l'inventaire national permet de prétendre aux avantages fiscaux fédéraux mais n'est pas une protection en soi. La ville décide souverainement en la matière et met en œuvre une législation plus ou moins sévère. C'est ainsi que le cinquième seulement du parc immobilier du district historique art déco qui s'étend sur environ un mille carré est réellement protégé des démolisseurs par le règlement local d'urbanisme. Les immeubles ou les rues à protéger ont été déterminés par une commission locale (Miami Beach Historic Preservation Board) qui d'ailleurs n'est pas seule à décider puisque c'est la Commission Municipale qui statue en dernier ressort.

Le rôle clef des pouvoirs publics locaux explique celui

joué par les associations de défense qui doivent négocier avec la municipalité pour obtenir le classement d'immeubles non encore protégés. On comprend l'enjeu de ces batailles d'opinion qui se déroulent publiquement et qui opposent généralement la Miami Design Preservation League à des promoteurs et souvent à la municipalité qui se contenterait bien de ce qui a été fait. Pour elle, la réhabilitation du quartier art déco n'est qu'un des éléments d'une stratégie touristique dont la pierre angulaire est en fait l'extension du centre de congrès et la rénovation du parc hôtelier. Il convient de le renforcer avec des établissements de grande taille et de limiter la protection des sites à quelques secteurs (comme l'Espagnola Way) qui serviront d'attraction aux congressistes tout en laissant les promoteurs s'occuper du reste.

Ainsi Miami Beach espère-t-elle voir revenir vers elle la clientèle qui la désertait, effarouchée par la paupérisation spectaculaire de son «vieux» quartier art déco. La préservation du patrimoine apparaît dès lors, ici comme dans de nombreuses autres villes américaines, comme un moyen privilégié de reconquête du centre-ville.

Miracle or Mirage in Massachusetts?

Richard PEET and Robert J.S. ROSS

Clark University, Worcester, Massachusetts

Julie GRAHAM

University of Massachusetts, Amherst, Massachusetts

RESUME

Le cas du Massachusetts: miracle ou mirage?

L'économie des vieilles régions industrielles peut-elle se transformer? Dans le cas du Massachusetts, peut-on parler de miracle? Les auteurs examinent les origines et les conséquences des changements économiques régionaux des dix dernières années. Ils en concluent que la croissance de l'emploi est intervenue beaucoup plus dans le secteur des services que dans celui de l'industrie et que des facteurs historiques propres au Massachusetts (entre autres le faible nombre des nouveaux arrivants sur le marché du travail) expliquent les bas taux de chômage des années 80. Tandis que cet article était en cours de rédaction, les conséquences du processus de croissance quelque peu artificiel sont apparues au grand jour dans l'Etat du Massachusetts, avec la montée rapide du chômage et les difficultés budgétaires du gouvernement local par suite de la diminution brutale des ressources fiscales. Le miracle s'est révélé être un mirage.

ABSTRACT

Can old industrial regions be economically transformed? This paper looks at the case of the Massachusetts «miracle», examining the sources and consequences of regional economic change in the last decade. We conclude that employment growth occurred primarily in service sector jobs rather than manufacturing, and that factors resulting from the history of the State (such as slow growth of new entrants into the labour force) explain the low unemployment rates of the 1980s. As we were writing the article, the consequences of a shallow growth process became evident in a rapid rise in Massachusetts's unemployment rate and the fiscal crisis of the state government.

Capitalism is a spontaneous economy based in competition between privately owned units of production. One significant dimension of such competition is the location of production at geographically efficient places - efficient in terms of costs to the individual firm. In the eighteenth and nineteenth centuries, when the forces of production and the technical capacity to traverse space were relatively undeveloped, the locational capability of producers was also limited, usually to resource deposits and existing markets. As the nineteenth century progressed these relatively few places became the sites of large industrial cities in a manufacturing belt that stretched from northern Italy

through Western Europe, to the northern United States. At a low level of development of the productive forces, capital was also forced to rely on the industrial skills of the workers massed in the same cities. Concentrated, powerful workers took advantage of capital's (temporary) reliance on them by organizing and demanding an increasing share of the value that their labour obviously created. This concentrated process of class struggle created a new geography of demand focused on the markets of the higher-paid organized working class in the capitalist core of the global system. In this paradoxical way, the urban centers of organized working-class resistance to capital also became the centers of mass consumption essential to rapid capital accumulation.

Paradox, however, is merely contradiction in disguise. Individual capitals compete to reduce wage costs and lower labour resistance. The forces of production, communication, and transport are developed as tools to further competition and class struggle. Hence automation is not the neutral result of autonomous technological change but is biased toward reducing labour inputs under capitalist social relations. Likewise new institutional forms, like the multinational corporation, emerge and develop in the struggle to survive in a spatially-widening capitalist environment. Since the 1960s automation and global sourcing by multinational corporations have been used to attack the jobs of organized labour. This has reduced labour costs to corporations but has also created massive unemployment in many of the old industrial regions of the center. The newly industrializing countries of the semiperiphery of the global economy gained 10.0 million low-paid manufacturing jobs between the middle 1970s and the late 1980s while the old industrial countries of the center lost 7.7 million high-paid jobs (Table 1). Unemployment rates in the center now range from 5.3 percent in the United States to 7 to 14 percent in the countries of Western Europe (OECD, 1989). At one time unemployment rates of this