

Dossier documentaire + croquis = le Bronx, territoire de la pauvreté

Source = géoconfluence *Le Bronx, des flammes aux fleurs : combattre les inégalités socio-spatiales et environnementales au cœur de la ville globale ?* 2016 Aurélie Delage, Maître de conférences en aménagement et urbanisme

Dans quelle mesure les inégalités sont-elles produites par les dynamiques des territoires ? OU par quelles dynamiques le Bronx est-il devenu un territoire d'inégalités sociales et environnementales ?

I) Situer et caractériser le Bronx

Le Bronx, un borough à part dans la ville et le pays



Situé au nord de Manhattan, entre l'Hudson River et l'East River, le Bronx compte 1,4 million d'habitants.

	Bronx	Manhattan	NYC	É-Unis
Taux de pauvreté	29,8 %	17,7 %	20,3 %	15,4 %
Revenu médian par ménage (en dollars)	34 388	69 659	52 259	53 046
Part de la population ayant le niveau baccalauréat [4]	69,9 %	86 %	79,8 %	86 %
Population hispanique (dont 21,6 % de Porto Rico)	53,5 %	25,4 %	28,6 %	16,3 %
Population afro-américaine	36,5 %	15,6 %	25,5 %	12,6 %

Source : US Census Bureau (chiffres du recensement de 2010 et de l'estimation American Community Survey 2009-2013)

Au sein de New York City, le Bronx est un espace à part : il a longtemps fait l'objet d'un traitement différencié de l'espace par rapport aux autres *boroughs*, et aujourd'hui encore, il apparaît en décalage avec les autres *boroughs* davantage bénéficiaires des dynamiques néolibérales à l'œuvre dans la ville (notamment Manhattan et Brooklyn). Certes, ce n'est pas le seul endroit à connaître une crise sociale et économique, mais le phénomène y atteint une telle ampleur qu'il transforme de façon durable ce territoire tant dans son identité que ses paysages urbains.

Comment le Bronx en est arrivé à cette situation d'inégalité socio-spatiale en lisière des quartiers dynamiques de Manhattan, inégalité vécue comme une injustice dans la mesure où il y a une forte corrélation entre les revenus et les origines ethniques des habitants lésés ?

II) La construction d'un territoire pauvre

Au début du XXe siècle, le Bronx est un quartier en plein essor, loin de son image de ghetto, à l'identité à la fois rurale et résidentielle, mais foisonnant également d'activités industrielles et de manufactures (brasseries, fabriques de pianos, etc.). Comment en quelques décennies le Bronx est-il devenu « la figure emblématique de la métropole défavorisée » ?

Cette situation est le résultat de plusieurs facteurs sociaux et urbains, dont la combinaison a atteint son paroxysme durant la crise sans précédent des années 1970, qu'est venue aggraver l'installation de nouvelles infrastructures porteuses de nuisances dans les années 1990, ajoutant une dimension environnementale aux inégalités sociales et spatiales.

La situation fragile du Bronx dans l'entre-deux-guerres est aggravée par le développement rapide de New York et la pénurie de logements.

D'une part en effet, de nombreux immeubles publics subventionnés sont construits dans le Bronx : 35 grands ensembles (« *projects* ») coordonnés par Robert Moses, mais aussi des programmes à destination des classes moyennes (*Mitchell Lama Housing Program*, 1955). Ces nouvelles tours massives ont contribué à vider les anciens immeubles de leurs ménages solvables, eux-mêmes remplacés par des familles plus pauvres, souvent déguerpies des taudis, notamment de Harlem. L'accélération de l'arrivée de populations noires et hispaniques alimente en retour un certain *white flight*.

D'autre part, la construction de plusieurs autoroutes urbaines pendant plus de trente ans déstructure durablement les quartiers traversés. New York grandit vite en termes de population, les besoins en équipements aussi. Alors que la démocratisation de l'automobile donne naissance aux banlieues (*suburbs*), il devient nécessaire de faciliter l'accès de leurs habitants (blancs, de classe moyenne) à la ville centre où se trouvent les emplois. Pour cela, il est décidé de construire de vastes pénétrantes autoroutières dans les quartiers périphériques de Manhattan (Brooklyn, Queens et Bronx) qui débouchent directement aux portes de Manhattan. Un homme joue un rôle majeur dans la construction de ce nouveau réseau autoroutier : **Robert Moses**, figure emblématique de ce qui était considéré à l'époque comme une nécessaire modernisation de New York.

La construction d'une autoroute dans un tissu urbain constitué est de fait source de dégradation urbaine, par la coupure créée, les nuisances provoquées (bruit, pollution) et la perte de valeur des immeubles qui la bordent. Ce processus est accentué par les méthodes de l'équipe de Moses : les moyens déployés sont colossaux, la façon de faire est radicale et rapide. Les notifications d'expropriation sont massives, et elles laissent aux occupants peu de compensation et peu de temps (ce qui ne leur permet pas de se constituer en groupe de contestation). **La construction du Cross-Bronx Expressway entraîne ainsi l'éviction de 5000 ménages le long de son tracé.** Ces nouvelles saignées urbaines déstructurent les quartiers traversés, en mettant à mal les sociabilités constituées lors des décennies précédentes.

Ainsi, **si l'accessibilité de New York est assurée à l'échelle régionale, c'est sans conteste au détriment de l'échelle locale.** Les quartiers se vident progressivement des ménages solvables pour laisser la place aux populations les plus récemment arrivées, les plus vulnérables aussi. Le mécanisme d'appauvrissement du quartier engagé dans les années 1920 s'en trouve donc renforcé.

La dégradation des tissus social et urbain entamée **dans les années 1920 alimente un cercle vicieux dont les habitants sans moyens ne peuvent plus sortir.** La recomposition ethnique s'accélère à la fin de la Seconde Guerre mondiale, quand le Bronx connaît un nouvel essor démographique, grâce à l'arrivée de Porto-Ricains fraîchement débarqués de leur île, et d'Afro-Américains chassés de Harlem.

Elle s'accompagne de l'appauvrissement des ménages : en 1960, un quart des familles du Sud Bronx reçoit des aides sociales. Le cercle est rendu d'autant plus vicieux **que les multiples travaux (autoroutes, tours d'habitation) mettent le Sud Bronx dans un état de chantier permanent où les habitants ne cessent de déménager,** empêchant ainsi la reconstitution de solides liens de quartier, de solidarités et de contrôle. De même, les propriétaires négligent l'entretien de leurs biens par crainte d'être prochainement expropriés.

Le Sud Bronx devient une trappe de pauvreté (« *poverty trap* ») où les différents groupes ont de plus en plus de mal à cohabiter, sans pour autant avoir les moyens d'en partir. Ce qui était des heurts entre bandes de jeunes devient une véritable guerre des gangs à partir des années 1950. Le mélange est d'autant plus explosif que le quartier devient une plaque tournante du trafic de drogue, notamment le crack et l'héroïne, qui font aussi des ravages parmi la jeunesse locale.

Ce mécanisme n'est pas spécifique au Bronx, mais l'ampleur du phénomène y est exceptionnelle, conduisant à un spectaculaire **urban blight** (littéralement dégradation urbaine, avec une dimension de fléau). En effet, la crise culmine à la fin des années 1960 et 1970, à partir du moment où le quartier part littéralement en fumée : de nombreux incendies éclatent chaque jour (33 465 en 1976 soit près d'un départ d'incendie toutes les 15 minutes, Gonzales, 2004) : le Bronx est, selon un journaliste, « la capitale mondiale de l'incendie criminel ». Les explications sont multiples. Un nouveau décret modifie les conditions de versement des primes d'assurance en cas d'incendie : de nombreux propriétaires y voient l'occasion de toucher de l'argent pour des immeubles en mauvais état dont la rénovation excède leurs moyens. Les locataires, eux, mettent le feu à leur logement dans l'espoir de devenir prioritaires en matière de relogement. La propagation de ces incendies criminels est enfin facilitée par le fait que la Ville de New York, sous l'effet d'une grave crise fiscale, a fermé de nombreuses casernes de pompiers dans les quartiers les plus dégradés.

III) « espace coulisse de la ville globale »

Alors que le Sud Bronx se reconstruit et s'apaise peu à peu au début des années 1980, notamment grâce à l'implication de plusieurs organisations communautaires et des autorités publiques, le quartier subit une nouvelle forme d'injustice spatiale, liée aux recompositions urbaines que connaît la ville de New York à partir des années 1990-2000. En effet, alors que New York City regagne en attractivité, et voit certains de ses espaces anciennement industriels se gentrifier (notamment à Brooklyn), le Sud Bronx ne bénéficie pas de ce mouvement général.

Au contraire, il en pâtit puisqu'il accueille sur son front d'eau (*waterfront*) déjà industriel des « **LULUs** » (*Locally Undesirable Land Uses*), infrastructures indésirables dont certaines viennent de ces espaces en mutation. Ainsi sont implantés plusieurs équipements porteurs de nuisances : deux centrales électriques (2001), un **agrandissement du marché de gros (relocalisation du marché de poisson historiquement basé à Manhattan), et surtout des infrastructures liées au traitement des déchets de la ville (deux usines de traitement** proprement dit, et plus d'une vingtaine de stations de transfert des déchets. Cette mutation est concomitante de la privatisation du ramassage des ordures et de la fermeture de la décharge municipale de Fresh Kills (Staten Island) par le maire de l'époque, Rudolph Giuliani: les déchets jusque-là acheminés par barge jusqu'à la décharge le sont dorénavant par camion, accroissant le trafic routier d'autant (une organisation environnementale compte 1646 camions par jour). Aujourd'hui, la ville de New York compte 58 stations de transfert des déchets : 13 sont situées dans le Sud Bronx, soit près d'un quart des stations de la ville, quand Manhattan n'en compte qu'une seule. Ainsi, la présence de ces équipements est doublement pénalisante pour le Sud Bronx. Premièrement, les habitants souffrent des nuisances quotidiennes liées au trafic de camions, au bruit et à la pollution. Deuxièmement, leur localisation à proximité du front d'eau obère la possibilité de rénovation de ces espaces urbains qui profitent d'une forte attractivité dans les autres *boroughs*, comme en témoigne l'essor résidentiel fulgurant que connaît depuis une décennie Williamsburg à Brooklyn, et Long Island City dans le Queens .

Cette concentration d'équipements ayant un impact environnemental négatif dans un espace pauvre – et ségrégué – est caractéristique d'une situation d'**injustice environnementale**. Ce terme [23], et ce combat, sont apparus dans les années 1980 afin de qualifier les effets de la pollution sur des minorités raciales, notamment sur le plan de la santé. Dans le cas présent, les populations pauvres du Sud Bronx, essentiellement issues des communautés afro-américaines et hispaniques subissent une exposition plus grande à la pollution que les autres quartiers de la ville et ont les taux d'asthme infantile les plus élevés de la ville

Ainsi, la trajectoire urbaine du Bronx est celle d'un territoire florissant au XIXe siècle ayant connu une crise sans précédent. L'analyse chronologique des faits révèle que la dégradation du tissu social précède la chute

physique du quartier, s'apparentant à un « **urbicide** » (Berman, 1987), c'est-à-dire la destruction planifiée d'une ville – en l'occurrence ici, plutôt un arrondissement [25]. Périphérie intégrée puis marginalisée, le Sud Bronx est de nouveau intégré à la métropole, non comme un espace relais de la puissance, mais comme un **espace « coulisse » de la ville globale**, où sont localisées des infrastructures vitales mais indésirables dans les quartiers les plus cotés : nécessaire au bon fonctionnement de la « scène », l'espace technique doit rester dans l'ombre. Cependant, cet urbicide n'a pas été total, car dès les années 1970, des groupes d'habitants se mobilisent pour sauver leur quartier. Plusieurs organisations communautaires se constituent pour reprendre le destin du Bronx en main (Jonnes, 2002). Leur action d'abord sociale s'est élargie au fil des années dans les champs de l'aménagement et de l'environnement.

Cartes et schémas disponibles sur [géoconfluence](#) + suite de l'article sur les politiques en cours

Les facteurs de création de la situation de ségrégation socio-spatiale dans le Bronx

	Entre-deux-guerres	Après la Seconde Guerre mondiale (1960-1970)
Éléments sociaux	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Turn-over</i> croissant des locataires • Changement de la composition ethnique du quartier • Montée de la violence entre les groupes 	<ul style="list-style-type: none"> • Paupérisation avancée • Drogue • Guerre des gangs
Éléments économiques	<ul style="list-style-type: none"> • Perte d'emplois (Prohibition, Grande Dépression) • Appauvrissement des ménages 	<ul style="list-style-type: none"> • Désindustrialisation : chômage parmi la population peu qualifiée
Action publique	<ul style="list-style-type: none"> • Rareté des investissements publics 	<ul style="list-style-type: none"> • Construction de logements publics • Construction d'autoroutes • Nouvelle réglementation des primes d'assurance sur les incendies • Retrait des services publics
Conséquences urbaines	<ul style="list-style-type: none"> • Dégradation du bâti • Espace de relégation <p>= "<i>Poverty trap</i>"</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Destruction du bâti (incendies) • Incurie <p>= Paysages de désolation</p>

Conclusion de l'article

Alors que le Bronx représente dans bien des esprits la quintessence du ghetto, il n'en présente plus les caractéristiques d'abandon extrême, à la différence des villes de la [Rust Belt](#). Certes, la crise urbaine y a été sans précédent dans les années 1970, mais la résilience des communautés, souvent mobilisées par des personnalités charismatiques ayant su fédérer les habitants mais aussi lever des fonds pour mener à bien leur action, a apporté de nettes améliorations grâce à une action de longue haleine et multi-cibles.

L'image de ghetto colle pourtant au Bronx, qui essaye à grand peine de s'en défaire, comme en témoigne la controverse de l'automne 2013 au sujet d'une œuvre de l'artiste de rue Banksy. Lors de son séjour à New York, le Londonien a apposé un graffiti "*Ghetto 4 life*" sur un mur du Bronx. Cela a rapidement provoqué une réaction

officielle et indignée de la part du président du *borough*, regrettant que l'artiste « fasse commerce de clichés éculés », « mettant à mal [les] efforts pour donner une nouvelle image du Bronx ».

Surtout, le Bronx doit gérer aujourd'hui un double héritage : celui de la concentration spatiale de populations en difficultés, et celui de la ville moderne, construite par et pour l'automobile au cours du XXe siècle. Nul doute que le Bronx bénéficie de l'environnement dynamique de New York City, où la croissance démographique et les contraintes du marché immobilier contribuent à juguler l'abandon de secteurs entiers. Néanmoins, les organisations communautaires sont face au dilemme suivant : comment améliorer la qualité du cadre de vie de quartiers dégradés, en luttant particulièrement contre les infrastructures porteuses de nuisances, sans que cela n'entraîne des modifications sociales du quartier (hausse des loyers et éviction des populations locales) ? Autrement dit, comment, dans ce contexte de la ville néolibérale, éviter la gentrification du quartier qui risquerait de déposséder la population locale de la valeur urbaine qu'elle a créée (Angotti, 2008) ? Quant aux équipements indésirables mais nécessaires au fonctionnement de la métropole, où les localiser si ce n'est dans des espaces à faible capacité de résistance de type **NIMBY** ? Le Bronx, « dernière limite de la gentrification à New York » ? On ne saurait l'avancer, mais force est de constater que le phénomène fait l'objet de citations de plus en plus fréquentes dans les médias, à défaut d'avoir été quantifié et qualifié précisément par les chercheurs

