***Introduction :***

Les centres urbains ont été fortement valorisés au XIXe siècle et ce n’est qu’au début du XVIIIe siècle que la banlieue commence à représenter l’espoir pour une société américaine qui s’industrialise et qui vit de plus en plus mal la pression urbaine, notamment le poids de la densité, des encombrements et des pollutions. Aux E.U, à partir de l’après-guerre un processus de suburbanisation (périurbanisation en français) a émergé grâce à de nouvelles infrastructures routières notamment la création de nouvelles autoroutes, ainsi que par le mécanisme d’accession à la propriété de 1944 consolidé en 1954 par la Federal Housing Administration. C’est dans ce contexte que les Suburbs ont émergé aux E.U, dans les années 50. Toutefois, qu’est-ce que les Suburbs ? Les suburbs ce sont, je cite, « les banlieues résidentielles des grandes villes américaines qui s’étendent sur des espaces très vastes et parfois très éloignés de la ville-centre ». On peut traduire le terme en français par « espaces périurbains » (géo-confluences). Avec près de 60 % de la population totale, population de ces banlieues est aujourd’hui devenue majoritaire. Bien que l’on puisse les désigner comme des banlieues, aux EU, elles ne sont pas forcément constituées par des quartiers en difficultés. Au contraire, elles peuvent tout à fait se caractériser par des cités tranquilles, bourgeoises, confortables. En effet, à l’origine, ces Suburbs qui représentaient l’accomplissement de l’American dream étaient habités par des populations blanches et plus aisées. Toutefois, dans les années 90, un renversement dans le profil de la population dans les suburbs se produit et l’on voit émerger une classe sociale plus modeste et une plus grande diversité ethnique, black flight. Ainsi, ces banlieues se paupérisent et deviennent plus mixtes. Ce tournant amène à une nouvelle vision de ces espaces, passant de l’accomplissement de l’American dream à des espaces critiqués, peu multifonctionnels, envahissants, et souvent considérés comme incompatibles avec la transition écologique - représente le passage, à l’échelle d’une société, à des modes d’habiter et des systèmes productifs plus durables.

***Problématique :***

Les suburbs construits dans la recherche vertueuse d’une dynamique de croissance n’ont-ils pas été « victimes » de cette quête du rêve américain au point de glisser vers une dynamique d’urbanisation étendue ?

***Plan :***

Nous verrons dans une première partie le basculement de la vision idéologique des suburbs, un espace symbole de l’accomplissement de l’american dream vers son rapprochement avec la ville centre. Puis dans une deuxième partie, il sera question des mobilités résidentielles et des flux migratoires vers les suburbs dans une dynamique de métropolisation. Enfin, nous verrons l’insertion des suburbs dans la sphère économique par la suburbanisation des emplois.

***I/***

1. Depuis la seconde moitié du 19e, les banlieues aux E.U. incarnent le rêve américain fondé sur les principes de l’accession à la propriété, d’avoir une maison individuelle entourée d’un jardin, et être à proximité d’un environnement naturel et relié par train, tramway puis par l’autoroute et la voiture aux zones économiques et aux espaces de consommation. A partir milieu 20e siècle, cette dynamique s’est étendue via un étalement urbain caractérisé par un développement démographique et spatial important. En effet, le recensement de 1970 affirme que la majorité des habitants des métropoles résident dans les banlieues, et en 1990, le recensement a montré que la majorité des Américains vivent en banlieue. Au cours des 20 dernières années, ces banlieues n’ont cessé de s’étendre sur le principe de la maison individuelle constituant le périurbain que les américains nomment par outer ring suburbs.
2. Structure du territoire métropolitain = ville centre/banlieues/périurbain. 2000 – 2010 => croissance de la pop Américaine, 281 à 309 millions. Croissance du périurbain = 60 % (16 à 26 millions). Le périurbain de Las Vegas a enregistré une croissance annuelle de 17,2 % sur une période de dix ans alors que le taux de croissance annuelle de la métropole était de 3,6 %. Cette supériorité du taux de croissance du périurbain se maintient entre 2007 et 2010 puisqu’il se situe autour de 13 % contre 2,4 % pour la métropole. Ces chiffres confirment l’extension de l’idéal suburbain et de l’accession à la propriété d’une maison entourée d’un jardin à proximité de l’environnement naturel. Certains observateurs mettent en évidence que cette croissance du suburbain n’est que temporaire. En effet, au sein des banlieues, identifiées comme espace de la voiture, émergeraient des zones propices à la marche à pied et reproduisant des ambiances urbaines comme par exemple Old Town Pasadena, banlieue de Los Angeles. De même qu’il y a la présence d’urbanité qui peuvent être présent aussi bien dans la ville centre que dans les banlieues. Cet étalement urbain ne marquerait-il pas la fin de l’opposition entre ville et suburbain ? N’est-il pas question de plus en plus d’une urbanisation des banlieues ?

Cette dynamique de croissance des suburbs, par un étalement urbain caractérisé par un développement démographique et spatial est interrelié aux mouvements de population qui s’inscrivent dans une logique de politique sociale et raciale/ethnique.

***II/***

1. Les banlieues ont connu en même temps un renouvellement de leur population et de leurs activités avec une mobilité résidentielle et des flux migratoires s’inscrivant dans une dynamique de métropolisation. Cette « métropolisation » correspond aux changements sociaux, économiques et environnementaux des villes et banlieues en liaison avec les processus de mondialisation et de conscientisation écologique. En effet, au XXIe siècle, les banlieues sont caractérisées par leur caractère multiracial et multiethnique. Ceci remettant en question l’origine de ces banlieues longtemps habitées exclusivement par des Blancs dans un contexte de ségrégation. En effet, au début de XXème siècle, les villes et les banlieues se distinguaient par cette différence raciale et ethnique où seules les villes, du moins en grande majorité, étaient habitées par les minorités raciales et ethniques tandis que les banlieues depuis les années 50 – 60 étaient nommées white flights expliquant l’uniformité raciale des banlieues à cette époque.
2. Cette migration des Noirs des villes vers les banlieues s’explique par un double phénomène social, la fin de la ségrégation ouvrant à une mixité sociale associée une amélioration du niveau de vie de ces derniers, suivi d’une mobilité résidentielle. Les grandes Villes et les banlieues se rapprochent de plus en plus par cette diversité raciale et ethnique. Passage de White flight à Black flight. Les minorités représentent désormais 35 % de la population dans les banlieues de métropoles. Ce changement dans les banlieues est dû à une mobilité résidentielle des Noirs dans leur volonté de vivre dans les banlieues. Les banlieues sont aujourd’hui habitées par plus de la moitié des minorités : 51 % pour les Noirs (44 % en 1990), 59M % Hispaniques, 78 % Blancs, et 62 % Asiatiques. Cette mobilité résidentielle des minorités vers les banlieues est perçue généralement comme quelque chose de positif dans la mesure où elles attestent de l’amélioration du niveau de vie des populations, de leur accès au rêve américain. Ainsi, certaines banlieues aisées sont désormais reconnues pour leur diversité raciale et ethnique : San Francisco ou Washington par exemple. Établissement dans les banlieues de nouveaux ménages issues de l’immigration (Amérique latine, Asie) → véritable changement pour ceux qui considère que la ville est le lieu par excellence de l’assimilation des étrangers. Par exemple, le comté de Gwinett → longtemps habité par des Blancs, puis accueil depuis 20 ans des Latinos et Coréens.

Face à l’étalement spatial et démographique dans les suburbs qui s’inscrit dans une dynamique d’ouverture sociale et ethnique, une forme d’urbanisation les « edge cities » semblent se déployer autour des infrastructures routières et immobilières. On peut trouver des « technoburbs » comme par exemple la Silicon Valley

***III/***

1. Les banlieues, jusqu’à présent principalement résidentielles, accueillent désormais des zones de bureaux bien desservies par le réseau autoroutier et situées proche de centres commerciaux. Joël Garreau, sociologue et journaliste, en 1991 après avoir mené des enquêtes dans différentes villes américaines, parle de « edge city » pour qualifier ces nouvelles zones économiques dans les banlieues. De nouveaux territoires relevant de la sphère économique sont implantés dans l’univers suburbain mettant en avant l’absence de frontière entre l’urbain et le suburbain. Ainsi, la dynamique économique n’est plus liée uniquement à la ville centre. Les banlieues deviennent des lieux qui participent à la dynamique économique menant à une réflexion sur la structure polycentrique du territoire métropolitain où la ville centre partage son rayonnement avec des centralités suburbaines.
2. De plus en plus les quartier péricentraux sont abandonnés et les classes moyennes quittent le centre pour aller s’installer dans les périphéries résidentielles, on parle de Suburbanisation. Ce processus a pour conséquence la dégradation continue du tissu urbain. La suburbanisation des emplois dans les « edge cities » se fait par une mobilité reposant sur l’usage exclusif de la voiture personnelle. Contrairement au downtowns, donc les villes centres, les « edge cities » connaissent une absence de transports en commun et la concentration des emplois y est moins dense. Il est donc nécessaire pour les populations d’être motorisées ; on peut ainsi comprendre la hausse du chômage dans les inner cities qui sont des quartiers pauvres et populaires de la ville. Ce décalage spatial entre les personnes non motorisées et la localisation des emplois a donné lieu à l’expression spatial mismatch. Par la suite, des initiatives ont été prises par des associations pour assurer la mobilité des personnes non motorisées. Le territoire métropolitain a connu un renforcement de sa structure polycentrique par la métropolisation en favorisant la suburbanisation des emplois. De plus, elle a conduit à l’émergence d’un débat autour des inégalités sociales de la mobilité et le problème du non-accès matériel au marché du travail.

***Conclusion :***

Ces suburbs représentent aujourd’hui une telle surface et une telle population qu’elles constituent non pas des ceintures périphériques, mais quasiment des nouvelles villes en bordure des anciennes, dotées de fonctionnalités et de centralités propres. Ces « edge cities », qui s’affranchissent des limites administratives anciennement instituées, sont la manifestation la plus voyante du glissement des emplois vers les périphéries et de la relocalisation des grandes sociétés américaines. Les banlieues sont aujourd’hui des lieux qui attirent à la fois les minorités mais également les personnes issues de flux migratoires internationaux. La métropolisation, en favorisant la suburbanisation des emplois a permis de renforcer la structure polycentrique du territoire métropolitain et de mettre en avant les inégalités sociales de la mobilité, et le problème du non-accès matériel au marché du travail. Finalement, la dynamique des suburbs constitue une particularité étasunienne qui les inscrit dans un principe d’étalement urbain (spatial et démographique). Ce glissement a suivi l’évolution du « rêve américain » qui plus que jamais questionne le « mythe » ou la réalité !