29/01/2022

Victoire Lécuyer

Khôlle 2 : Les dynamiques des quartiers périurbains (suburbs) des villes américaines

Introduction

Suburb :

* origine latine : ce qui est près (ou sous) de la ville
* ensemble des banlieues résidentielles des grandes métropoles américaines
* Fait référence au franges de la ville ou aux périphéries plutôt qu’aux ceintures très urbanisées entourant le centre (péricentral)

Dynamique : ce qui change dans le temps et dans l’espace

ATTENTION : contextualiser -> Aujourd’hui, la croissance urbaine des États-Unis est surtout supportée par la croissance des quartiers périurbains, se qui pose beaucoup de question sur les formes urbaines et sur le mode de vie américain.

Problématique

Comment les dynamiques suburbaines modèlent-elles le quotidien des Américains et vice-versa ?

I) dynamiques historiques à l’échelle nationale

 1) l’idéal pastoral des pères fondateurs

À l’arrivée dans le nouveau monde, vision idéale d’une urbanité nouvelle (cf espace vu comme vierge) : une ville vertueuse qui incarne un équilibre entre ville et nature (ex : Philadelphie fondée par William Penn comme une “*green country town*”)

=> ville qui peut s’étendre indéfiniment car n’a pas besoin de fortifications

Vision des *Founding Fathers* au moment de l’indépendance :

* ville = lieu de perdition à éviter + très tôt prise par l’industrialisation et l’immigration
* Au contraire, nature sauvage de la conquête (qui vient de commencer) au fondement des valeurs américaines (cf Jefferson, transcendantalisme, etc.)
* Cette nature fonde l’idéal des Pères fondateurs de créer une société de paysans propriétaires vivant sur le *Grid* (idée d’un espace nécessaire et suffisant à la survie), aux portes d’une petite ville permettant le commerce

Rapidement, suburbanisation (banlieues résidentielles, maison individuelle a/ jardin) = moyen pour la bourgeoisie de renouer avec cet idéal d’indépendance, ce refuge vers la véritable Amérique, qui se situe entre nature idéalisée et vie rurale sentimentalisée.

EX : première *suburb* de navetteurs : Brooklyn Heights, face à la pointe sud de Manhattan, 1 homme d’affaires (Hezekiah Pierrepont) monde une boite privée de ferrys et vend de larges parcelles à des hommes d’affaires à la recherche d’espace et d’entre-soi

 2) le triomphe de l’*American Dream*

Étalement urbain qui commence dès la fin du XIXe avec la généralisation des transports en commun ferroviaires.

Années 1930 : création de la *Federal Housing Administration* qui propose des prêts et des garanties d’emprunt (cf contexte de la crise)

Après 2GM :

* *Interstate Highway System*, Eisenhower, 1956 = construction de grandes autoroutes (+ *Federal Aid Act* = 66000km) -> Aujourd’hui : 1er réseau routier au monde (6,5+M km)
* Multiplication des lotissements (faible coût de construction grâce à la production de masse) et mécanisme d’accession à la propriété (1944 : *GI Bill* qui offre des prêts à faibles taux aux anciens combattants)
* Contexte économique des 30 glorieuses

=> démocratisation de ce mode de vie (s’étend des classes supérieures à la classe moyenne)

La *suburb* devient le marqueur d’une classe moyenne qui a réalisé l’*American Dream*. Caractéristiques :

* vie de famille stable dans un cadre paisible et confortable (importance du lieu de vie qui s’inscrit au sein de la communauté : piscines partagées, barbecues, front porch)
* Possession d’une automobile, d’un grand réfrigérateur, de grands espaces de vie, d’un barbecue
* début de standardisation du paysage car promoteurs commencent à utiliser les principes de la production de masse pour construire des maisons quasi-identiques sur des lots de terrain de taille moyenne. EX : Levittown, Pennsylvanie : ville conçue par 2 promoteurs au dbt des années 1950, les frères Levitt, qui proposent 6 modèles de pavillons avec jardin, dont le nom fait parfois écho à la nostalgie pastorale (“Rancher”, “Coloniale”, “Country Clubber”). Les maisons sont construites à la chaîne, à coût modique. En tout plus de 17 000 maisons sont construites entre 1952 et 1958, pensées comme une “communauté” avec les services nécessaires.
* Peuplement homogène socialement et ethniquement parlant cf dans les années 1960 les techniques de *redlining* (entourer en rouge les quartiers de minorités et empêcher les populations de partir) et les dynamiques de *white flight* : populations blanches de classe moyenne qui fuient les quartiers diversifié et paupérisé (à NYC : fuient du Bronx vers le New Jersey).

 3) une expansion infinie ?

Dès 1951 : majorité d’Américains vivent en *suburb*. En 1990, l’US Census Bureau démontre que la société n’est plus urbaine, mais suburbaine. Ajd : 60% d’entre eux.

Étalement urbain = la plus importante dynamique urbaine depuis 40 ans. Le développement est fragmenté, en forme de doigts de gants (extensions linéaires le long des axes routiers). Paysages spécifiques : routes curvilignes, cul de sacs, etc.

Phénomène d’explosion visible dans :

* les zones résidentielles immenses
* Les centres commerciaux gigantesques (Le plus grand centre commercial des USA est King Prussia Mall, dans une banlieue de Philadelphie. 260 000 m2 d’espaces de vente, deux étages et plus de 400 magasins. La banlieue elle-même, King of Prussia, a une population d’environ 18 000 habitants.)
* L’essor encore plus flagrant de la voiture (En 2018, 37% des ménages ont deux voitures, 22% en ont 3 et + (17% en 1990) ; En 2019, 91,3% des ménages en possèdent au moins une)

=> Incarnation de la dilution de l’urbain et une surconsommation de ressources foncières (ex : Atlanta, l’aire la plus étendue du pays après NYC). Mais ce modèle est très consommateur d’espace (densité moyenne 2 à 3000 habitants au km2).

Mais expansion qui n’est pas la même partout : caractérise le dynamisme de la Sun Belt et en particulier des États du Sud-Ouest (Arizona, New Mexico en particulier), grâce au dynamisme des aires urbaines (Phoenix, Tucson) et aux aménités (ensoleillement).

Petit point sur les régions de la suburbia :

* quart nord-est et Grands Lacs qui sont des régions au maillage urbain plus dense mais dont la continuité urbaine laisse place à des suburbs (encore plus dynamiques que le centre à Detroit)
* Grandes Plaines et nord des Rocheuses qui sont plus des régions rurales drainées par quelques métropoles (Salt Lake City, Denver)
* Régions où il y a la plus forte expansion : sud des Rocheuses (cf supra), ouest (Californie, Cascadia ?), mais aussi le sud-est avec le dynamisme de l’aire urbaine Atlanta-Charlotte et la Floride (*Geriatric Belt*, croissance de Miami portée par les périphéries), ainsi que le Texas

=> grande diversité régionale

=> à l’échelle interne, situations contrastées et dynamiques différenciées.

II) à l’échelle des *suburbs*

Recouvre des dimensions urbaines et sociales très contrastées

 1) dynamiques spatiales

Espaces très diverses politiquement, recouvrent un assez grand flou juridique : peuvent être des espaces incorporés ou non enregistrés. Certains sont des villes privées ne dépendant d’aucun acteur public : Sun City, Arizona ; Celebration, Floride (administrée par la Walt Disney Company).

Modèle de l’habitat pavillonaire qui crée une très forte dynamique d’étalement urbain. Cet étalement urbain pose plusieurs caractéristiques des dynamiques spatiales dans les *suburbs* :

* l’usage de plus en plus grand de la voiture. Cela est rendu nécessaire par trois choses :
	+ - les modes de vie suburbains basés sur des déplacements pendulaires toujours plus grands
		- la faible densité (faible concentration des fonctions, dominance de la maison individuelle)
		- Le sous développement des transports en communs
* La question de la planification urbaine :
	+ - Zonages des activités au dbt du XXe pour éviter l’invasion des usines et des classes populaires dans les *suburbs*. Tous les bâtiments jugés indésirables sont interdits (usines, logements collectifs, commerces de détail…) => séparation des fonctions
		- Aujourd’hui : pas vraiment de planification urbaine : l’*urban sprawl* est le fait de promoteurs privés, pas d’espaces publics, existence de villes complètement privées (*gated communities* -> morcellement des espaces suburbains)
		- Standardisation des suburbs qui domine la construction de logements neufs

=> paysage suburbain = une somme de quartiers résidentiels, parfois enclos de centres commerciaux et de quartiers de bureaux concentrés dans des villes-lisières, le tout structuré par le réseau routier.

 2) dynamiques socio-ethniques

*Suburbs* longtemps l’apanage des classes moyennes supérieures blanches (*white flight*, années 1970-90). Aujourd’hui, ces populations reconquièrent le centre-ville. Toutefois, les *suburbs* restent en grande partie des territoires marqués par la domination de la classe moyenne blanche, tandis que les quartiers centraux et/ou péricentraux sont habités de classes populaires à dominante immigrée (ex : LA mais cf retour progressif à DTLA depuis les années 1990)

=> *suburbs* associés à une vision plutôt idéalisée de relations sociales pacifiques, suggèrent l’aisance. Cf importance de la communauté, les *suburbs* sont pensés comme des mondes clos juxtaposés

Mais si 62,4% des Américains vivent dans des maisons individuelles, la majorité n’ont pas fini de les payer.

* *suburbs* = espaces les + touchés par la crise des subprimes. Il y a des contrastes très forts dans l’exposition au risque de saisie : grandes villes de la *Sunbelt* les plus touchées + majorités des expulsions dans les suburbs qui touchaient des minorités (Afro-Am ou Hispaniques cf forte présence dans la *Sunbelt*).
* baisse du nombre de propriétaires depuis 2007 (68+% en 2006 -> 60+% en 2008) => déplacements et déclassements

Retour des classes aisées vers les centres-villes + crise des subprimes (mais aussi hausse du niveau de vie des minorités) :

* départ de certaines minorités vers les banlieues => augmentation de la mixité cf à LA
* Maintient de la ségrégation voire reségrégation, parfois même au sein des minorités (de même, ex de LA) : recréent des frontières et s’appuient sur des différences culturelles et historiques qu’une conscience de classe ne dépasse pas.

La baie de San Francisco est l’archétype de la crise du logement : espace contraint car serré entre la baie et l’océan, une des villes les plus chères du pays , alors même qu’elle était le lieu d’accueil pour de nombreuses minorités en Californie du Nord ; suite à la crise, de nombreuses pop s’installent dans les banlieues toujours plus loin, aux ressources fiscales très faibles et avec des temps de trajet domicile-travail très rallongés (villes d’Antioch, Modesto, Patterson) + augmentation constante des prix de l’immobilier et des transports renforce la paupérisation de ces espaces.

=> *suburbs* entre paupérisation et enrichissement (ex de LA avec des *suburbs* très riches comme à Beverly Hills)

=> *suburbs* entre mixité et reségrégation

III) Une *Suburbia* qui fait l’objet de nouvelles politiques en liaison avec de nouveaux défis

 1) préserver les ressources

Un nouveau défi : l’environnement. Le mode de vie suburbain est un mode de vie à la vois particulièrement consommateur et particulièrement polluant. La *suburb* est un modèle qui pose de grandes questions environnementales : exploitation des ressources, pollution, “conflits d’espaces” (en lien avec des conflits d’usages).

EX de Chandler et Gilbert dans la banlieue de Phoenix en Arizona (illusion d’abondance, étalement conflictuel avec l’agriculture intensive irriguée et la réserve amérindienne de Gila River dans un contexte de surexploitation et de pollution de la ressource en eau).

Dans la *Sunbelt* en particulier, contexte de surexploitation de l’eau qui fait repenser les modes de vie. EX : dans la banlieue suburbaine de Tucson : pratique du *xeriscaping* qui donne lieu à des exonérations fiscales, introduction et modification de trottoirs spéciaux (entaillés) pour récupérer l’eau, naissance de pratiques de récupération de l’eau de pluie.

=> modèle consommateur des *suburbs* qui est en train de se renouveler (cf baisse de la consommation d’eau et d’électricité des ménages depuis 2008).

 2) renouveler les mobilités

Nouveau défi : les mobilités. L’usage de la voiture a eu son heure de gloire, mais c’est un modèle qui doit être repensé. Pour faire face à l’augmentation du coût du pétrole et à la nécessité de réduire les émissions de CO2, certaines villes favorisent les transports électriques (LA, Houston au Texas) ou réinvestissent dans les transports en commun.

L’automobile devient aussi synonyme de dépendance, notion de *Peak Car* par analogique avec celle de *Peak Oil* : jamais dans l’histoire récente des USA il ne s’était vendu si peu de voitures (crise des subprimes transformée en crise du crédit, alors que 90% des voitures sont vendues à crédit)

EX : LA, développement du métro, SF du tramway. Éventuellement, aborder les nouveaux projet de LGV qui peuvent se prêter au gigantisme des aires urbaines : le projet *Brightline* en Floride, ou le projet de LGV en Californie. Or, ce sont deux régions où la périurbanisation est particulièrement importante.

 3) recréer la ville, enjeux d’urbanisme

Dans les 30 dernières années, des *edge cities* concurrencent les centres-villes, en participant à la polynucléarisation des centres urbains (Silicon Valley, Princeton) => Aujourd’hui : banlieues très diversifiée économiquement et de plus en plus autonomes

Années 1980-1990 : nouvelles formes architecturales avec l’émergence de maisons mitoyennes ou de petit collectif, qui correspondent mieux à la diminution de la taille des ménages et aux besoins de la classe moyenne moins aisée. EX Oak park en Californie (San Diego) -> autour d’un parc, maisons mitoyennes et petit collectif, avec réhabilitation d’anciennes infrastructures en services de proximité.

Notion de *retrofitting* : réaménagement de structures qui existent déjà, redensification plutôt que étalement : ex à Austin, Texas, à 15km du centre de la ville, réinvestissement d’un ancien campus industriel et de recherche d’IBM transformé en un deuxième centre-ville, The Domain, orienté autour de la marche et des commerces de proximité (magasins, restaurants).

À 20km de Miami, en Floride, la ville de Doral est en train de se créer un centre sur une ancienne zone de bureaux des années 1970. L’ensemble compte une mairie, deux Charter schools, une bibliothèque, un espace public dédié à l’art et un parc. Construit après la récession de 2008 pour attirer des familles

EX : Raleigh, Caroline du Nord, 2e pôle de recherche après la Silicon Valley, a préparé un plan d’urbanisme allant jusqu’à 2030 afin de mettre en place des trottoirs, de réduire le nombre de centres-commerciaux et de revivifier le centre-ville grâce au tramway

EX : certaines villes créent des ceintures vertes pour lutter contre l’étalement urbain et leur absorption dans une autre ville : Greenbelt, Maryland.

EX : Seattle a élaboré dès 1994 une démarche de planification territoriale intégrée, entièrement articulée autour du concept des villages urbains et qui a débouché sur la création de 37 d’entre eux. + Sénat californien a récemment adopté une loi contre l’étalement urbain

Conclusion

* Espace urbain diversifié dans lequel des personnes vivent et travaillent
* Montre bien qu’un développement sans centre reste difficile.