HAL
open science

GOUVERNER, AMENAGER, HABITER LES METROPOLES DES (EX) NOUVEAUX MONDES ANGLO-SAXONS (Etats-Unis, Australie, Canada)

Gerald Billard

To cite this version:

Gerald Billard. GOUVERNER, AMENAGER, HABITER LES METROPOLES DES (EX) NOUVEAUX MONDES ANGLO-SAXONS (Etats-Unis, Australie, Canada). Architecture, aménagement de l'espace. Université de Rouen, 2009. tel-00839939

HAL Id: tel-00839939

https://theses.hal.science/tel-00839939v1

Submitted on 1 Jul 2013

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Gérald BILLARD

HABILITATION A DIRIGER DES RECHERCHES

VOLUME ORIGINAL :

GOUVERNER, AMENAGER, HABITER LES METROPOLES DES (EX) NOUVEAUX MONDES ANGLO-SAXONS (Etats-Unis, Australie, Canada)

Avec les conseils de François Madoré
Professeur à l'Université de Nantes

Novembre 2009

UNIVERSITÉ DE ROUEN

CNRS UMR 6266 IDEES - MTG

GOUVERNER, AMENAGER, HABITER
LES METROPOLES DES (EX) NOUVEAUX MONDES ANGLO-SAXONS
(Etats-Unis, Australie, Canada)

REMERCIEMENTS :

Ces lignes ont été les dernières écrites mais ce seront les premières lues. D'ailleurs, elles méritent cette position de choix. Si l'HDR se présente comme un travail égoïstement individuel, cette dernière se construit à travers un cheminement se nourrissant incontestablement des autres à travers des lectures, des rencontres, des conseils et des encouragements tant professionnels que personnels.

Mes premiers remerciements vont à Thierry Paquot et Yves Boquet pour avoir accepté de participer à ce jury et d'endosser le rôle de rapporteurs.
Merci également à Yves Guermond pour sa participation à cette soutenance malgré son emploi du temps chargé de retraité hyperactif.
C'est aussi avec plaisir et honneur que je retrouve Jacques Chevalier qui préside le jury : sa présence était indispensable car, depuis ma maîtrise en 1993, il a été de toutes mes soutenances ! Ceci me permet du reste de mieux mesurer le chemin parcouru depuis 15 ans.

Tous mes remerciements à Michel Bussi, mon directeur de laboratoire pendant huit ans, pour avoir grandement contribué à mon intégration à l'Université de Rouen et à mon épanouissement en tant qu'enseignant/chercheur. Merci aussi, bien sûr, d'avoir rapporté sur mon travail.

Un remerciement collégial pour tous les membres rouennais de l'UMR IDEES, y compris les doctorants dont la fréquentation a été enrichissante tant scientifiquement que personnellement. J'ai une pensée particulière pour Patrice (*capitaine d'un jour, capitaine toujours*), Vano (Monsieur *Donuts*), Alain, Yvette, Sophie, Michel L., Damase, sans oublier évidemment Lydie, Nathalie, Sylvie et Jean-Paul.

Un remerciement aussi à Arnaud et Guillaume ; Guillaume, l'homme du SIG, des voyages, de la belgitude et de l'En Avant ; Arnaud, l'homme des cafés géographiques improvisés, des ouvrages introuvables et des séries addictives en v.o..

Je tiens au final à exprimer tout particulièrement ma gratitude envers quelques personnes à qui je dois, encore plus qu'à d'autres, la concrétisation de cette HDR.

Tout d'abord, François Madoré qui m'a suivi pendant cette année avec toute sa disponibilité, sa rigueur scientifique et son soutien sans faille. Merci pour tout.

J'ai aussi une tendre pensée pour mes parents et ma sœur (et sa petite famille).

Enfin, je partage cette HDR avec Marion, Romain et Laurence qui, plus qu'une relectrice dévouée et consciencieuse, a certainement déployé autant d'énergie que moi durant cette année pour assurer la gestion quotidienne de notre petite famille.
Je leur dédie ces quelques mots finals de tout mon cœur :

A Laurence, sans qui la terre se déroberait sous mes pieds,
A Marion et Romain, sans qui je verrais le ciel d'un peu trop près,
A notre fidèle Scott, où que tu dormes, repose en paix...

SOMMAIRE

PREAMBULE : CERTAINES METROPOLES, PLUS QUE D'AUTRES… 1

INTRODUCTION GENERALE..... 9

CHAPITRE 1 : REVENIR SUR LA METROPOLISATION 29

CHAPITRE 2 : VENDRE LES METROPOLES 83

CHAPITRE 3 : GOUVERNER LE DIFFICILEMENT GOUVERNABLE..... 130

CHAPITRE 4 : LE DILEMME SUBURBAIN 184

CHAPITRE 5 : L'HABITER RENOUVELE, *THE CITY IS BACK* ? 259

CONCLUSION GENERALE 317

BIBLIOGRAPHIE..... 331

TABLE DES FIGURES..... 351

TABLE DES TABLEAUX 354

TABLE DES MATIERES..... 355

Préambule

Certaines métropoles plus que d'autres…

"Il n'y a pas de rapport au monde qui ne soit aussi un rapport aux autres et il n'y a pas d'apprentissage du monde qui ne soit aussi apprentissage aux autres, des autres dans les lieux, de soi parmi les autres dans les lieux et le monde. […] L'observation personnelle et la participation aux pratiques sont des modes d'intégration aux lieux, mais aussi les moyens de leur familiarisation et de leur connaissance intime, celle que des mots ou des images ne peuvent qu'incomplètement rapporter.
Elles ouvrent l'homme à leur pleine dimension émotive"

(Lazarotti, 2006 : 207-208).

Amsterdam, Bucarest, Budapest, Bruxelles, Dublin, Florence, Francfort, Genève, Helsinki, Londres, Madrid, Moscou, Stockholm, Fès, Casablanca, Tunis, Johannesburg, Pretoria, Pékin, Hong Kong, Shanghai, Nankin, Montréal, Vancouver, Baltimore, Boston, Chicago, Dallas, Houston, Las Vegas, Miami, la Nouvelle-Orléans Philadelphie, Phoenix, Portland, San Francisco, Washington DC, Brisbane, Canberra, Melbourne, Santiago…

Bien plus que le tableau de chasse que le globe-trotter urbain se doit d'exhiber pour asseoir la légitimité de son discours scientifique ou pire, pour satisfaire au portrait de l'Homme global, toutes ces villes représentent des étapes essentielles dans la construction d'une expérience (et d'une envie) me conduisant aujourd'hui à présenter cette Habilitation à Diriger des Recherches. Bien entendu, en fonction du temps passé dans chacune de ces villes, de mon investissement en tant que chercheur et/ou parfois suivant un simple ressenti subjectif, certaines métropoles ont compté plus que d'autres dans ce cheminement urbain commencé il y a maintenant 18 ans. Les quelques lignes suivantes dressent ainsi un portrait peu académique des cinq grandes métropoles ayant le plus ouvertement façonné et motivé mes travaux jusqu’ici.

New York fut la toute première en août 1990, la plus grande, la plus emblématique également avec ses icônes urbaines, médiatiques et fascinantes (l'Empire State Building, les tours jumelles du World Trade Center, la statue de la Liberté…). A New York a débuté notre *Amtrak-movie* d'un mois dans l'est des Etats-Unis et du Canada.

"*Quiconque, arrivant en Amérique, se trouve devant l'extraordinaire accumulation des gratte-ciel de New York, peut éprouver un instant le sentiment d'avoir devant lui un paysage de rêve. Une telle impression n'est pas fausse car c'est à force de rêve et d'imagination que les créateurs de l'Amérique purent concevoir et édifier ces pyramides du Nouveau Monde, marquant la naissance d'un genre de vie nouveau"*
(Gottman, 1960 : 6.)

Depuis, après quatre cours séjours, deux montées à 412m sur la terrasse des regrettées quoique peu esthétiques Twin Towers, deux visites à Coney Island (endroit hors du temps et plutôt improbable lorsque l'on quitte la modernité de Manhattan…), quatre traversées sur le ferry pour Staten Island, une pause à Central Parc et un arrêt silencieux à Ground Zero, New York ne s'est jamais imposée en tant que terrain de recherche privilégié même si le cas de SoHo a constitué la base d'une fiche sur la gentrification dans l'ouvrage *Commentaires de Paysage en Géographie Humaine*, sous la direction de François Madoré (Armand Colin, 2006 : 67-71). Pourtant, cette métropole reste pour moi à la fois une référence professionnelle et un lieu dans lequel on revient juste parce que c'est New York…

"Ceux qui déclarent New York laide sont seulement victimes d'une illusion de la perception. N'ayant pas encore appris à changer de registre, ils s'obstinent à juger New York comme une ville et critiquent les avenues, les parcs, les monuments. Et sans doute, objectivement, New York est une ville, mais le spectacle qu'elle propose à la sensibilité européenne est d'un autre ordre de grandeur : celui de nos paysages ; alors que les paysages américains nous entraîneraient eux-mêmes dans un système encore plus vaste et pour moi nous ne possédons pas d'équivalent. La beauté de New York ne tient donc pas à sa nature de ville, mais à sa transposition, pour notre œil inévitable si nous renonçons à nous raidir, de la ville au niveau d'un paysage artificiel où les principes de l'urbanisme ne jouent plus : les seules valeurs significatives étant le velouté de la lumière, la finesse des lointains, les précipices sublimes aux pieds des gratte-ciel, et des vallées ombreuses parsemées d'automobiles multicolores, comme des fleurs"
*(*Lévi-Strauss, 1955, *Tristes Tropiques* : 85*).*

Los Angeles, la plus Californienne, la plus décousue et certainement la moins appréciée des touristes européens (surtout français ?) qui lui préfèrent souvent San Francisco, plus victorienne et portuaire, plus ville en fait. C'est peut-être d'ailleurs ce caractère hors-norme et singulier qui m'attire dans cette non-ville.

"Los Angeles par bien des aspects annonce une rupture avec la tradition. Elle n'a pas de port naturel, il a donc fallu en faire un artificiel. Il faut importer de l'eau d'un autre Etat. […] Elle semble même défier le plan traditionnel de la ville. […] Au-delà du centre, la vaste et lâche construction urbaine est soudée par des autoroutes […] Les autoroutes sont des substituts aux lieux, un système monumental auquel il n'y a aucune alternative et si dominantes qu'elles sont devenues une manière de vivre, un état d'esprit. Pour que la vie soit tolérable, ceux qui vivent à Los Angeles doivent accepter cela ; si elle est souvent décrite comme une bonne ville pour vivre, personne ne veut la visiter !"
(Jones, 1990 : 122)

Paradoxalement, Los Angeles était pourtant celle que je convoitais le plus ; une sorte de fantasme américano-urbain de jeunesse difficilement explicable encore aujourd'hui. En 1991, suite notamment à la lecture d'un article de Bernard Marchand et Allen Scott sur Los Angeles[1], j'ai réalisé mon premier dossier sur l'étalement urbain aux Etats-Unis dans un module de licence animé par Jacques Chevalier, Professeur à l'Université du Maine qui, l'année suivante, encadrera ma maîtrise menée à San Diego. Ceci lancera ma campagne états-unienne et bien plus encore…

En dépit de plusieurs séjours à Los Angeles depuis 1992, j'ai toujours hésité à conduire une étude poussée dans l'agglomération ; peut-être du fait de la myriade d'illustres collègues ayant déjà investi cet extravagant laboratoire urbain (Soja, Scott, Davis, Ghorra-Gobin…)[2]. Plus récemment, je me suis plongé dans le monde des *gated communities* en Californie. Malgré le temps passé à sillonner le comté d'Orange (et en particulier la communauté fermée de Coto de Casa), la multidiffusion des travaux de Renaud Le Goix sur le cas de Los Angeles m'imposa un repli stratégique sans regret sur les *suburbs* voisines (à l'échelle du sud-ouest américain !) de San Diego et Phoenix. Il n'en reste pas moins que le caractère excessif et insaisissable de Los Angeles continue de me fasciner.

[1] Marchand B., Scott A., (1991), "Los Angeles en 1990 : une nouvelle capitale mondiale", *Les Annales de Géographie*, n°560 : 406-426.
[2] Nous pouvons citer récemment le dossier consacré à Los Angeles et préparé par C. Ghorra-Gobin, dans le numéro 361 de la Revue Urbanisme, sorti en 2008.

San Diego, la plus agréable, la plus littorale mais surtout pour moi, la plus apprivoisée : ma *hometown* adoptive. En 15 ans, j'ai passé environ un an au total à parcourir le *downtown* revitalisé, le front de baie, le littoral et en particulier les communautés de La Jolla et d'Ocean Beach (théâtres de ma maîtrise et d'une partie de ma thèse), sans oublier la bibliothèque de *San Diego State University* et la fréquentation, une fois - mais inoubliable -, du Qualcom Stadium (*Go Chargers* !).

> "*Promouvoir la ville est un art à San Diego. Pour qui veut l'entendre, les promoteurs l'ont proclamée Harbor of the Sun, Our Italy, Plymouth Rock of the Golden Coast, American's Finest City et autres surnoms. Leur objectif commun est d'étendre la domination culturelle et économique de la région. Leur enthousiasme est compréhensible. San Diego est le centre urbain d'une superbe et diversifiée région naturelle faisant face à l'Océan Pacifique*" (Hancock, 1996 : 163)[3].

Au-delà de sa dimension plastique et émotive (pour donner raison aux propos introductifs empruntés à O. Lazarotti), San Diego s'est imposée au fil du temps, et encore maintenant puisque son cas sera largement évoqué dans cette HDR, comme une sorte de muse urbaine me poussant aux limites de l'addiction.

Les politiques de lutte contre l'étalement urbain qui débutent dès le milieu des années soixante-dix, l'implication des citoyens dans la planification urbaine qui se met en place dans les années quatre-vingt et l'ambitieuse politique volontariste de reconquête résidentielle en centre-ville lancée par la municipalité au début des années quatre-vingt-dix, ou encore les récentes mesures en matière de développement durable, constituent des éléments centraux et récurrents de ma recherche. L'élaboration en 2004 du *City of Villages*, le nouveau schéma directeur promu par la municipalité et cité en référence par de nombreux praticiens aux Etats-Unis[4], constitue bien une nouvelle preuve du grand intérêt de ce laboratoire californien.

Seattle, la plus humide, la plus isolée mais la plus agréablement surprenante aussi. Investie, un peu par hasard, un peu par instinct (pour l'égo du chercheur), comme terrain de recherche doctorale afin de compléter la comparaison entre San Diego et San Francisco, Seattle s'est immédiatement révélée un choix pertinent. Peu investie par les chercheurs, la ville de Seattle multiplie néanmoins depuis le début des années quatre-vingt-dix les initiatives en faveur du développement durable ou de l'implication des citoyens dans la prise de décision publique.

[3] Hancock J., (1996), "Smokestacks and geraniums : planning and politics in San Diego" *in* Mary Sies and Christopher Silver (ed.), *Planning the Twentieth-Century American City*, Baltimore, The John Hopkins University Press : 160-186.

[4] Lire par exemple : Wolden F., (2008), "Re-urbanizing the new west", *Urban Land*, October : 175-177.

Elle mise également sur le déploiement de villages urbains, une stratégie innovante à l'époque, pour tenter désespérément de freiner les forces centrifuges qui étirent le tissu urbain et menacent l'exceptionnel paysage rural et naturel environnant.

"*Seattle croît de manière intelligente depuis plus de 15 ans. […] Par contraste avec d'autres villes, elle a utilisé des approches innovantes durant la période de croissance économique, comme Bilbao en Espagne ou Curitiba au Brésil. Seattle est entrée dans un processus d'apprentissage. C'est en fait l'ensemble de la région Nord-Ouest Pacifique qui a été proactive dans le fait de partir à la quête des bonnes pratiques et de ramener les bonnes idées à la maison. Plus encore, ce sont les leçons systématiquement retenues de différentes opérations urbaines raisonnées (soft infrastructures) qui ont joué un rôle important, voire décisif, dans la compétitivité économique durable de la ville"*
(Campbell, 2008 : 204)[5].

Dans un article publié dans Mappemonde (2003), repris plus tard dans un manuel du Secondaire (Bordas), je synthétise plusieurs dimensions du rôle innovant joué par cette modeste métropole, en apparence, du nord-ouest des Etats-Unis. Après plusieurs séjours dans la *Rainy City*, le charme de la ville sur les bords du Puget Sound et de son arrière pays (Olympia National Park, Mount St Helens National Park…) a opéré mais plus encore, son intérêt scientifique est toujours intact : Seattle, moins glamour que Los Angeles, moins européenne que San Francisco, moins *sunny* que San Diego, moins anonyme que Portland, est, avec sa voisine Vancouver, la petite métropole de la côte ouest à surveiller…

Enfin **Sydney**, la plus lointaine, la plus récente dans mon expérience de chercheur, la plus intégrée. Tout d'abord simple métropole test pour évaluer la pénétration du phénomène des *gated communities* en Australie, la capitale de la Nouvelle-Galles du Sud s'est avérée extrêmement pertinente pour saisir les enjeux actuels de la métropolisation. Etalement urbain, gouvernance métropolitaine, reconquête résidentielle du centre-ville par le logement collectif, tensions sociales et ethniques ou encore gestion de l'accueil d'un évènement mondial comme les Jeux Olympiques, voici quelques uns des thèmes contextualités ayant inspiré mes publications les plus récentes dans les revues telles que Urbanisme, les Annales de Géographie et les Annales de la Recherche Urbaine.

[5] Campbell T., (2008), "Smart Cities : Seattle", *Urban Land*, October : 204-206.

Les cinq semaines passées à découvrir l'Australie urbaine, fractionnées en deux séjours (2005 et 2007), seront complétées prochainement, je l'espère, par d'autres missions qui me permettront d'approfondir le cas de Sydney. Au-delà d'un avouable coup de cœur pour la plus grande métropole *down under* (son opéra, sa baie, ses *fishs and chips,* Manly et ses bancs…), l'intérêt scientifique de Sydney est indéniable : elle reste méconnue en France[6] mais surtout, elle semble catalyser tous les enjeux auxquels une grande métropole majeure de ce début de XXIe siècle doit faire face tout en gardant une dimension humaine rassurante pour le chercheur…"*Ecrivant à propos de Sydney au début des années 1990, Jan Morris qualifia la ville de la plus hyperbolique, la plus jeune dans son cœur et la plus rayonnante laissée derrière elle par la marée descendante de l'impérialisme britannique*" (Ashton, Waterson, 2000 : 76)[7].

Au final, l'objet géographique de ce volume ne sera pas circonscrit aux seules métropoles décrites plus en détail précédemment mais élargi aux plus grandes agglomérations du monde anglo-saxon hors Europe (Etats-Unis, Australie, Canada). Ce choix national exclut explicitement la Nouvelle-Zélande, pourtant un Nouveau Monde abordé par James Cook en 1769 et toujours monarchie parlementaire dirigée par Elizabeth II.

Trois éléments m'ont amené à écarter ce pays. Le premier est d'ordre politique et culturel. La Nouvelle-Zélande, contrairement aux Etats-Unis, au Canada et à l'Australie, ne possède pas de véritable document constitutionnel, capable de limiter le pouvoir législatif du Parlement et globalement, elle "*reste un peu à la traîne sur la question républicaine, en accord avec sa réputation de fille fidèle de l'Angleterre*" (Le Cam, 1996 : 137). Du fait de ses liens toujours forts avec l'Albion et sa faible taille (4,1 millions d'habitants, 270 000 km²), la Nouvelle-Zélande semble un peu moins perméable aux multiples facettes de la globalisation, pour ne pas dire américanisation. De plus, mise à part Auckland (1,3 million d'habitants), à peine une métropole émergente (?), la faible densité de son réseau urbain rend peu pertinente sa comparaison, même avec le Canada ou l'Australie. Ensuite, la disponibilité limitée de travaux de géographes (français ou anglo-saxons) en France sur la Nouvelle-Zélande, surtout dans sa dimension urbaine, représente un sérieux handicap : j'espère que ce manque sera bientôt en partie comblé par la thèse de doctorat de François Cognard (Université de Rouen, laboratoire

[6] Voir par exemple la communication récente de Jean Philipe Raud, (2009), "L'aménagement du front de mer de Sydney", *Colloque Gouvernement et gouvernance des espaces urbains*, Rouen, 13-14-15 mai 2009.
[7] Ashton P. Waterson D., (2000), *Sydney takes shape*, Brisbane, Hema.

MTG), géographe spécialiste de la Nouvelle-Zélande. Enfin, ma totale méconnaissance du terrain fut un frein rédhibitoire : elle m'empêchait d'avoir accès *in situ* à une bibliographie complète et de donner une dimension empirique à mes recherches.

"*Au moment où nous –Européens – acceptons finalement de concevoir que le mythe de la ville européenne n'offre plus qu'une image obsolète, irrémédiablement révolue, de la réalité urbaine contemporaine […] Sans doute est-il intéressant d'aller revisiter d'autres mythes, d'autres cultures urbaines et territoires que les nôtres.* " (Maumi, 2009 : 30). Sans ambition aussi formelle d'opposer deux modèles urbains aussi frontalement, je vous livre un regard sur les métropoles anglo-saxonnes qui sont pour moi autant des terrains de recherche que des lieux de transhumances, parcourus pour le simple plaisir de voir et ressentir la chose urbaine en dehors du quotidien…

> "*La carte n'est pas le territoire. Commençons par regarder le territoire. […] Déambuler le long des rues, s'asseoir à la terrasse d'un café, revenir dans les mêmes lieux, s'imprégner d'une ambiance, sans autre souci apparent que se faire plaisir et de laisser le temps (même écourté) opérer une première osmose entre nous, spectateurs, et le spectacle de la rue*".
>
> (Panerai et *al.*, 1999 : 13)

Introduction générale

"Ce qui m'entoure de toutes parts et m'écrase, ce n'est point la diversité inépuisable des choses et des êtres, mais une seule et formidable entité : le Nouveau Monde.
*(*Lévi-Strauss, 1955, *Tristes Tropiques* : 85*)*

Quelle ambition ! Ou plutôt, quelle audace ! S'attaquer seul aux (ex) Nouveaux Mondes, sous l'influence originelle de la couronne britannique, relève d'un exercice hautement périlleux, surtout en considérant le caractère transversal de la méthode. L'objectif est donc ailleurs. Il ne s'agit pas ici de tendre vers l'exhaustivité en dressant un portrait systématique et systémique des Etats-Unis, du Canada et de l'Australie mais modestement, devant l'ampleur de la tâche, de focaliser notre attention sur un objet géographique restreint quoique complexe cristallisant aujourd'hui les principaux enjeux sociaux, économiques et environnementaux des trois nations visées : les espaces métropolitains.

"*Partout, les villes-régions se développent vigoureusement et elles présentent un challenge profond à la fois pour les chercheurs et les praticiens alors que nous entrons dans le XXI*^{e} *siècle. Le processus d'intégration économique mondiale et l'accélération de la croissance urbaine rendent les stratégies traditionnelles de planification et les politiques menées problématiques alors que les approches plus adaptées sont encore largement au stade expérimental* " (Scott et *al.*, 2001 : 11).

Ceci posé, même en ciblant un cadre et un objet géographique précis, l'entreprise apparaît complexe. *A priori* aucun auteur francophone[1] n'aurait déjà tenté ce regard croisé simultané entre les espaces urbains des trois nations. "*Depuis quelques années, l'idée de recherches comparatives transnationales est devenue très attractive par les opportunités qu'elle offre pour tester des théories émergentes*" (Masser, cité par Golber et Mercer, 1986 : 10).

[1] J'exclus de cette mise au point les auteurs anglo-saxons car il apparaît plus opportun, compte tenu de la nature de l'exercice, de positionner ma démarche dans le paysage universitaire français actuel. Cependant, il faut préciser que si le cas nord-américain fait parfois l'objet de traitements transversaux, il n'existe pas (à ma connaissance) d'ouvrage ou d'article en langue anglaise dans lequel une comparaison plus ou moins systématique entre l'Amérique du Nord et l'Australie aurait été conduite.

La filiation de la démarche dans le contexte français

Certains prédécesseurs de renom, tels Jean Gottmann, ont parfois osé la comparaison binationale, Etats-Unis/Canada, rendue plus facile par une association de voisinage incontestable. Les écrits de J. Gottmann datent de plus de 40 ans mais leur lecture fut néanmoins des plus stimulantes. Dans son ouvrage *L'Amérique*, publié chez Hachette en 1960, l'auteur opère un va-et-vient[2] entre le Canada et les Etats-Unis pour comprendre ce qui unit ou sépare cet ensemble qu'il nomme l'Amérique Anglo-Saxonne. Nous retrouvons cette dimension comparative en 2000 dans l'ouvrage de Jacques Chevalier, *Grandes et très grandes villes en Amérique du Nord* (Ellipses) mais avec une approche volontairement circonscrite aux ensembles urbains.

D'autres auteurs ont pu s'aventurer alternativement sur les deux terrains : citons notamment André Siegfried[3] qui a publié le *Canada, les deux races* (1906, A. Colin), *les Etats-Unis aujourd'hui* (1931, A. Colin), *Le Canada, puissance internationale* (1937, A. Colin), *Les États-Unis et la civilisation américaine* (1947, Centre de documentation universitaire) et *Tableau des Etats-Unis* (1954, A. Colin), et ceux de Henri Baulig[4] ou plus récemment de Pierre Georges[5]. Toutefois, pour les chercheurs reconnus actuellement, la tendance est à la spécialisation sur une aire culturelle donnée. Pour les Etats-Unis, nous pouvons citer entre autres[6] les géographes Antoine Bailly[7], Yves Boquet[8], Paul Claval[9], Gérard Dorel[10], Frédérick Douzet[11], Cynthia Ghorra-Gobin[12] ou David Giband[13] auxquels il est possible d'associer la politologue Sophie Body-Gendrot[14] et bien entendu l'historien André Kaspi[15].

---

[2] Principalement de la page 1 à la page 111.
[3] Il est utile de rappeler qu'André Siegfried a soutenu une thèse de doctorat sur la démocratie en Nouvelle-Zélande.
[4] Baulig H., (1936), *L'Amérique septentrionale, in* Vidal de la Blache P., Gallois L. (dir.), Géographie Universelle, t XIII, Paris, A. Colin.
[5] Georges P., (1986), *L'économie des Etats-Unis*, Paris, Presses Universitaires de France. ; Georges P., (1986), *La géographie du Canada*, Talence, Presses Universitaires de Bordeaux.
[6] Il est important d'évoquer aussi Jacques Bethmont et Jean-Michel Breuil (*Les Etats-Unis : une géographie régionale*, 1989, Masson et *Les Etats-Unis, une géographie thématique*, Masson, 1991).
[7] Bailly A., Dorel G., (1992), *Etats-Unis/Canada, Livre premier : les Etats-Unis*, Géographie Universelle, sous la direction de Roger Brunet, Paris, Belin/Reclus.
[8] Boquet Y., (2003), *Les Etats-Unis*, Paris, Belin.
[9] Claval P., (1989), *La conquête de l'espace américain*, Paris, Flammarion.
[10] Dorel G., (2006), *Atlas des Amériques*, Paris, Autrement.
[11] F. Douzet, T. Kousser, K. Miller (ed.), *The New Political Geography of California*, Berkeley Public Policy Press.
[12] Ghorra-Gobin C., (2003), *Villes et sociétés urbaines aux Etats-Unis*, Paris, A. Colin.
[13] Giband D., (2006), *Géographie sociale des Etats-Unis*, Paris, Ellipses.
[14] Body-Gendrot S., Lefèvre C., (1988), *Les Villes des Etats-Unis*, Paris, Masson.
[15] Kaspi A., (1991), *Les Américains* : Tome 1, *Naissance et essor des États-Unis (1607-1945)* et Tome 2, *Les États-Unis de 1945 à nos jours*, Paris Éditions Le Seuil.

Sur le Canada, alors que la proximité culturelle et linguistique avec le Québec aurait pu susciter un point d'appui pour la géographie française, les ouvrages de référence sont rares ; les étudiants sont d'ailleurs orphelins d'un livre de géographie régionale réactualisé[16]. Il faut donc remonter à Louis Edmond Hamelin (*Le Canada*, PUF, 1969), Jean Pelletier (*Le Canada*, Masson, 1977 puis *Diversité du Canada*, Masson, 2005) ou une nouvelle fois à l'ouvrage *Etats-Unis/Canada, livre second : Canada*, (Belin/Reclus, 1992) dont les deux auteurs, Jean-Bernard Racine et Paul Villeneuve, sont respectivement de nationalité suisse et canadienne. Pour l'Australie, le vide francophone est sans doute encore un peu plus flagrant. Dans les 30 dernières années, il est possible de citer les écrits d'Alain Huetz de Lemps, (1979)[17], celui de Jean-Claude Redonnet (1994)[18], de Michel Bernard (1995)[19], de J. Bonnemaison (1995)[20] ou de Georges-Goulven Le Cam (1996)[21], un spécialiste en civilisation, qui s'est associé pour écrire son ouvrage avec notre collègue géographe Guy Baudelle.

Cette synthèse francophone a sans doute involontairement omis quelques articles[22] et donc quelques auteurs ; qu'ils m'en excusent. Toutefois, elle souligne autant l'originalité de la démarche que sa complexité. La justification du choix de ces trois terrains empiriques représente certainement la première priorité de la démarche, même si ma sensibilité et mon expérience feront pencher scientifiquement la démonstration vers les Etats-Unis. Les cas de Montréal, Toronto, Vancouver ou encore Sydney, Melbourne et Brisbane, bien que souvent évoqués dans l'analyse, ont pour vocation première d'offrir un effet miroir au modèle métropolitain états-unien présent et en devenir. Ce choix semble pertinent car, si l'influence britannique a prévalu politiquement et culturellement à des degrés divers dans la colonisation initiale des trois pays, la morphologie et l'organisation fonctionnelle des grandes agglomérations australiennes et canadiennes ne peuvent renier une certaine filiation avec leurs consœurs états-uniennes.

---

[16] Nous pouvons cependant citer l'ouvrage de J. Robinson, (1996), *Concepts and themes in the regional geography of Canada*, 4th edition,Vancouver , Talonbooks.

[17] Huetz de Lemps A., (1979), "L'Australie et la Nouvelle-Zélande", *In* Bruhnes et *al*., *Géographie régionale* , Vol. 2, Encyclopédie de la Pleyade, Paris Gallimard.

[18] Redonnet J-C, (1994), *L'Australie*, Que sais-je, Paris, PUF

[19] Bernard M., (1995), *L'histoire de l'Australie*, Paris, L'Harmattan.

[20] Bonnemaison J., "L'Australie : le pays chanceux", *in Géographie Universelle : Asie/Océanie*, sous la direction de Roger Brunet, Paris, Belin/Reclus : 246-319.

[21] Le Cam G-G., 1996, *L'Australie et la Nouvelle-Zélande*, Rennes, PUR.

[22] Voir par exemple, *Les Cahiers de Géographie du Québec* (http://www.cgq.ulaval.ca/) ou encore "La question métropolitaine aux Etats-Unis", (2005), *L'Information géographique*, Vol. 69, n°4.

Cerner le cadre trinational de l'étude

"*Le Canada anglais n'apparaît guère que comme une annexe atténuée du système des Etats-Unis, tandis que la Province du Québec fournit un cas mitoyen très curieux où caractères latins et nord-américains s'enchevêtrent*"

"*La géographie impose par ailleurs au Canada des contacts intimes avec les Etats-Unis : les destinées de cet immense pays gravitent donc simultanément dans l'orbite de Londres et dans celle de Washington*"

(Gottmann, 1960: 83 et 137).

Un dangereux écueil résiderait dans l'adoption d'une grille d'analyse empreinte d'un impérialisme américain omnipotent qui passerait outre la singularité des deux autres nations. Difficile pourtant de réfuter le fait que l'Australie est, depuis la Seconde Guerre mondiale, sous la forte influence culturelle et financière des Etats-Unis[23], bien que gardant des liens historiques et politiques avec la couronne britannique. Que dire du Canada, certainement plus proche de l'Australie par son organisation sociale et ses liens constitutionnels avec l'Angleterre mais qui, aux yeux de bon nombre d'Américains[24], a du mal à exister si ce n'est comme vassal du voisin états-unien. "*Devenus Québécois, les Canadiens tentent de survivre à la conquête anglaise : devenus Canadiens anglais, les Canadiens tentent de survivre à l'envahissement culturel américain*" (Racine, Villeneuve, 1992 : 250). Golberg et Mercer (1986 : 2) présentent dans le chapitre 1 de leur ouvrage *The myth of the North-American City* un mini recueil de réflexions illustrant la représentation que certains Américains peuvent avoir du Canada : "*Le Canada est le second violon ennuyeux de la symphonie américaine*" ; "*Vous n'entendrez rien de mal à propos du Canada, c'est un fait. En fait, je suppose que c'est bien là leur seul problème…*" ; "*Ils n'ont aucun héro et peu d'histoire*". Même en 2009, les stéréotypes ont toujours la vie longue. Susan, l'une des héroïnes de *Desperate Housewives*, l'une des séries américaines les plus populaires dans le monde, réagit à l'expulsion de son ami des Etats-Unis vers son pays natal, le Canada par un sincère : "*It's Canada, it's not Irak. It's like America with free health insurance !*"[25]

[23] En 1951, L'Australie (et la Nouvelle-Zélande) et les Etats-Unis ont conclu un pacte militaire de collaboration (Australia, New Zealand, United States Security Treaty) qui symboliquement évince le Royaume-Uni de sa tutelle sur le Pacifique.

[24] Dans cette étude, le terme Américain sera utilisé pour qualifier les habitants des Etats-Unis.

[25] "*C'est le Canada, ce n'est pas l'Iraq. C'est comme les Etats-Unis avec l'assurance maladie gratuite*", *Desperate Housewives*, Saison 5, Episode 22.

De prime abord donc, sans pour autant tomber dans un amalgame vulgarisant, l'opinion publique (pour ne pas étendre le doute sur une élite censée plus avertie…) ne fait pas toujours une distinction culturelle, économique voire politique très nette entre les Etats-Unis et le Canada. Guère mieux lotie, l'Australie, aux antipodes, reste fort méconnue, en France tout particulièrement : l'image de l'Australie reste confinée "*aux marges floues de la conscience occidentale*" (Le Cam, 1996 : 11). Force est de constater que, pour le visiteur qui pose ses yeux au cœur de Sydney, Vancouver ou Seattle, il semble aussi difficile d'identifier à coup sûr chacune de ces trois villes (Fig. 1). Ce mimétisme est d'ailleurs souvent exploité par l'industrie télévisuelle et cinématographique à la recherche de cadres naturels crédibles offrant les meilleurs coûts de production. La série à succès X-Files, dans laquelle des agents du FBI sillonnent les Etats-Unis, fut presque entièrement tournée à Vancouver et en Colombie-Britannique. Plus récemment, le film Juno[26] (2007), qui dresse le portait d'une jeune adolescente dans une ville du nord-est des Etats-Unis, avait également Vancouver pour décor urbain et suburbain… Mais le lien commun ne pourrait se résumer à un simple paysage citadin, aussi troublant ou logique soit cette similitude. "*La reconnaissance d'un processus d'intégration économique des villes canadiennes et américaines ne signifie pas pour autant que les premières soient identiques ou similaires aux secondes mais tout simplement qu'on peut observer des convergences entre les deux*" (Ghorra-Gobin, 2003 : 161).

En 1933[27], Raoul Blanchard compare ainsi la Colombie-Britannique avec l'Australie : même natalité médiocre, même esprit aventureux, afflux d'habitants vers une ville unique (Vancouver et Sydney) dont la population semble disproportionnée et même réflexe contre les Jaunes (asiatiques…) ! Nombre de facteurs semblent justifier que nous puissions donc rapprocher les trois pays, en premier lieu leur qualification de Nouveaux Mondes.

[26] Réalisation Jason Reitman, produit par la Twentieth Century Fox.
[27] Blanchard R., (1933), *L'Amérique du Nord*, Collection : géographie pour tous, Paris, Fayard.

Figure 1 : Vancouver, Sydney, Seattle : trois centres-villes, trois métropoles, trois pays et un même paysage urbain… (photos GB)

A l'échelle historique, les territoires constituant le berceau de la nation américaine ont été colonisés tardivement, ce qui pour Soppelsa (1971) justifie pleinement le qualificatif de pays neuf. "*Encadrée par les deux plus grands espaces océaniques du globe, l'Amérique n'est entrée que très tard dans le circuit mondial*" (Gottmann, 1960: 1). Que dire alors de la Terra Australis[28] qui se dessine plus d'un siècle après la découverte de l'Amérique ! Sous l'impulsion des marins hollandais (William Jansz, Dirk Hartog, Frederick de Houtman, Pieter Nuyts, Abel Tasman…) qui se succèdent le long des ses rivages entre 1606 et 1636, la terre australe se dévoile timidement. Alors que les Espagnols fondent St Augustine (Floride) dès 1565, les Français Port Royal (Nouvelle-Ecosse) en 1606 puis Québec (Québec) en 1608, et les Anglais Jamestown (Virginie) en 1607, ces mêmes Anglais ne prennent définitivement possession de la Nouvelle-Hollande qu'en 1770, scellant ainsi la destinée de la future

[28] Déjà perçue par Alexandrie Claudius Ptolémée au IIe siècle de notre ère comme "*une masse terrestre inconnue des antipodes, comme un contrepoids naturel aux surfaces émergées de la partie connue de la planète*" (Redonnet J-C, 1994, *L'Australie*, PUF : 7).

Australie[29]. Il faudra cependant attendre le 26 janvier 1788, pour que le capitaine, et futur premier gouverneur, Arthur Phillip proclame la naissance de la première colonie carcérale, implantée à Port Jackson, site de la future Sydney[30].

Douze ans après l'indépendance américaine, l'Australie peut enfin débuter son peuplement exogène rejoignant ainsi le Canada et surtout les Etats-Unis dans "*la plus grande entreprise de colonisation de l'histoire*" (Gottmann, 1960 : 1). Cette triple colonisation va d'ailleurs entraîner le déracinement et la quasi extermination de la population indienne et aborigène, occupants originels de l'Amérique du Nord et de l'Australie. Aujourd'hui politiquement stables, l'Australie, le Canada et les Etats-Unis, sont des démocraties de langue anglaise (exception du Québec !) évoluant en dehors du giron anglais. Chacun occupe un vaste territoire de plusieurs millions de km² et leur société apparait relativement jeune au regard de celles européennes et orientales.

Pourtant, nul doute que le Canada, les Etats-Unis et l'Australie sont des nations et des endroits différents avec une histoire, une économie, une société, une démocratie et des valeurs distinctes, bien qu'évoluant tous trois dans un système capitaliste[31]. Au cours des différents chapitres, les éléments communs ou distinctifs attachés à ces (ex) Nouveaux Mondes anglo-saxons seront abordés épisodiquement. Même à travers le prisme des grandes métropoles, le poids de l'urbanisation ainsi que la structuration passée et présente du territoire des trois pays n'ont pas forcément généré des formes d'organisation spatiale, politique et humaine homogènes.

Encore une fois, l'objectif de notre démarche n'est pas au final de dessiner (ou d'infirmer) les traits d'un modèle commun entre les trois pays et donc, par extrapolation, de défendre l'idée d'une américanisation des trois sociétés ou l'existence de valeurs et d'organisations communes assez singulières et puissantes pour conférer une identité trinationale à l'ensemble. La problématique générale autour de laquelle se structure ce travail est plus simple et

[29] L'Histoire retiendra que le Français Louis Antoine de Bougainville, à la tête d'une flotte composée de la *Boudeuse* et de *l'Etoile*, butte sur la grande barrière de corail en 1668, laissant ainsi l'opportunité à James Cook (à bord de *l'Endeavour*) de prendre possession, au nom de Georges III, de la partie méridionale (Nouvelle-Galles du Sud) de la Nouvelle-Hollande. (Le Cam, 1996).

[30] Pour en finir sur cette rivalité franco-anglaise, le 26 janvier 1788, La Pérouse avec ses navires la *Boussole* et *l'Astrolabe* entre dans la baie Botanique à quelques kilomètres au sud de Port Jackson…

[31] Pour une lecture plus approfondie de ces questions, mais dans une dimension nord-américaine, voir le chapitre 2 de Golberg M., Mercer J., (1986), *The myth of the North-American City*, Vancouver, University of British Columbia Press : 13-31.

logiquement plus réaliste, sans pour autant perdre son caractère pertinent. Les métropoles millionnaires nord-américaines et australiennes subissent ou anticipent, à des degrés divers, les mutations inhérentes à leur position démographique et économique dominante, au sein de leur hiérarchie urbaine nationale respective et de leur exposition à la globalisation. Considérant la relative homogénéité de l'objet métropole repositionné dans un contexte géographique nord-américain et australien cohérant *a minima*, quels enseignements récents en matière de gouvernabilité, d'aménagement, de gestion et d'évolution de modes de vie et d'habiter est-il possible d'isoler pour constituer un substrat novateur et stimulant pour conduire de futurs travaux ?

Revenir sur l'urbanisation et la métropolisation (chapitre 1)

Le premier chapitre de ce volume se focalise sur la montée en puissance des espaces urbains puis métropolitains, notamment dans le contexte anglo-saxon, permettant ainsi de fixer le cadre précis de l'étude. Selon le rapport ONU-Habitat 2006/2007, l'avenir de l'humanité sera de plus en plus lié à celui des espaces urbains : en 2030, les villes abriteraient 5 des 8,1 milliards d'habitants que devrait compter notre planète. Le phénomène n'est évidemment pas circonscrit aux pays développés, au contraire. Toujours selon l'ONU, 95 % de la croissance urbaine se concentrerait dans les Etats du Sud, qui devraient accueillir 4 milliards de citadins d'ici 20 ans. Bien entendu, d'une aire géographique à l'autre, la forme, le rythme et le niveau d'urbanisation ne seront toutefois pas identiques. Néanmoins, l'avènement universel de grandes régions urbaines semble probable car la fin du deuxième millénaire a consacré la montée fulgurante de puissants organismes urbains : ce phénomène métropolitain doit son ampleur et son originalité à la concentration spatiale des fonctions stratégiques du nouveau système productif (Coffey et *al*., 2000). Du coup, la métropolisation pose au chercheur un défi de taille car son analyse implique une approche quadridimensionnelle à la fois spatiale, sociales, économiques et politiques (Jouve, Lefèvre, 2004).

Dans leur ouvrage, Brenner et Keil (*The global cities reader*, London & New York, Routledge, 2006) ont récemment sélectionné une cinquantaine de textes écrits par quelques uns des plus grands théoriciens mondiaux (Peter Hall, Fernand Braudel, John Friedmann, Saskia Sassen, Manuel Castells, Edward Soja, Gavin Shatkin, Peter Marcuse, Henri Lefebvre, Takashi Machimura, Henry Wai-Chung Yeung…) ayant réfléchi à l'émergence et la consolidation de la ville globale. A notre sens, cette synthèse (et l'ensemble des travaux déjà

produits) rend caduque l'idée d'analyser de nouveau dans ce volume le phénomène de montée en puissance des grandes régions urbaines.

Il ne s'agit aucunement d'un raccourci méthodologique ou d'un faux fuyant. Logiquement, ce choix correspond, dans un premier temps, à une prise de conscience que ce travail de radioscopie théorique sur la métropolisation a déjà été effectué par de brillants et nombreux auteurs qui continuent d'ailleurs pour certains de publier sur le sujet alors que d'autres les ont rejoints. Ensuite, la description et l'analyse du phénomène de métropolisation et des conditions de son achèvement ne constituent en aucun cas l'objet central de cette étude. Les métropoles anglo-saxonnes se présentent comme un théâtre urbain dans lequel certains aspects spécifiques du jeu des acteurs et des phénomènes sociologiques et morphologiques qui en découlent seront décryptés ; un cadre dont il est évidemment essentiel de comprendre la genèse sans pour autant s'attacher à détailler chaque élément composant ce système en perpétuel mouvement. La ville, comme tout territoire, "*est un système complexe dont la dynamique résulte de boucles de rétroaction qui lient un ensemble d'acteurs et l'espace géographique qu'ils utilisent, aménagent et gèrent*" (Moine, 2007 : 45). Enfin, la mesure des performances métropolitaines de telle ou telle *global city* ne constitue pas non plus un point essentiel de cette recherche, bien que nous ne puissions ignorer cette tendance à évaluer le rayonnement théorique des différents espaces urbains.

"*Devient une ville globale, une ville qui propose une remarquable infrastructure de transports (autoroutes, aérogares, métro, taxis…), une offre hôtelière d'excellente qualité avec des palaces, une gamme de restaurants de renom et d'une grande variété, des lieux de distractions (opéra, théâtres, cinémas, musées…), de nombreux sièges de firmes multinationales, des laboratoires de recherche de haut niveau, des agences de communication à la pointe des NTIC, des cabinets d'avocats d'affaires et d'experts-comptables, une bourse et des établissements financiers… C'est cet assemblage apparemment hétéroclite qui permet de devenir globale, d'être en réseau avec d'autres villes globales*".

Saskia Sassen, 2005[32]

Explicitement, le terme de ville globale renvoie à un état ultime et singulier, atteint par quelques rares métropoles multimillionnaires, arrivées au sommet de la chaine de commandement mondiale. Cependant, avant d'atteindre ce statut exclusif, les villes concernées et leurs périphéries ont été exposées à un phénomène d'accumulation économique et démographique : ce processus *sine qua none* peut être qualifié de métropolisation. Ce terme

[32] Sassen S., (2005), "Entretien réalisé par T. Paquot", *Urbanisme*, n°345 : 67-74.

reste encore souvent d'un usage délicat[33] du fait qu'il englobe à la fois une dynamique en cours multidimensionnelle et un état instantané de l'urbain (la métropole) ; "*la métropolisation constituerait le stade le plus avancé, actuellement, de l'urbanisation*" (Jouve, Lefèvre, 2004 :1). Mais un problème se dessine quant à l'utilisation du terme métropole, celui du seuil démographique[34]. En effet, contrairement à la définition donnée par l'ONU des mégapoles, c'est-à-dire des agglomérations de plus de huit millions d'habitants, le vocable métropole englobe mondialement aussi bien des agglomérations d'une centaine de milliers d'habitants (par exemple, Le Mans Métropole, Saint Etienne Métropole) que des agglomérations millionnaires. Implicitement, la métropole est une grande ou une très grande agglomération concentrant des fonctions de commandements d'échelle géographique variable. En fait, au sein de chaque échelle hiérarchique (régionale, nationale ou internationale), le seuil démographique minimum pour définir une métropole varie. De plus, la taille démographique n'est pas toujours corrélée avec le rang hiérarchique[35]. Dans cette étude sur les métropoles anglo-saxonnes, le choix a été fait de porter plus particulièrement attention aux agglomérations occupant le sommet de leur hiérarchie nationale respective et comptant au moins un million d'habitants, en tout cas pour le Canada et l'Australie : pour les Etats-Unis, ce seuil a été défini à plus de deux millions d'habitants. En effet, les Etats-Unis comptent 50 aires métropolitaines de plus d'un million d'habitants (US Census, 2005) et le tri ainsi effectué permet d'isoler les métropoles les plus représentatives des dynamiques actuelles attachées aux très grands ensembles urbains[36].

Considérant ainsi que les métropoles millionnaires présentent non seulement des similitudes morphologiques, sociales mais également fonctionnelles communes, il semble plus pertinent de concentrer notre regard sur un échantillon de 36 entités urbaines, composé des 25 plus grandes agglomérations états-uniennes auxquelles s'ajoutent les six et cinq métropoles les plus peuplées au Canada et en Australie. Ce biais méthodologique offre visiblement un compromis nécessaire mais néanmoins crédible, entre représentativité et exhaustivité : il permet de dégager les singularités, les traits communs, les tendances structurelles ou conjoncturelles à l'échelle à la fois de chaque territoire national mais également des trois pays réunis. Ce choix

[33] Voir Métropole/Mégalopole, *in* J. Levy, M. Lussault, Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés, (2003), Paris, Belin : 609-611.
[34] "*La métropole est une très grande agglomération…*" (Mirloup, 2002 : 20) ;
[35] Voir : Rozenblat C., Cicille P., (2003), *Les villes européennes. Analyse comparative*, Paris, La Documentation Française.
[36] Il est cependant important de souligner que des agglomérations comme Las Vegas, Orlando, Austin ou encore Charlotte, dont la taille se situe entre un et deux millions d'habitants, ont enregistré les plus forts taux de croissance entre 2000 et 2005, toutes métropoles millionnaires confondues.

aide ainsi à s'affranchir en partie "*des géohistoires différentes dans lesquelles elles [les villes] se sont construites et transformées*" (Chevalier, 2000 : 3). La cohérence de l'ensemble tient certainement dans le fait que les très grandes villes sont les plus exposées à la globalisation et ses implications locales, y compris sociales. Sur ce dernier point, Grafmeyer (2005) précise que La Grande Ville a un statut social particulier générant des modes de vie et des processus de socialisation différents. Cependant, le choix de ce corpus urbain n'induit pas *de facto* un va-et-vient systématique entre toutes ses composantes. Entre traitements quantitatifs sur des séries exhaustives[37] et analyse empirique plus qualitative et individualisée (*Comprehensive Plans*, rapports, articles, relevés de terrain,…) l'objectif de cet échantillonnage est de servir de point d'appui à une analyse ciblée sur trois principaux points constituant la trame problématisée de ce volume : la mise en concurrence des métropoles (chapitre 2) ; leur difficile gouvernabilité (chapitre 3) ; la prégnance du modèle suburbain (chapitre 4) pourtant contesté par l'hypothèse de sa profonde remise en cause culturelle, au moins dans sa dimension résidentielle, par le renouveau des centres-villes (chapitre 5).

La mise sur le marché des métropoles (chapitre 2)

Cadeau fortuit en cette fin décembre 2008 pour un haut-normand d'adoption, le numéro n°358 du magazine Géo fait sa couverture sur *Rouen, à la verticale*. De prime abord, les superbes photos du patrimoine rouennais vu du ciel n'ont, semble t-il, qu'un très lointain rapport avec notre travail… En fait, ce sont les pages hors reportage qui tissent un lien plus direct avec cette recherche : sur 160 pages au total, le magazine comporte 38 pages de publicité. Dix font la promotion d'un pays, d'une région ou d'un morceau de territoire. Aux côtés de BMW, Nissan, Nikon, Hermès, GDF ou encore Intel et usant des mêmes outils marketing (slogans accrocheurs, photos emblématiques…), le Brésil, l'Espagne, le Maroc, Israël, la France, le Panama, l'Andalousie, les Iles Canaries, le Loir-et-Cher ou encore le Val d'Europe s'affichent en pleine page. A première vue, rien d'étonnant dans un magazine consacré à la terre et qui invite aux voyages. Mais à peine un an plus tôt[38], seules la ville Fès et l'Afrique du Sud faisaient réclame. Dans un numéro de Géo de septembre 2003, la Grèce était le seul territoire à s'offrir une page de publicité. Bien entendu, cette observation n'a pas le statut de démonstration scientifique mais elle conforte cette impression que le marketing territorial gagne du terrain dans un contexte de forte mobilité et de multiplicité des choix géographiques.

[37] Les données principalement utilisées dans cette étude sont issues de *l'Australian Bureau of Statistics*, recensement 2001 et 2006, http://www.abs.gov.au/ ; *US Census*, recensements 2000 et 2005 (partiels), http://www.census.gov/ ; *Statistics Canada*, recensements 2001 et 2006, http://www.statcan.gc.ca/ .

[38] Géo, n°348, Février 2008.

Il semble que la géographie française se soit peu intéressée à ce phénomène[39] y compris dans le domaine du tourisme pourtant en prise directe avec cette question, laissant ainsi le champ libre à des spécialistes en communication et marketing. Pourtant, c'est bien de la promotion des lieux dont il est question et donc de la manipulation de données géographiques et des représentations spatiales ; un terrain qui n'est pas étranger au géographe, même ci-celui-ci peine déontologiquement à s'aventurer sur les sentiers de l'imposture ou du crime géographique caractérisant parfois les campagnes de promotion territoriale. Il semble encore difficile en France de s'attaquer de front à cette question du marketing urbain (ou territorial) même si quelques articles dans la presse professionnelle[40], voire dans des revues plus académiques[41], ont ouvert la voie depuis le début des années 2000. Idéologiquement, "mon pays" n'est pas à vendre !

Pourtant, la mise en concurrence des morceaux de territoires n'est pas un exercice nouveau : la naissance des chemins de fer au XIXe siècle a déjà donné lieu à de belles campagnes d'affichage vantant les mérites de stations balnéaires. Le marketing touristique est ainsi né et à présent les régions, départements ou communes multiplient les campagnes pour attirer les touristes… Personne aujourd'hui ne semble choqué par ces pratiques. Plus encore, depuis plusieurs dizaines d'années, les comités d'expansion et autres agences de développement économique se battent à coup de sites Internet, de plaquettes et de stands dans les grands salons pour attirer les entreprises sur leur territoire. Là non plus, aucune objection, au contraire, lorsqu'il s'agit par exemple de s'afficher chaque année à Cannes lors de l'incontournable MIPIM (Marché International des Professionnels de l'Immobilier) qui organise même maintenant une manifestation dédiée aux villes et agglomérations ("*The global cities*").

[39] Si nous prenons, par exemple, l'ouvrage de Pierre Merlin paru en 2006, *Le tourisme en France*, (Ellipses), aucune allusion n'est faite sur la politique marketing des territoires. *A contrario*, nous pouvons citer l'ouvrage de Muriel Rosemberg, en 2000 (Le marketing urbain en question : production d'espace et de discours dans quatre projets de villes) ou encore la réflexion plus large sur l'image des territoires à travers le concept de Géoéthique défendu par Arnaud Brennetot dans sa thèse soutenue en 2009 : *Géoéthique du territoire. Le débat public territorial à travers la presse magazine d'opinion en France*, Université de Rouen.

[40] Dans l'un des premiers articles identifiés, la Gazette des Communes parle de marketing économique territorial en prenant l'exemple de l'Aquitaine (2002, n° du 17 juin : 34-35). Plus explicitement, 6 mois plus tard, La Gazette des Communes (2003, n° du 8 décembre 2003 : 67) consacre une pleine page au métier de Directeur de marketing territorial ("Le marketing territorial entre dans les collectivités les plus importantes").

[41] Revue *Urbanisme*, dossier "la ville marketing", n°344, septembre-octobre 2005.

Muriel Rosemberg (2000) place le tournant du marketing urbain dans les années quatre-vingt avec l'apparition de la ville à vendre qui pousse à l'agacement, car l'image prendrait le pas sur la ville elle-même ; il n'en reste pas moins que, pour l'auteur, le discours produit par les acteurs urbains sur la ville est un objet géographique digne d'intérêt. Nous ne pouvons que doublement souscrire à ce dernier point de vue surtout au regard de notre objet d'étude. Premièrement, les anglo-saxons ont inventé la promotion territoriale, en tout cas dans sa forme basique qui consistait dès le milieu du XIXe siècle à vanter les mérites et atouts d'un territoire pour encourager les touristes à fréquenter les stations balnéaires de Blackpool ou Scarborough, sur la côte anglaise. Aux Etats-Unis, au Canada et en Australie, pour attirer les populations immigrées et les investisseurs, les campagnes menées par les promoteurs immobiliers, les chambres de commerce, les compagnies de chemin de fer se multiplient dès la seconde moitié du XIXe siècle.

Figure 2 : Affiche des chemins de fer anglais de la fin du XIXe siècle.

Deuxième élément, depuis le milieu des années soixante-dix les grandes métropoles doivent faire face à une forte instabilité qui contraste avec la forte inertie industrielle qui a perduré pendant près d'un siècle (Hall, 1998). Passer de la simple promotion au marketing territorial constitue une nécessité pour les villes aujourd'hui. La compétition entre métropoles est devenue de plus en plus internationale par nature (Valentine, 2001). Mais plus encore, le haut degré de similitude atteint par les villes postindustrielles élargit la concurrence entre des espaces urbains de moins en moins spécialisés. La quête à la singularité nationale et internationale passe nécessairement par une délicate association entre régénération urbaine et discours promotionnel. "*En réponse à la restructuration globale de l'industrie dans les années 1970 et 1980 et à l'internationalisation des activités économiques, il y a une intensification de la compétition globale inter-urbaine pour capter les investissements et les emplois. Les villes sont aussi en compétition aujourd'hui pour capter les investissements publics certes plus volatiles mais cruciaux car associés à l'organisation des Jeux Olympiques ou des Sommets du G8"* (Loftman, Nevin : 2003 : 76)[42]. Le second chapitre de ce volume explore cette notion complexe de marketing territorial en s'intéressant tout particulièrement aux divers éléments qui contribuent à la diffusion de l'image des grandes agglomérations nord-américaines et australiennes. En tant que démarche volontariste, les campagnes de promotion et la course à l'organisation de grands évènements (Jeux Olympiques) nous amènent à étendre notre approche à l'ensemble des politiques et acteurs qui structurent la gouvernance urbaine.

Gouvernement et gouvernance des espaces urbains (chapitre 3)

Un regard à grande échelle sur la transformation des aires métropolitaines soulève évidemment une autre problématique autour de la gouvernabilité urbaine. En effet, il semble de plus en plus difficile d'identifier une institution dotée de la légitimité et des ressources politiques (budget, expertise technique, administrative, capacités normatives) agrégeant les demandes des acteurs collectifs et individuels et y répondant par des politiques publiques adaptées sur des territoires pertinents (Jouve B., Lefèvre C., 2002). Il est ainsi relativement logique d'opposer les besoins en matière de planification urbaine, de fourniture de services à la population, de gestion de l'environnement ou encore de déploiement des transports de masse à la relative fragmentation municipale (et donc politique) des espaces urbains.

[42] Loftman P., Nevin B., (2003), Prestige projects, city centre restructuring and social exclusion", In Malcom Miles and Tim Hall (Ed.), Urban Futures, London and New York, Routledge : 76-91.

Pour revenir à une approche privilégiant l'analyse interne des aires métropolitaines, ce chapitre soulève une autre problématique sur les modes de gestion à conforter ou à inventer pour faire face aux enjeux fonctionnels et sociaux attachés à ces vastes espaces polycentriques. "*La ville a cessé d'exister au sens classique du terme, c'est-à-dire en tant qu'entité économique, sociale et politique territorialement intégré*" (Kübler, 2005 : 85)[43]. Le morcellement des territoires administratifs qui se prolonge souvent par leur inadéquation avec les territoires fonctionnels, les tensions fiscales et budgétaires entre les autorités locales ou encore le manque de transparence et de coordination dans la prise de décision publique sont quelques uns des dysfonctionnements souvent identifiés au sein des zones métropolitaines. "*Aujourd'hui, gérer un territoire ne s'inscrit pas forcément dans un rapport de force conflictuel, mais plus souvent dans un rapport de force constructif au sein duquel de plus en plus d'acteurs ont la capacité de s'exprimer*" (Moine, 2007 : 39). Cette évolution renvoie directement à la logique d'élargissement de la notion de gouvernement à celle plus polymorphe de gouvernance qui peut être définie comme "*le processus par le biais duquel se met en place progressivement un rééquilibrage dans l'exercice du pouvoir urbain, a priori, au détriment des Etats et des institutions urbaines (élus et technocrates locaux) et au profit des acteurs issus de la société civile*" (Jouve, 2007 : 2).

Par leur structure spatiale et démographique particulière et par la nature soumise des gouvernements municipaux au sein du système fédéral, les aires métropolitaines américaines, australiennes ou encore canadiennes offrent un terrain adéquat pour observer les tentatives de coopération au sein d'espaces urbains à forts enjeux économiques et sociaux mais en proie depuis un siècle à d'importantes recompositions territoriales locales. Au-delà de l'analyse des mutations morphologiques et des politiques volontaristes qui tentent de réguler la croissance métropolitaine, la partie la plus novatrice de la recherche consiste à questionner l'inversion potentielle du modèle résidentiel suburbain.

[43] Kübler D., (2005), "Démocratie et gouvernance d'agglomération : quelques leçons européennes", *Pouvoirs Locaux*, n°65 : 85-91.

L'approche par l'étalement urbain (chapitre 4) et la reconquête résidentielle des villes-centres (chapitre 5)

"*Les Etats-Unis sont un laboratoire des "scènes de la vie future" depuis le début du siècle parce que la nation qui les habite est profondément expérimentatrice. Les Américains aiment la nouveauté parce qu'ils veulent, par de continuelles expériences, obtenir les moyens pratiques d'aménager leur milieu de manière à accroître le confort des habitants*".
(Gottmann, 1966 : 218).

Depuis les années quatre-vingt, de nombreux schémas directeurs dans les métropoles nord-américaines et australiennes (*General Plan, Comprehensive Plan, Regional Plan, Metropolitan Strategy…*) défendent un principe de densification et de diversification du tissu urbain pour lutter contre les effets négatifs de l'étalement urbain. Le redéploiement du logement dans les villes-centres des grandes métropoles s'impose de plus en plus souvent comme un élément à la fois récurent et stratégique dans les politiques de consolidation urbaine. Souvent perçue au départ comme un simple mal nécessaire tant l'ancrage culturel du modèle centrifuge de la maison individuelle avec jardin semblait immuable, la construction massive de logements collectifs serait porteuse aujourd'hui d'une certaine plus-value métropolitaine au niveau de qualité de vie à la fois pour certains groupes sociaux et l'image des villes-centres. Dès 1997, Sophie Body-Gendrot (: 141)[44] évoque d'ailleurs le fait que les "*cadres de très haut niveau employés dans les secteurs de pointe ne semblent plus attirés par le style de vie des banlieues aisées, ni la consommation de produits de masse*".

Depuis dix ans, en dépit de certains titres accrocheurs, les ouvrages[45] sur la ville états-unienne appréhendent le renouveau des centres-villes sous l'angle du développement des espaces commerciaux et récréo-touristiques (reconquête des fronts d'eau, par exemple) et celui de la gentrification. D'autres auteurs[46] traitant de la question de l'étalement urbain (*urban sprawl*) et des solutions pour y remédier évaluent avec imprécision le potentiel résidentiel des villes-centres : "*les analyses du recensement de 2000 et les tendances exprimées par les agents immobiliers des centres-villes suggèrent que l'attrait du vivre en ville (city living) devrait probablement se poursuivre dans les downtowns de plusieurs villes et pas seulement de New York ou San Francisco*" (Gillham, 2002 : 249)[47]. Même dans un ouvrage de référence, *The city : a global history*, Kotkins (2005 : 148) note sommairement "*qu'il existe une petite mais*

[44] Body-Gendrot S., (1997), *Les villes américaines : les politiques urbaines*, Paris, Hachette.
[45] Par exemple : Barnet J., (1995), *The Fractured Metropolis : improving the new city, restoring the old* city, Boulder, Westview ; Gratz R., Mintz N. (1998), *Cities, back from the edge, new life for downtown*, New York, Preservation Press.
[46] Bruegmann R., (2005), *Spraw : a compact history*, Chicago, The University of Chicago Press.
[47] Gillham O., (2002), *The limitless city: a primer on the urban sprawl debate*, Washington D.C., Island Press.

notable croissance statistique résidentielle y compris au sein des centres-villes depuis longtemps abandonnés". Insistant sur les limites atteintes par le modèle suburbain, Robert Beauregard (2006) soutient l'hypothèse d'un potentiel renouveau résidentiel des villes-centres.

Il s'agit donc de développer une étude originale qui tente de mesurer statistiquement dans les plus grandes villes aux Etats-Unis, en Australie et au Canada, l'ampleur nationale d'une reconquête résidentielle pressentie, en s'appuyant sur quelques cas emblématiques (Vancouver, Melbourne, San Diego, Sydney…). L'un des éléments déclencheurs de cette interrogation fut l'article de Mark Hinshaw (2007)[48], qui titrait sur le fait que les promoteurs immobiliers se précipitent aujourd'hui vers certains centres-villes états-uniens et canadiens comme les prospecteurs d'or se dirigeaient frénétiquement au XIXe siècle vers la Californie ou l'Alaska. Cette contribution a constitué un indice de plus venant conforter cette impression empirique d'un changement amorcé au niveau de l'évolution des modes d'habiter au royaume de la maison individuelle détachée ; une hypothèse également défendue par Ann Breen et Dick Rigby en 2004 dans leur ouvrage *Intown living : a different American Dream*. Concours de circonstance bien involontaire, le séisme financier actuel engendré par la crise des *subprimes* et ses répliques immobilières consécutives semblent appuyer la montée d'une idéologie résidentielle dans laquelle le retour à la ville et le logement collectif constituent des éléments de base. Mais méfions-nous du discours sur le renouveau des villes car il est nécessaire que "*la conjoncture dure pour devenir structure*" (Chadouin, 2004 : 13). Peut-on véritablement parler d'un frein à la diffusion résidentielle de faible densité en périphérie ? Quelle est l'ampleur aujourd'hui de ce renouveau résidentiel des quartiers centraux, en dehors d'un processus bien connu de gentrification ?

Au-delà de la mesure quantitative du phénomène, la construction de logements collectifs, stimulée par les opportunités spéculatives offertes par des politiques urbaines volontaristes de consolidation urbaine, engendre-t-elle l'émergence d'un nouveau mode d'habiter qui effrite quelques certitudes sociales et culturelles enfermées dans la très convoitée maison avec jardin. Il sera ainsi intéressant de mesurer ces nouvelles formes de densification de l'habitat dans l'hypercentre, déjà observables à San Diego, Seattle, Vancouver ou encore Sydney, car il semble que cela devienne un trait commun à bon nombre de métropoles dans le monde, comme observé lors de séjours à Santiago et Moscou en 2009 (Fig. 3).

[48] Hinshaw M., 2007, "Gold Rush, Planning", *APA Journal*, Chicago, APA, Vol. 73, n°2, 20-22.

L'interrogation autour d'un nouvel idéal résidentiel américain et australien n'est pas neutre. Elle renvoie semble t-il à un véritable choix de localisation résidentielle (et de vie) induisant peut-être collectivement la construction d'un nouveau modèle d'habiter[49]. Toutefois, des millions de ménages se contentent encore de vivre leur *American* ou *Australian Dream* par procuration au sein d'une banlieue insulaire, morose et sous-équipée.

Figure 3 : Deux exemples de construction de condominiums dans les quartiers centraux de Moscou (gauche) et Santiago (droite). (Photos GB)

"*Il est surprenant de voir que l'immobilier résidentiel n'a pas gagné en popularité dans les études urbaines. La littérature sur la ville globale a reproduit cette négligence*"

(Haila, 1997 : 284)[50].

L'idée que les investissements immobiliers sont également partie prenante dans le processus de globalisation, pas simplement à travers la circulation des flux financiers mais également au travers des modèles et formes qui se reproduisent dans les grandes métropoles mondiales, est sous-jacente dans ce dernier chapitre. Depuis dix ans, notre recherche sur la sécurisation et l'enclosure de l'habitat aux Etats-Unis[51], en Australie[52] et en France, ainsi que la lecture

[49] Cette théorie qui consiste à dire que le fait de vivre ici n'est pas un pur produit du hasard est défendue par Lazzarotti O., (2006), *Habiter, la condition géographique*, Paris, Belin.

[50] Haila A., (1997), "The neglected builder of global cities", *in* O. Kältorp et al. (ed.), *Cities in transformation, transformation in cities*, Aldershot, Avebury. (citée *in* N. Brenner, R. Keil (ed.), *The global cities reader*, London & New York, Routledge : 282-287).

[51] Billard G., Chevalier J., Madoré F., (2005), *Ville fermée, ville surveillée*, Rennes, PUR.

attentive des travaux publiés plus globalement sur les *gated communities*[53], ont montré la diffusion universelle des enclaves fermées dans les grandes métropoles. Même si le caractère ubiquiste de cette diffusion n'est plus à démontrer, nous voyons bien comment, par exemple, certains lotissements fermés, importés des Etats-Unis, se sont imposés en France par un simple transfert de modèle (cas des Hauts de Vaugrenier, par exemple)[54] ou dans une certaine mesure, via des compagnies internationales telles que la Walt Disney Company à Marne-la-Vallée… Bien que cette thématique des *gated communities* ne soit pas abordée de front dans cette étude[55], elle reste révélatrice de certaines tendances actuelles. Ainsi, l'architecture et l'urbanisme moderne s'inscriraient plus systématiquement dans une circulation mondialisée des architectes, des compagnies de renom et des images. Ce mouvement permet peut-être aux métropoles de se doter de quartiers pour cadres expatriés, de tours-trophées ou de prétendre à une place dans le classement des *World Class Cities*, mais la masse des citadins en tire-t-elle une amélioration de ses conditions de vie, rien n'est moins sûr…

[52] Billard G., Madoré M., (2006), "Fortress Australia", *Urbanisme*, *Revue Urbanisme*, Paris, n°337 : 56-60.

[53] Par exemple : Low S, (2004), *Behind the gates : life, security and the pursuit of happiness in fortress america*, New York, Routledge ; Charmes E., (2005), *La vie périurbaine face à la menace des gated communities*, Paris, L'Harmattan ; Capron G . (sous la direction), (2006), *Quand la ville se ferme*, Paris, Bréal ; Degoutin S., (2006), *Prisonniers volontaires du rêve américain*, Paris, Editions de la Villette ; Paquot T., (2009), *Ghettos de riches*, Paris, Perrin.

[54] Billard G., Madoré F., (2009), "Les Hauts de Vaugrenier. Un exemple atypique de la fermeture résidentielle en France", *Mappemonde*, http://mappemonde.mgm.fr/num21/lieux/lieux09101.html

[55] Il m'a semblé plus motivant et plus pertinent au regard de l'esprit de l'écriture d'un volume inédit de ne pas développer un aspect de mes recherches en sommeil depuis 4 ans, sur les terrains anglo-saxons.

Chapitre 1

Revenir sur la métropolisation

"*L'environnement métropolisé est aujourd'hui le milieu dans lequel la plupart d'entre nous vit. C'est un réseau internationalisé de lieux qui sont de plus en plus reliés entre eux et interdépendants, un archipel d'enclaves que beaucoup de personnes appellent their home*".

(Brenner, Keil, 2006 : 3)

"*La métropole n'est pas seulement la source, ni l'image ou le symbole de la civilisation des individus, elle en est la forme, c'est-à-dire un ensemble indissociable contenant-contenu*"
(Bourdin, 2005 : 11).

En 1900, environ 10 % de la population mondiale vivait en ville : au terme du XXe siècle, la moitié des habitants de notre planète se concentre dans les espaces urbains. Historiquement, nous comprenons bien ce mécanisme de montée en puissance des villes lors de révolution industrielle du XIXe siècle. A une époque de mobilité restreinte technologiquement et socialement, la recherche de l'optimum territorial, sous tendue par le rapport production/commercialisation, nécessite de fixer géographiquement les activités économiques. L'avènement d'un monde marchand et industriel a donc largement profité aux villes et rien d'étonnant dans tout cela finalement. Mais, en consacrant une société informatisée et mécanisée, la seconde moitié du XXe siècle a affranchi (en théorie) une partie de l'humanité des distances métriques. La voie était ainsi ouverte aux spéculations, y compris les plus fantasmagoriques, sur la fin des grandes concentrations urbaines, en tout cas dans les pays développés. Il est d'ailleurs assez curieux de constater que l'un des fantasmes urbains ultimes récemment traduits par le cinéma est de vider totalement les plus grandes métropoles de leurs habitants et des véhicules : Londres (*28 Days Later*, 2003 ; *28 Weeks Late*r, 2007), New York (*The Day After Tomorrow*, 2004 ; *I am Legend*, 2007) et Paris (*Seuls Two*, 2007).

La ville postmoderne ne reflète que la baisse de l'influence des espaces urbains dans le processus de production des biens d'équipement et non la réduction de leur consommation, au contraire (Burgel, 2006). C'est bien ici un changement dans la concentration des fonctions qui marque la ville postindustrielle. Cette dernière continue de produire mais essentiellement de l'immatériel (services, recherche, savoir, expertise…). Pour autant, ceci n'assure ni l'avènement d'une économie totalement virtuelle, ni l'assignation à résidence d'une main d'œuvre "amobile". Les échanges virtuels (Internet, téléphonie mobile, télévision…) ne suppléent que partiellement le besoin de contact direct.

Ces théories sur une désurbanisation ou une déconcentration urbaine des sociétés modernes trouvaient également un écho dans la nouvelle division du travail qui émerge à partir des années soixante. En effet, à l'échelle d'une agglomération, la concentration géographique, tout au moins la proximité entre sites de production, de gestion et de commercialisation, n'est plus foncièrement nécessaire. Avec l'essor des mobilités physiques et virtuelles, cette nouvelle division du travail allait prendre une dimension internationale : les villes postfordistes du monde développé, débarrassées de leur industrie manufacturière au profit des pays émergents, pouvaient envisager une déflation démographique. Seulement, aux Etats-Unis, en Australie ou au Canada, les espaces métropolitains n'ont cessé de croître, mis à part quelques cas emblématiques d'agglomérations hyperspécialisées industriellement, engluées dans des difficultés de reconversion (Pittsburgh par exemple). Le mécanisme est bien connu. Les pertes d'emplois dans l'industrie ont été compensées par la tertiarisation de l'économie et les agglomérations ne se sont pas vidées de leur contenu social. Au contraire, par effet de gravitation, les plus imposantes captent souvent les parts les plus larges de la croissance démographique de leur pays. Originellement espace refuge et de commerce (Kotkin, 2005), puis point d'ancrage de la révolution industrielle, les espaces urbains sont entrés dans l'ère complexe et paradoxalement différenciée de la métropolisation.

I] Emergence du phénomène métropolitain : rappel historique

L'objectif de cette première partie doit être clairement réaffirmé. Il s'agit de préciser ce que nous entendons derrière la notion de métropolisation, c'est-à-dire définir en quelque sorte les éléments de notre grille d'analyse générale, sans forcément chercher ni à produire notre propre mesure du phénomène, ni à en discuter en profondeur la hiérarchisation. D'ailleurs, souvent ce n'est pas la globalisation *per se* qui focalise l'attention du chercheur mais ses conséquences économiques, politiques ou socioculturelles, qu'elles soient positives ou négatives (Schneider-Sliwa, 2006). Quelle que soit notre intention finale, il s'avère difficile de faire l'économie d'une définition théorique de la notion de métropole face à la "*très grande variation dans notre perception individuelle de ce que constitue une métropole*" (Jones : 1990 : 125).

Dans notre étude, un espace métropolitain est une aire urbaine composée d'une ville-centre et d'une périphérie plus ou moins étendue, formant un espace d'au moins un million d'habitants agglomérés. Cet espace urbain est engagé dans un processus d'accumulation économique, démographique et culturelle découlant de son inscription directe ou indirecte dans des réseaux urbains nationaux et internationaux : la globalisation. Ce dernier point reste sans doute le plus difficile à traiter car, au sein de ces réseaux, les métropoles ne tissent pas nécessairement des liens volontaristes, faciles à détecter : c'est plutôt la somme de flux matériels, virtuels et idéels, émis et reçus par chacun des composants de la métropole (entreprises, collectivités, individus, institutions, associations…) qui lui confère sa position de pôle dominant ou dominé. Derrière la notion de métropole se retrouve aussi celle de croissance rapide et durable qui génère une structure urbaine polynucléaire avec, pourtant, un pouvoir économique et politique plus ou moins concentré dans la ville-centre. Par delà le flou inhérent à la complexité du phénomène, un élément semble pourtant devoir faire l'unanimité : difficile aujourd'hui d'isoler les métropoles nord-américaines et australiennes du système monde, même si toutes ne sont pas *a priori* des *global cities* (Sassen, 2001) au sens strict du terme.

I.1] Prise de conscience de la globalisation

En écho à la théorie des lieux centraux formulée par Walter Christaller en 1933, puis par l'économiste allemand August Lösch en 1940, les auteurs (Myrdla, Hirschman, Berry, Pred…), qui décrivent la place dominante de certaines agglomérations jusque dans les années soixante, expliquent cette polarisation par rapport à la position des agglomérations dans leur hiérarchie urbaine (rapport rang/taille) et économique nationale respective. Reprenant les

travaux de Geddes, Hall (1966 : 7) émet l'hypothèse de l'existence de villes mondiales (*world cities*) "*qui sont généralement à la fois des capitales politiques et économiques bénéficiant de réseaux nationaux (routiers, ferroviaires), abritant les principaux aéroports internationaux, concentrant les grandes banques et les institutions financières*". D'après lui, la position dominante des métropoles relève donc plus de leur statut de capitale nationale que de "*l'extension tendanciellement planétaire des interdépendances économiques*" pour reprendre l'expression de Veltz (1996 : 98). "*Même lors des premières utilisations du terme villes mondiales par Patrick Geddes (1924) ou Peter Hall (1966) […], le caractère cosmopolitain des villes mondiales a été interprété comme l'expression de la position géopolitique dominante de leur pays hôte. La possibilité que le développement urbain ou la formation des hiérarchies urbaines puissent être conditionnés par des forces supranationales ou globales n'était pas systématiquement explorée*" (Brenner, Keil, 2006 : 7).

Comme le soulignent les deux auteurs, il faut attendre les travaux des néo-marxistes tels qu'Henri Lefebvre (1968), Manuel Castells (1972) ou David Harvey (1973) pour mesurer toute l'influence du modèle capitaliste sur les formes socio-spatiales générées. Plus tard, Michael Timberlake (*Urbanization in the world economy*, 1985), Michael Smith et Joe Feagin (*The Capitalist City*, 1987), Saskia Sassen (*The Global City*, 1991, seconde édition 2001) ou encore Anthony King (*Urbanism, Colonialism and the World-Economy*, 1991) publient les premiers travaux sur l'interrelation entre la globalisation de l'économie et le développement urbain contemporain. Suivant les conclusions de ces publications pionnières, les études urbaines ont peu à peu intégré d'une part le fait que l'évolution des espaces et des sociétés au sein des agglomérations était aujourd'hui largement liée à la restructuration de l'économie mondiale et, d'autre part, l'idée que le monde (et ses villes) ne pouvait plus être appréhendé comme la juxtaposition de hiérarchies nationales et de systèmes isolés. L'accélération de la globalisation dans les années quatre-vingt-dix est liée à l'importance grandissante du commerce et des investissements internationaux, de la mobilité globale croissante, du développement des hautes technologies et de l'industrie de la connaissance ainsi que du rôle de la taille critique des marchés (Orum, Chen, : 2003).

Dans ce contexte, Sassen (2001) expose ainsi les principaux facteurs qui sous-tendent le modèle de *global cities* :

- la dispersion géographique des activités économiques (opérationnelles) avec simultanément une intégration géographique des fonctions de commandement (décisionnelles) ;
- la démultiplication des besoins de sous-traitances expertes devant la complexification des fonctions centrales (décisionnelles) ;
- la forte concentration de services professionnels en réponse à ce besoin d'expertise et donc leur agglomération autour des *headquarters ;*
- le renforcement du processus d'agglomération spatiale des *headquarters* comme un facteur d'économie d'échelle ;
- le développement de réseaux transnationaux et la constitution de nœuds supérieurs de communication ;
- l'augmentation du degré d'inégalités socio-spatiales sous l'influence du nombre croissant d'emplois hautement qualifiés et d'un besoin en emplois non qualifiés.

Il est évidemment possible et nécessaire de continuer à discuter la progression de ces forces globalisées en fonction de la fracture nord/sud, du rôle plus ou moins régulateur des Etats Nations ou encore de l'intensité et la nature des flux en circulation. Mais il peut être admis sans grande opposition que les métropoles se façonnent localement en partie sous l'action conjuguée de la concentration de flux majeurs internationaux (Friedmann, 1986) : l'un de nature économique (investissements, commandements, partages de connaissances et de savoir-faire…), l'autre démographique (immigration domestique et internationale, tourisme…). La mesure de la concentration des sièges sociaux, des places boursières, des emplois métropolitains supérieurs et du nombre de brevets déposés, l'organisation et le niveau du réseau de transports (aériens, autoroutiers, ferroviaires, portuaires…), voire la géographie des relations téléphoniques, sont quelques-uns des indicateurs permettant de mesurer le rayonnement d'une agglomération. Le caractère multiculturel de la population résidente, le solde migratoire, le nombre d'étudiants ou de visiteurs internationaux sont, quant à eux, quelques exemples des indicateurs référents démographiquement.

Sur cette question démographique et sociale, en dehors des observations relatives à la montée des polarisations locales sous l'effet de la globalisation (Jones 1990 ; Orum, Chen 2003 ; Sassen 2005), le débat le plus vif actuellement se concentre sur l'affirmation d'une nouvelle classe (ou d'un nouveau groupe social), qualifiée de *creative class* par Florida (2002). Ses membres (journalistes, créateurs de mode, infographistes, acteurs, ingénieurs, nouvellistes, universitaires, éditeurs, avocats, médecins, gérants d'entreprises high-tech…) s'imposeraient comme les créatures sociales ultimes d'une métropolisation, antre du libertarisme social et

offrant *"une réflexivité maximale de la modernité"* (Bourdin, 2005 18). Le débat autour de l'existence réelle de cette nouvelle classe, dont Florida (2002) estime qu'elle représente 38 millions aux Etats-Unis en 1999, constitue juste un élément de la polémique (Boer J., 2005 ; Vivant, 2006 ; Donegan et *al.*, 2008 ;) soulevée par la thèse de Florida (*ibid.*). Ce dernier, en créant un index de créativité basé notamment sur le poids de la main d'œuvre créative, la présence d'industries high-tech, les dépôts de brevets ou encore la présence de la population homosexuelle, tente de démontrer la forte corrélation entre la concentration de cette classe créative et le développement des métropoles (tableau 1.1).

	Villes	Index de créativité	% de créatifs	*High-Tech Rank*
1	San Francisco	1057	34.8	1
2	Austin	1028	30.4	16
3	San Diego	1015	32.1	3
4	Boston	1015	38	22
5	Seattle	1008	32.7	8
6	Chapel Hill	996	38.2	28
7	Houston	980	32.5	10
8	Washington	964	38.4	12
9	New York	962	32.3	14
10	Dallas	960	30.2	9
10	Minneapolis	960	33.9	29

Source : Florida, 2002.

Tableau 1.1 : Le classement des dix premières métropoles américaines de plus d'un million d'habitants en fonction de leur indice de créativité.

Les discussions sur cet index se focalisent principalement autour du choix des indicateurs, comme celui du pourcentage de la population gay pour évaluer le degré de tolérance des citadins, variable que Boer (2005) approuve alors que Vivant (2006) la juge insuffisante : elle suggère de prendre en compte la proportion de mariages mixtes. L'autre point de discorde, certainement plus profond, réside dans l'interrogation d'une réelle corrélation entre croissance économique et index de créativité : "*aujourd'hui, personne n'a démontré que le fait d'attirer des membres de la classe créative accélérait la croissance et le développement régional, en tout cas pas plus que des facteurs plus classiques*" (Donegan et *al.*, 2008 : 181). Une chose est néanmoins intéressante à retenir dans la démarche de Florida : il tend à déconstruire une approche régionaliste aux Etats-Unis, trop longtemps marquée par la dualisation entre Frostbelt et Sunbelt, entre East Coast et West Coast.

Derrière ces débats, un autre flux, peut-être plus complexe à quantifier mais tout aussi important dans la course à la singularité métropolitaine, se dévoile : celui du rôle culturel des villes mondiales[1]. Ce rayonnement culturel, au sens large du terme, peut-être perçu comme la capacité des métropoles à capter, relayer et générer des idées, des pratiques, des modes, des évènements, des manifestations dont l'objectif premier ne renvoie pas à une logique marchande proprement dite. Par exemple, l'accueil de la tournée mondiale du groupe U2 ou d'une exposition d'œuvres inédites de Picasso renferme incontestablement une dimension économique pour une métropole, mais l'enjeu primordial se situe dans la capacité d'un lieu à s'imposer comme un site d'intérêt majeur sans équivalent nationalement, voire mondialement.

Aujourd'hui, certains actifs urbains (théâtres, musées, salles de concerts, stades, surfaces d'exposition ou de congrès) sont déterminants pour le rayonnement d'une métropole, au même titre que la nature et la dimension géographique de certains évènements qu'elle organise ou est susceptible d'accueillir (chapitre 2), qu'il s'agisse d'évènements culturels (Expositions Universelles…), sportifs (Jeux Olympiques, Coupe du Monde de football ou de rugby[2], America's Cup[3]…), politiques (Sommet de la Terre…) ou économiques (G20, OMC…).

Dans cette course à la diffusion de l'image, quelques agglomérations (New York, Los Angeles, Londres, Amsterdam, Paris, Berlin, Munich) concentrant plus d'une centaine de firmes de l'industrie des media peuvent être considérées comme des *Alpha global media cities* et, à ce titre, comme des centres majeurs de création, production et diffusion de modèles de styles de vie. Dans cette analyse, Toronto et Sydney apparaissent comme des *Beta global media cities*, alors que Boston, Chicago, San Francisco et Melbourne ressortent comme des *Gamma global media cities* (Krätke, 2006). Sur la question résidentielle qui nous intéresse particulièrement, abordée dans les chapitres 4 et 5, Jean-Paul Flamand (1996 : 444) souligne que les standards occidentaux entourent aujourd'hui les références idéelles et matérielles liées au logement quel que soit le lieu : "*la mondialisation des images médiatiques venues des pays*

[1] Pour une lecture plus approfondie de ces questions, voir : N. Brenner, R. Keil (ed.), *The global cities reader*, London & New York, Routledge : 307-352.

[2] La Coupe du Monde de rugby est le troisième évènement sportif mondial. Elle a généré 538,7 millions d'Euros de retombées en France en 2007. Mais ce n'est pas forcément en termes financiers que les dix villes françaises hôtes mesurent la réussite de la manifestation. Les investissements consentis dans les infrastructures ainsi que dans les projets sociaux et culturels représentent un bénéfice à long terme pour les villes. Ces dernières ont également bénéficié d'un support international de promotion touristique incontestable. Lire : Bigot L., (2008), "L'impact de la Coupe du Monde de rugby 2007", *La Gazette des Communes*, n° du 6 octobre : 34-39.

[3] Au-delà du chapitre 2 de ce volume qui traitera des Jeux Olympiques, pour compléter le propos, se référer par exemple à : Gotlieb C., (2007), « L'America's Cup ouvre Valence sur la mer », *Diagonal*, n° 175 : 10-13.

riches bouleverse, à travers le monde, les représentations vécues en matière de mode de vie et d'habitat ; même sous forme rêvée, fantasmée, ce sont les normes occidentales, en matière de construction, de dispositifs de confort qui prédominent".

En 2006, Pizarro[4] s'interroge précisément sur l'impact des séries et des films américains sur la construction des *suburbs* en Colombie et en Australie. En partant du constat de la supériorité d'un film sur une photographie ou un livre en raison de l'impression de réalité véhiculée par les images animées, l'auteur argue que l'industrie cinématographique influence, dans une certaine mesure, notre relation au monde réel et la construction de notre propre monde. De son étude conduite sous forme d'entretiens en Colombie, il ressort que "*l'imagenarium urbain hollywoodien est le promoteur d'une banlieue américaine comme un modèle d'environnement résidentiel porteur de valeurs universelles*" (Pizarro, 2006 : 142). Depuis les années cinquante, la représentation positive de la banlieue (spécialement dans les productions Disney) véhiculerait mondialement l'image idéalisée de la maison avec jardin et de la famille.

Cette théorie abonde celle du *soft power*, développée dans les années quatre-vingt-dix par Nye[5], il s'agit de la capacité des Américains à étendre leur influence mondiale en dehors du champ économique et surtout militaire, en usant de ressources intangibles dont l'attractivité de la culture et des idées est l'une des composantes.

La mise en scène de Los Angeles, San Francisco, New York, Miami, Seattle par l'industrie cinématographique (le narrateur) contribue non seulement à la diffusion des images de la vie urbaine (le narré) mais également à favoriser la prise de position dominante des villes américaines aux yeux du monde (le spectateur). Difficile encore actuellement de concurrencer Hollywood, c'est-à-dire Los Angeles, au niveau de la production cinématographique (et médiatique en général). Néanmoins, beaucoup de villes cherchent à accueillir des tournages pour les retombées financières bien entendu, mais surtout parce qu'ils feront également office de vitrines internationales tout en ajoutant une dimension fantasmagorique au quotidien urbain des habitants et des touristes[6]. A Sydney, les studios FOX ont ouvert un site de tournage de 13 hectares (à 15 mn du centre-ville) regroupant une soixantaine d'entreprises

[4] Pizarro R., (2006), "From Disney imagineering to a sustainable Sydney urban imagenaruim : do urban images in Hollywood entertainment media influence Sydneysider's preference for low-density single-familiy home suburbs ?", *Dialogues in Urban Planning Research Centre*, University of Sydney : 135-143.

[5] Nye, J., (1990), *Bound to Lead: The Changing Nature of American Power*, New York, Basic Books.

[6] En France les collectivités locales se sont engagées pour plus de 14 millions d'euros en 2001 en faveur du cinéma contre 6,1 millions en 1997[6] avec des impacts sur la valorisation de l'image, la promotion du patrimoine et les retombées économiques. Source : *La Gazette des Communes*, 2003, n° du 20 janvier : 19).

spécialisées, alors que Paramount Studio a installé une antenne de production, comme en Angleterre, France, Nouvelle-Zélande, Mexique et Brésil. Pour l'anecdote, en 2007, le trophée de la meilleure entreprise de tourisme de Sydney est revenu à la société *Sydney Movie Tours*[7] spécialisée dans la visite des sites de tournage des films mondialement connus (Matrix, Mission Impossible, Muriel, Priscilla, Superman…). La représentation que nous avons d'une ville est aussi une affaire d'esprit, de cœur et de romance (Colman, 2005). Par exemple, le film "Nuits Blanches à Seattle" sorti en 1993[8], avec Tom Hanks et Meg Ryan, a propulsé un temps la Boeing-Rainy métropole au rang de ville romantique[9], ébranlant le quasi monopole détenu par New York sur le créneau cinématographique de la comédie-romantique.

Même dans le domaine culturel, globalisation rimerait irrémédiablement avec confrontation. En effet, la tentation est constante d'imposer la vision d'une organisation mondiale dominée par un groupe de super-cités fixant un tempo au reste des agglomérations ordinaires. Depuis Hall (1966), Friedmann (1986) ou encore Sassen (1991), la mesure de la performance métropolitaine mobilise les chercheurs et alimente les fantasmes des élus. Ces ordonnancements hiérarchiques renforcent l'approche par le global, sans pour autant démontrer clairement ni définitivement la primauté d'une métropole sur une autre. "*L'application de critères stricts qui exclut certaines villes ou en inclue d'autres ne produit rien de plus que des outils analytiques, pratiques pour les discussions académiques mais trop fléchées pour rendre justice au sujet*" (Jones, 1990 : 125). D'ailleurs, si New York, Londres et Tokyo, puis Paris et Francfort ont été considérées comme les premières *Global Cities*, aujourd'hui une quarantaine d'autres métropoles dans le monde prétendent également à cette appellation. Celle-ci se confond aussi dans le vocable de *World Cities* qui, selon Tsumakoto et Vogel (2007 : 15), englobe "*une évolution sur le temps long, là où la ville globale est plus marquée par une phase socio-spatiale spécifique*".

[7] Le slogan de cette société est "*Forget Hollywood. Sydney is the next big thing in the movie making business*".
[8] Titre original *: Sleepless in Seattle* ; réalisatrice : Nora Ephron
[9] Les marchands de souvenirs de Seattle vendent encore aujourd'hui T-shirts, tasses et autres chaussons sous licence du film !

I.2] Conséquences locales sur les métropoles

L'un des principaux dilemmes de la géographie mondiale actuelle est la résurgence de régions économiques, alors même que la globalisation semblait avoir sonné le glas d'une assignation économique au lieu. "*Les tendances générales qui jouent dans le sens de la mondialisation des économies et des cultures contribuent fortement à redéfinir les rapports entre localisation et mobilité, entre territorialité et mouvement, qui sont de tout temps au cœur du phénomène urbain*" (Grafmeyer, 2005 : 120). Les moyens de communication physiques et virtuels ne cessent de croître étirant la carte économique mais rétrécissant, par effet d'anamorphose, la distance entre les pays. Pourtant, les pôles de production ne peuvent plus être appréhendés à l'échelle nationale, il faut désormais descendre au niveau des grandes régions urbaines (Courchene, 2001). Sassen (2001 : 345) reconnaît que "*la globalisation amène avec elle un changement au niveau de l'échelle à laquelle se territorialisent la stratégie économique et les processus politiques*". L'approche géographique du phénomène de métropolisation place donc le chercheur devant un paradigme discutable. Les grandes aires urbaines, élevées au rang de métroports mondiaux, se présentent ainsi comme des nœuds (*hubs*) et des relais dans la circulation et la hiérarchisation des flux économiques internationaux. Dans le contexte d'un monde qui semblerait s'être fluidifié notamment en s'abolissant des distances, tout fonctionnerait désormais de manière aspatiale, sans référence aux lieux (Halbert, 2005).

Pourtant, les métropoles ne constituent pas seulement des points d'accumulation standardisés, mais doivent être perçues comme des milieux locaux dont la complexité sociale et politique pèse autant que la performance économique sur leur compétitivité globale (Veltz, 2005). Pour England et Mercer (2006 : 24), si les villes évoluant dans un système ouvert sont potentiellement sujettes à des influences plus ou moins identiques par nature, les différentes intensités d'exposition à ces flux ainsi que leurs impacts sur l'urbain s'avèrent complexes et parfois ubiquistes. L'intérêt majeur que représentent désormais l'espace métropolitain et ses mutations, tant spatiales que structurelles, donne évidemment une dimension géographique plus holistique à l'étude de la globalisation. Parfois trop cantonnée à une approche par les réseaux, certes pertinente mais qui privilégie l'*hinterworld* au détriment de l'*hinterland*, l'étude des régions urbaines en oublie par moment l'échelle locale qui est celle, entre autres, de l'essor des *clusters*, du développement foncier multifonctionnel et des conditions de vie. D'ailleurs, la compétitivité et la qualité de vie sont de plus en plus perçues comme indissociables (OCDE, 2000). Localement, l'affirmation de la métropole en tant que point nodal d'accumulation est

d'autant plus stimulée qu'elle développe ses capacités dans le contrôle des flux de capitaux et d'informations, ainsi que dans la production d'innovations (Schneider-Sliwa, 2006).

L'un des aspects positifs de cette globalisation réside dans l'alchimie théorique transformant l'ensemble des flux quantitatifs en bénéfices qualitatifs. Intrinsèquement, la mondialisation est porteuse de multiples opportunités supplémentaires dont chaque individu bénéficie, même à des degrés divers, dans le développement de son capital social et culturel. Pour Peter Gabriel, créateur du label musical Real World, "*la globalisation a trop mauvaise presse*" (Arte, interview 2009). Le chanteur focalise son discours sur les opportunités offertes aujourd'hui de mélanger les musiques et les peuples mais d'autres bénéfices peuvent être identifiés : la hausse des libertés individuelles par la démultiplication des choix professionnels, l'essor de la démocratie par la libre circulation des idées, l'enrichissement intellectuel de tous par l'accès à l'éducation ou la culture à distance, la lutte concrète contre le réchauffement climatique par la prise de conscience planétaire des enjeux… Toutefois ce modèle fondé sur un principe universel et irréaliste du gagnant-gagnant se révèle générateur localement de plusieurs retombées potentiellement néfastes.

Tout d'abord dans les métropoles, les habitants seraient exposés, plus qu'ailleurs, à un risque d'homogénéisation culturelle à travers notamment l'essor de la consommation de masse et la diffusion d'une culture mondiale via les mass-médias. Bien que l'hypothèse de la diffusion de pratiques mondialisantes impactant localement la destinée sociale et matérielle des individus puisse être soutenue, l'existence formelle d'une culture monde globalisante reste encore à démontrer (Albrown et *al.*, 2001). En effet, le flux de l'offre urbaine plonge l'individu, plus autonome et mobile, dans un algorithme quotidien composé d'une succession de choix séquentiels, loin de la stabilité des groupes sociaux qui composaient la ville industrielle (Bourdin, 2005). Dans ces conditions, les appartenances et les groupes d'intérêts se forment et se recomposent pour générer des sous-cultures mixant influences globales et locales, passées et modernes.

La métropolisation, malgré le processus d'accumulation de richesses dont elle est porteuse, n'engendre pas *de facto* une amélioration générale de l'environnement bâti et social des espaces urbains ; une thèse confirmée par Veltz (1996). Si Cohen (2001) souligne que l'urbanisation est depuis 25 ans un facteur majeur de la croissance générale des revenus et du niveau de vie pour les pays développés, les villes s'imposent comme des machines de

croissance parfois supérieures aux nations elles-mêmes. Toutefois, la pauvreté urbaine et la ségrégation spatiale s'accentuent localement[10]. Les inégalités sociales seraient donc exacerbées dans les métropoles exposées à la globalisation[11] : alors que les individus aptes à occuper les emplois dans le domaine des hautes technologies ou du tertiaire supérieur tirent une plus value-financière de la mondialisation, ceux sans formation captent les postes à faible rémunération et qualification. Pour Body-Gendrot (1997 : 139), *"c'est finalement la polarisation sociale qui, somme toute, apparente le plus Los Angeles à une ville globale*". D'ailleurs, reprenant l'exemple des métropoles de l'ouest des Etats-Unis, Jones (1990) rappelle que les problèmes liés aux minorités raciales et ethniques sont à englober dans un malaise plus général, celui des inégalités économiques présentes sous des formes extrêmes dans les métropoles, où la plus abjecte des pauvretés côtoie souvent la richesse. La question de la présence, au sein des métropoles états-uniennes, d'une population précaire vivant nettement en dessous du seuil de pauvreté et largement tributaire des aides sociales a été largement débattue à travers le concept d'*underclass*[12].

Concrètement, à partir des années quatre-vingt, le revenu médian de la région de New York a commencé à croître de manière spectaculaire (+28% entre 1980 et 1990 contre +6.5 % pour le reste des Etats-Unis) mais le revenu médian du décile le plus bas a diminué : à l'inverse de la classe moyenne, les ménages avec les plus faibles revenus n'ont pas bénéficié de la création importante d'emplois et de la hausse des salaires dans les secteurs de la santé, des services sociaux et de l'éducation (Fainstein, 2001). A Toronto, le ratio entre les revenus médians des plus riches et ceux des plus pauvres est passé de 3,2 à 13,8 entre 1950 et 1985 (Bourne, 1993, cité par Chevalier, 2000 : 108). Si les inégalités sociales ne se localisent pas exclusivement dans les espaces métropolitains, il semble cependant que les écarts de revenus et de niveaux de vie aient tendance à se creuser dans les agglomérations les plus exposées à la globalisation. "*De fait, la ville globale offre l'image d'un marché urbain renforçant les inégalités sociales*" (Chadouin, 2004 : 79). En 2005, Sassen[13] constate avec déterminisme que la ville globale a

[10] Pour une lecture récente de la ségrégation métropolitaine aux Etats-Unis, voir Sellers (2007) et au Canada, Collin et *al.*, (2007). Voir également : Body-Gendrot S., (2009), "Etats-Unis : les villes face à des inégalités sociales croissantes", *Urbanisme*, n°367 : 31- 34.

[11] Néanmoins, certains auteurs tels que Préteceille (1995 et 2002) contestent cette montée du phénomène de ségrégation en s'appuyant sur le cas de Paris.

[12] Wilson W., (1987). *The truly disadvantaged: the inner city, the underclass, and public policy*. Chicago, University of Chicago Press ; Lawson E., (1992). *The Underclass question*. Philadelphia, Temple University Press. ; Kelso W., (1994). *Poverty and The Underclass*. New York, New York University Press ; Gilbert D.,(1998). *The American Class Structure*. New York, Wadsworth Publishing.

[13] Sassen S., (2005), "Entretien réalisé par Thierry Paquot", *Urbanisme* n°345 : 67-74.

besoin d'une "*population de travailleurs bons à tout faire, sans grande protection sociale*". Dans les métropoles, la polarisation est donc consolidée par la croissance des entreprises requérant un grand nombre de professionnels – élite transnationale – mais d'autre part, un personnel souvent plus nombreux confiné à des travaux peu qualifiés (Body-Gendrot, 1997). Cette armée de réserve de travailleurs bon marché trouve sa source dans les flux migratoires qui se concentrent dans les grandes métropoles : "*le tiers-monde est importé dans les villes du Nouveau Monde, il est déterritorialisé puis re-territorialisé et placé au centre de la globalisation, relevant un nouveau visage des inégalités* […] (Body-Gendrot, 2009 : 34).

Si Scott (2001) conforte l'idée d'une polarisation grandissante au sein des métropoles, il repositionne les débats sur les effets d'une globalisation génératrice d'une configuration spatiale discordante du point de vue de la localisation des emplois, des logements et des réseaux de transports. Ces reconfigurations en œuvre au sein des espaces métropolitains affectent grandement la qualité de vie des populations captives économiquement et déjà les plus exposées socialement. Répondant au double enjeu compétitivité/attractivité, les gouvernements municipaux ont abandonné un peu de leur pouvoir au profit du secteur privé pour conquérir de nouveaux marchés, emplois et capitaux (Orum, Chen, 2003). Des nouvelles formes de gouvernance ont émergé pour encourager les investissements privés et favoriser la performance des lieux (chapitre 3) : ceci a transformé la tradition gouvernementale en un système entrepreneurial plus complexe et souvent plus opaque aux yeux des citoyens. Ces partenariats public/privé peuvent générer des investissements spatialement diversifiés et un fort différentiel dans la qualité des services offerts à la population : la rentabilité des investissements prend le pas sur la justice sociale. Le problème posé par la dégradation des conditions de vie dans les grandes métropoles des mondes anglo-saxons (chapitre 4) est étroitement associé à la privatisation des espaces périurbains (*gated communities*, par exemple) et le déficit en investissements publics. Les pays de tradition anglo-saxonne (Royaume-Uni, Australie, Canada, Nouvelle-Zélande…) se caractérisent par "*une forte autonomie du local qui s'appuie avant tout sur une logique fonctionnelle de production des services de proximité à la population*" (Lefèvre, Jouve, 2004 : 13).

Dans ces conditions, il ne paraît pas hors de propos de concevoir que la globalisation renverrait aussi à un processus d'urbanisation à l'échelle locale (Fig. 1.1) qui tend à homogénéiser la morphologie et les pratiques urbaines reproduisant ainsi un contexte favorable à l'amplification des polarisations socio-spatiales. Mais l'analyse des métropoles ne

pourrait faire abstraction des forces historiques qui assurent une certaine continuité au lieu : en fait, "*les nouvelles et anciennes caractéristiques des lieux sont localement le résultat d'un double processus d'adaptation et de résistance à la mondialisation*" (Orum, Chen, ibid. : 95). S'appuyant sur le cas nord-américain, malgré une dimension de peuplement et des trajectoires différenciées, Chevalier (2000) relève que les très grandes villes possèdent en réalité deux principes déterminants dans leur évolution : l'étalement urbain et leur discontinuité morphologique et fonctionnelle.

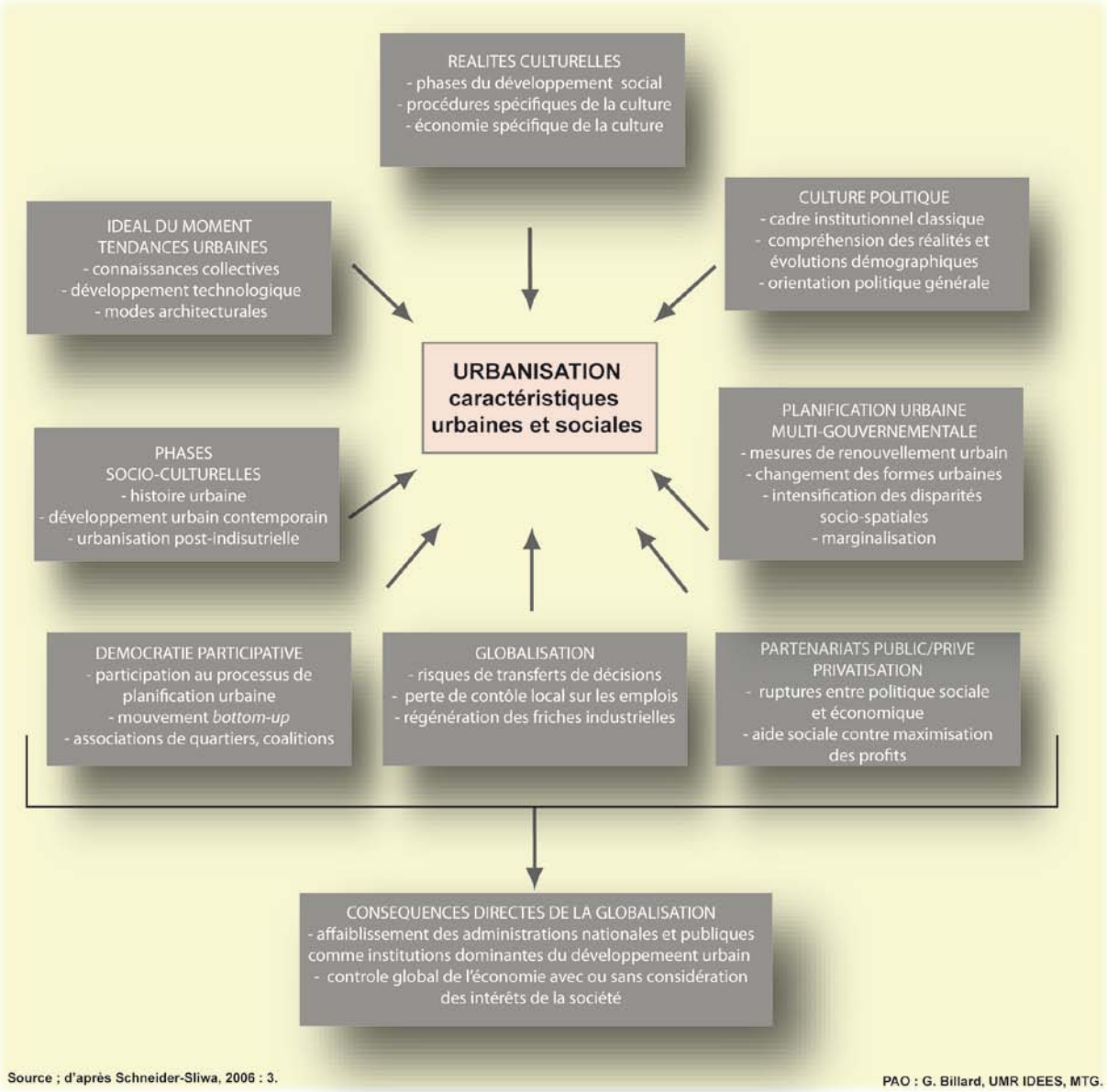


Figure 1.1 : Les forces pesant sur le développement urbain local dans l'ère de la globalisation.

II] DE L'URBANISATION DES NOUVEAUX-MONDES AUX METROPOLES

Plus qu'une rupture radicale, la métropolisation marque l'étape la plus moderne de l'évolution multiséculaire de l'urbain. Dans les Nouveaux Mondes, surtout aux Etats-Unis, le passage d'une société rurale à une société métropolitaine n'a aucune équivalence mondiale, à la fois par l'ampleur du phénomène et la courte durée de cette transition. En 1800, les Etats-Unis comptabilisaient environ 300 000 citadins sur une population totale de 5 millions de personnes, alors qu'en 1900 ils étaient 30 millions recensés sur 76 millions d'Américains. En 1910, les Etats-Unis introduisent pour la première fois dans le monde la mesure du phénomène métropolitain avec la définition du *Metropolitan District* : une région urbaine composée d'une ville-centre d'au moins 50 000 habitants et des zones périphériques abritant une densité supérieure à 150 pers/*square mile*. Il est certain que l'un des facteurs essentiels de cette croissance urbaine, pas simplement au niveau du poids par rapport au rural mais aussi en volume brut, se lit dans une augmentation globale de la population, à travers le solde naturel et/ou les flux migratoires.

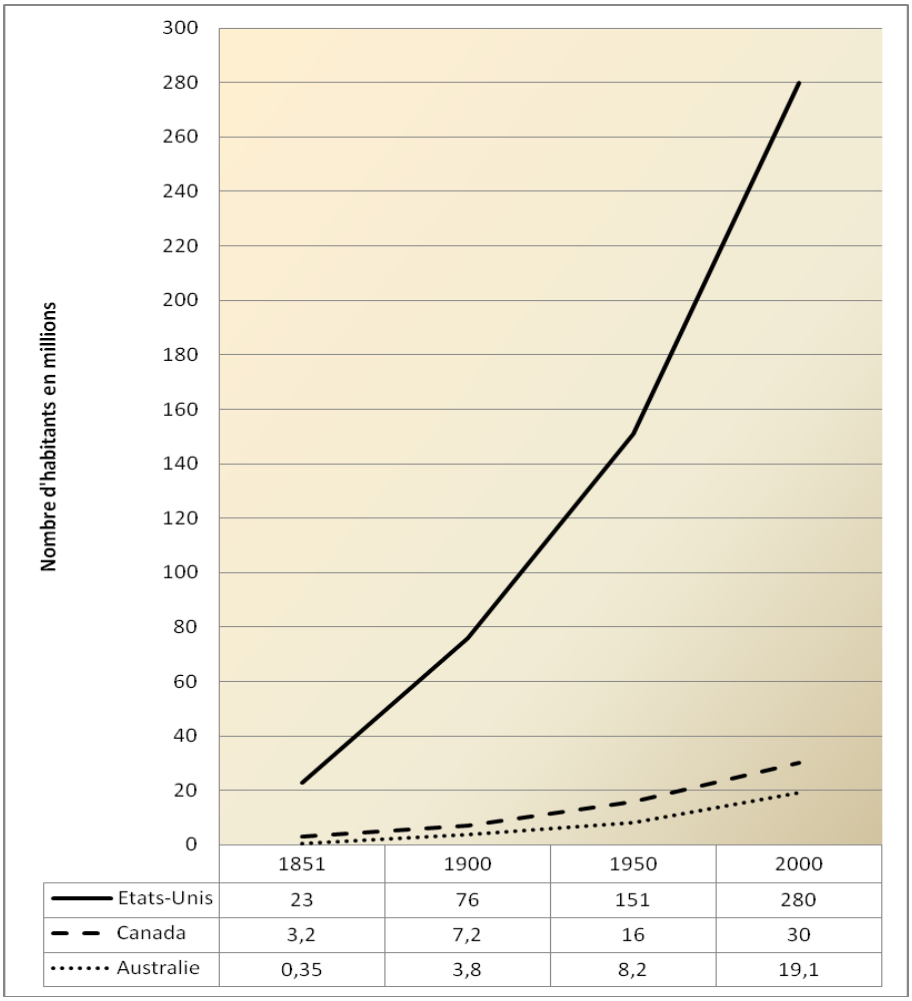
II.1] L'urbanisation, premier pas vers la métropolisation

"*Si l'on veut voir la vie urbaine, livrée à elle-même, agir dans toute sa force, c'est plutôt aux Etats-Unis qu'il faut regarder. La nécessité de maitriser la distance, de combiner des vastes espaces en un domaine économique s'y impose ; la ville, seul organisme correspondant à ces besoins, met partout sa marque. […] Essaimant autour d'elle, étendant indéfiniment ses quartiers suburbains, la ville est la plus parfaite expression de l'Américanisme*".

Vidal de la Blache (1912 : 293-295)[14]

Pour les Nouveaux Mondes, l'urbanisation fut évidemment stimulée avant toute chose par la dynamique de peuplement. Les Etats-Unis, qui comptaient 23 millions d'habitants en 1851, subirent une accélération de l'immigration après 1840, avec l'ouverture des premières lignes transatlantiques à vapeur. Au XIXe siècle, les Etats-Unis accueillaient un flux de 50 000 immigrés/an en moyenne contre environ 35 000/an pour le Canada. Ce différentiel était encore accentué par un mouvement de redistribution des colons canadiens vers les Etats-Unis, plus attractifs économiquement.

[14] Vidal de la Blache P., (1912), *Principes de Géographie humaine*, Paris, l'Harmattan.



Sources : US Census, ABS, Statistiques Canada, 2009.

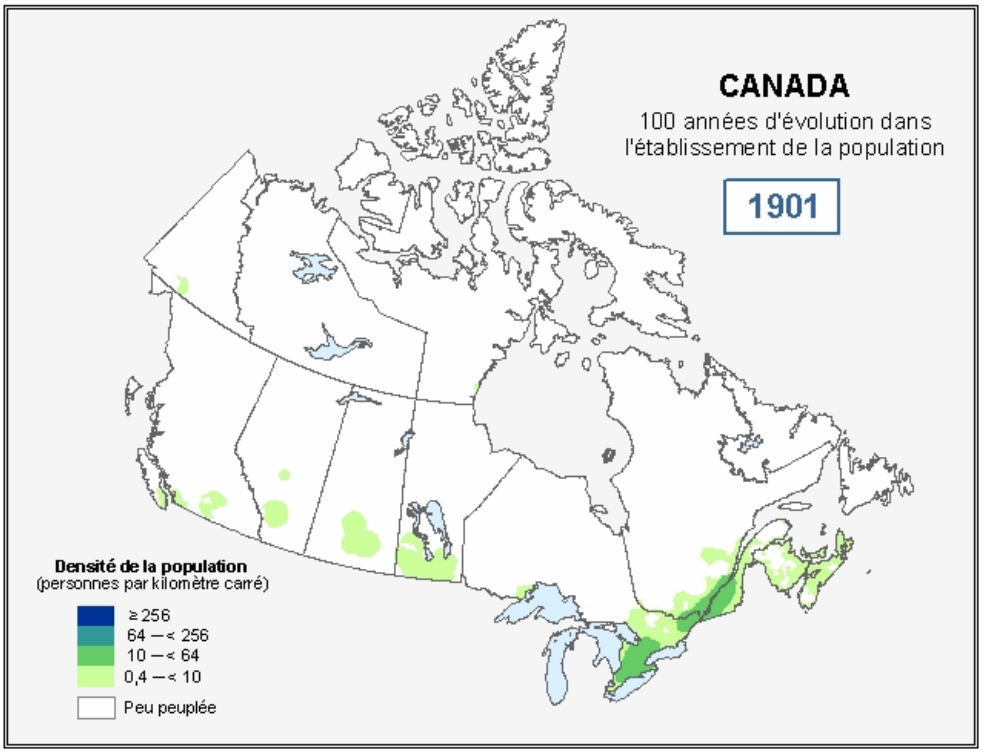
Figure 1.2 : La croissance comparée de la population des Etats-Unis, du Canada et de l'Australie entre 1851 et 2009.

Entre 1881 et 1891, 680 000 personnes migrèrent au Canada mais durant la même période, le pays enregistra le départ de 826 000 personnes vers les Etats-Unis. L'Australie expérimenta, quant à elle, une colonisation atypique, à la fois du fait de l'éloignement vis-à-vis du foyer européen de migration (environ 8 mois de mer depuis l'Angleterre), et également parce que, pendant presque un siècle, l'Australie ne fut qu'une terre de bagnes (Sydney, Brisbane, Hobart…). En 1819, l'Australie ne comptait que 26 000 habitants dont 40% de prisonniers (*convicts*). Entre 1788 et 1868 (date de l'abolition définitive des déportations par Londres), l'Angleterre déporta 162 000 *convicts (*Bernard, 1995). Entre 1831 et 1850, plus de 200 000 colons libres vinrent également rejoindre la colonie, principalement à Sydney. La découverte de filons d'or dans l'Etat de Victoria accéléra l'émigration (y compris provenant de Californie), permettant à la population australienne de tripler en 10 ans. Celle-ci a atteint 1,3 million d'habitants en 1861, mais jamais le nombre des migrants ne suffira à combler l'écart

avec le Canada et encore moins les Etats-Unis, malgré un taux de croissance annuelle supérieur à ces deux derniers entre 1851 et 2000. La figure 1.2 permet de visualiser les écarts bruts de croissance démographique entre les trois pays : irrémédiablement, ceci explique le différentiel de densités entre le réseau urbain états-unien d'un côté, australien et canadien de l'autre. En 2009, les Etats-Unis comptent 306 millions d'habitants contre 33,5 millions au Canada et 21 millions pour l'Australie.

Cet écart est d'autant plus spectaculaire que le Canada et les Etats-Unis ont une superficie à peu près équivalente, supérieure à 9 millions de km² ; l'Australie, un peu moins étendue, couvre cependant 7,6 millions de km². Ces vastes superficies masquent pourtant des disparités importantes au niveau de la diffusion de l'écoumène. Au Canada et en Australie, la notion d'espace utile prend toute sa dimension. Le climat subpolaire et polaire cantonne les 4/5e de la population canadienne dans une bande de 250 km de large le long de la frontière avec les Etats-Unis (Fig. 1.3). En Australie, que Baudelle (1996) présente comme une terre de désolation et désertique, c'est-à-dire un cœur mort autour d'une maigre prairie (steppe), la surface utile ne couvre que 1/10e du pays, s'étirant le long du littoral : environ 86 % des australiens vivent aujourd'hui sur la côte, regroupés en quelques concentrations urbaines couvrant moins d'un centième du continent (Fig.1.4).

En Australie comme au Canada, le mécanisme de concentration urbaine n'est pas le seul fait de l'intensité du peuplement ou des contraintes naturelles. Historiquement, les facteurs de concentration urbaine sont également liés en Australie aux fonctions d'interface portuaire jouées par les principales villes (Sydney, Melbourne, Brisbane, Adélaïde, Perth), qui concentraient la totalité des flux (carcéraux, d'immigration, produits agricoles, biens de consommation…). Implantée ex-nihilo en 1913 à 250 km de Sydney et à 650 km de Melbourne, la capitale du Commonwealth, Canberra (350 000 habitants en 2009) ne rivalise pas avec les grandes métropoles littorales. Au Canada, dès le XVIIe siècle, le Saint Laurent devient un axe majeur de développement grâce à son rôle prédominant dans la circulation des hommes et des marchandises. Les loyalistes anglais, chassés par la guerre d'Indépendance américaine, s'installeront plus au sud dans l'Ontario ; les Grands Lacs et le Saint Laurent offrant les débouchés fluviaux et maritimes nécessaires au commerce et au ravitaillement.



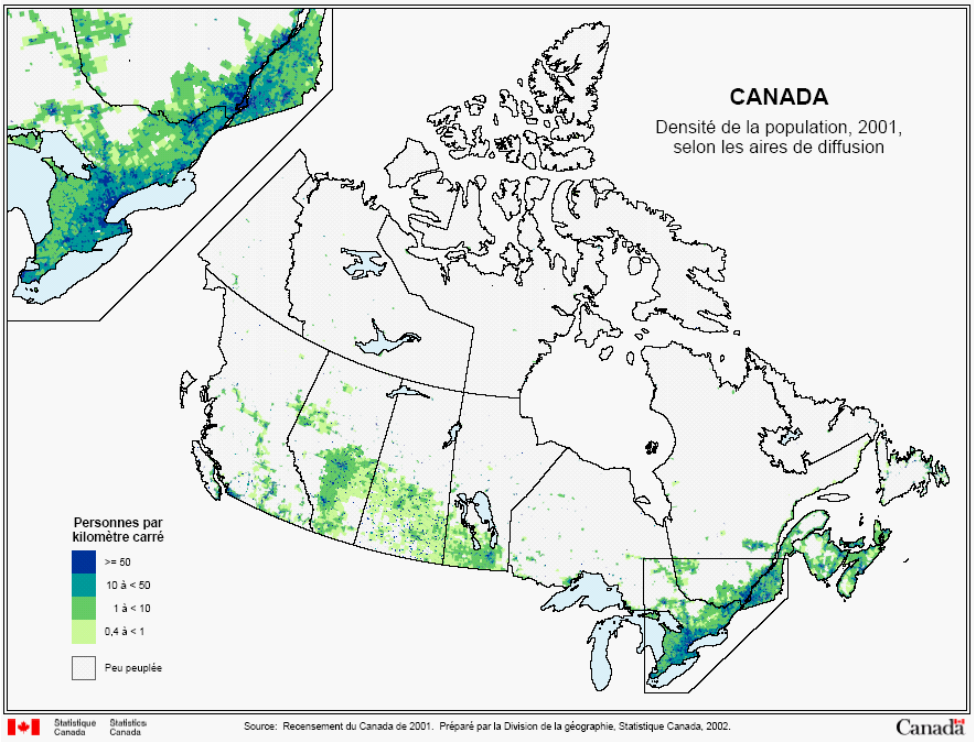


Figure 1.3 : Evolution de la diffusion de la population canadienne en 1901 et 2001.
(Cartes : Statistiques Canada, 2002)

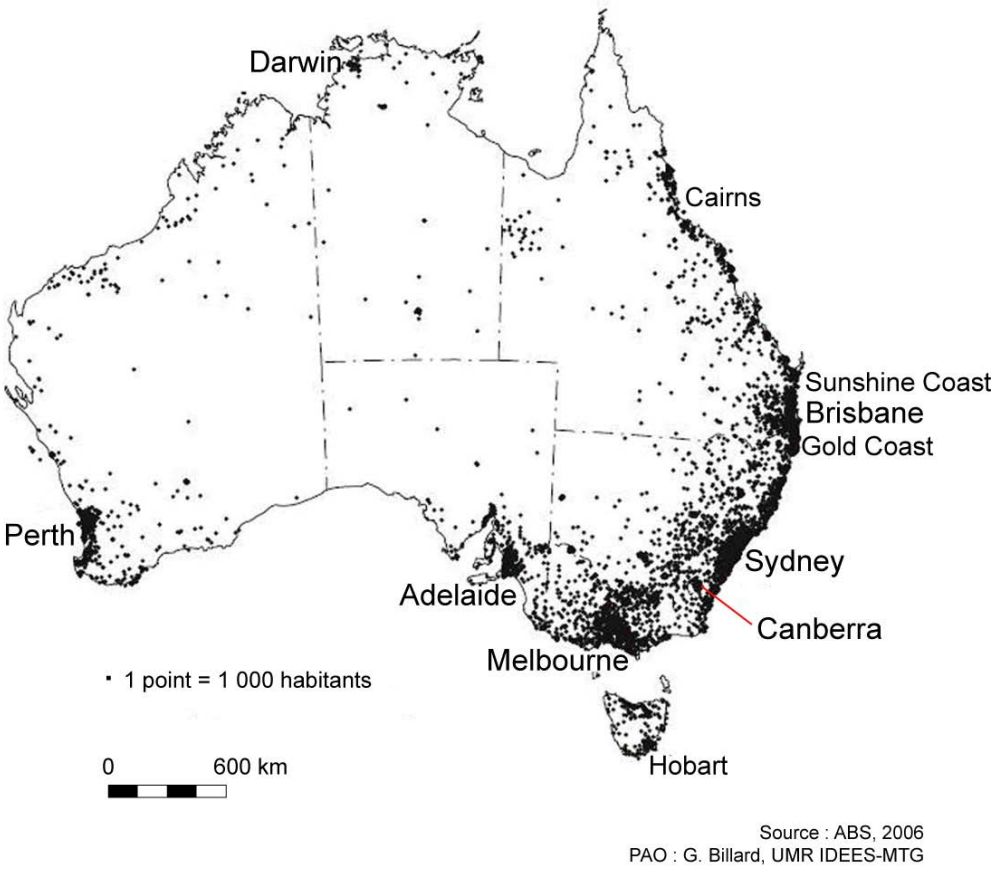


Figure 1.4 : Littoralisation et urbanisation du peuplement de l'Australie en 2006.

Historiquement, le couloir Laurentin allait définitivement s'imposer comme la *main street* canadienne. Le transcontinental canadien (*Canadian Pacific Railway*), qui consolide la voie vers l'Ouest en 1885, dynamise le développement des villes relais-agricoles, des prairies et de la cité portuaire de Vancouver. En 1900, le Canada ne comptait que 5 millions d'habitants et environ 66 % de population rurale. Entre 1901 et 1911, la population canadienne a augmenté de 1,9 million de personnes et les deux tiers de cette hausse démographique ont profité aux provinces et territoires de l'ouest (Finkel, Conrad, Strong-Boag, 1993). En Europe, les immigrants ont été recrutés pour travailler essentiellement dans l'agriculture, pourtant une fois débarqués, beaucoup d’entres eux restent en ville et sont embauchés comme ouvriers non qualifiés (Kremarik, 1993).

Comme aux Etats-Unis, l'industrialisation du pays allait accélérer l'urbanisation de la population : en 2005, le taux d'urbanisation atteint un niveau de 80 % aux Etats-Unis, 81 % au Canada et 92 % en Australie[15].

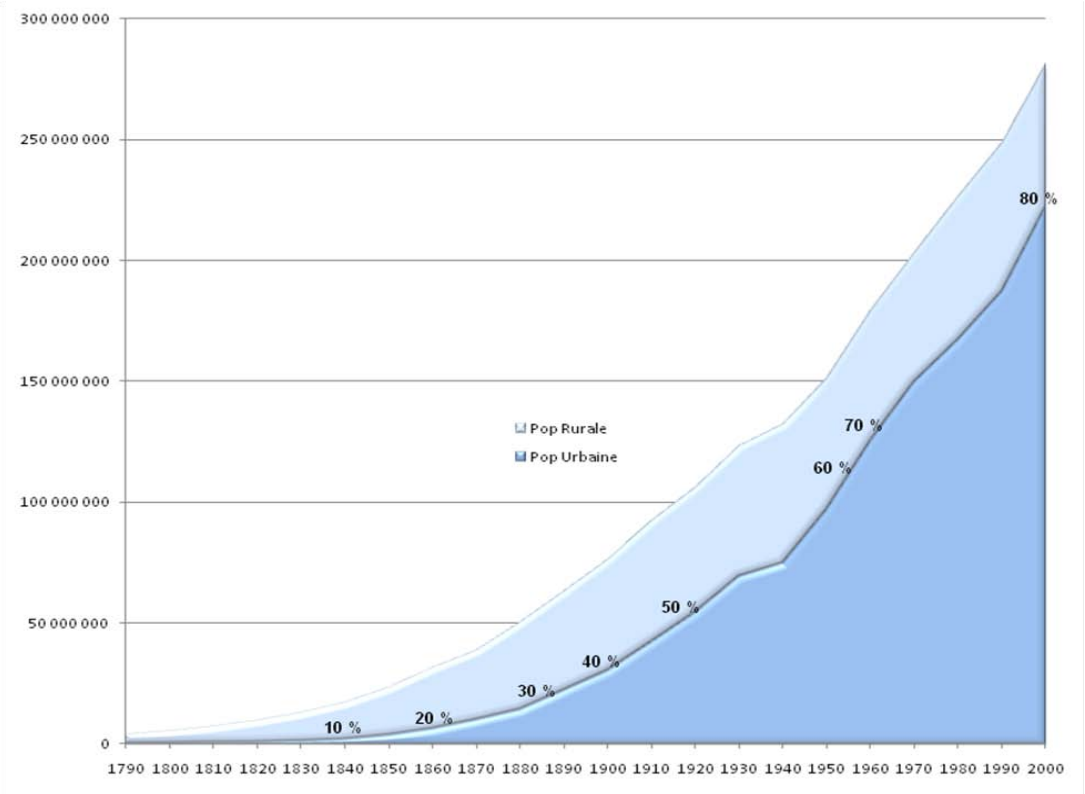
II.2] Les facteurs de concentration et densification des villes : le cas états-unien

En un siècle (1800-1900), la population américaine a été multipliée par 15 alors que la population urbaine l'a été par 100. Au regard de ces chiffres, il apparaît évident que la croissance démographique n'explique pas à elle-seule cette accélération de la prédominance urbaine. Suivant le processus déjà observé à la même époque en Angleterre par exemple, le passage d'une société agraire à l'ère industrielle stimule la rapide croissance des centres urbains.

En 1800, entre 85 et 90 % de la population américaine travaillait dans l'agriculture alors qu'en 1880, ce taux avait chuté en dessous des 50 % : la révolution industrielle fut donc un autre facteur crucial dans la croissance rapide de la population urbaine. (Levy, 2003). L'urbanisation s'accélère nettement à partir du milieu du XIXe siècle (Fig. 1.5). Dès 1920, la moitié de la population états-unienne vivait en ville, soit l'équivalent de 50 millions de personnes : aujourd'hui, les Etats-Unis abritent environ 240 millions d'urbains.

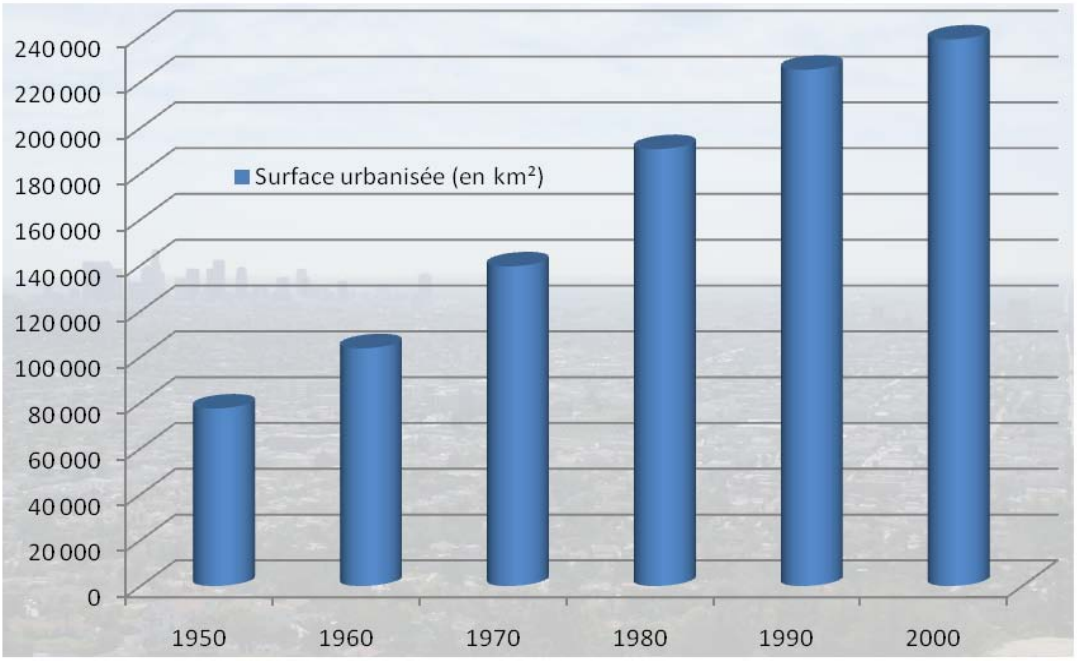
L'intensité de l'urbanisation s'est également traduite par une croissance exponentielle des surfaces urbanisées à partir du milieu du XXe siècle (Fig. 1.6). Depuis 1945, celles-ci ont progressé de 294,4 % alors que, dans le même temps, la population urbaine a augmenté de 157 %, soit environ 2 fois moins vite. Le mouvement initial de concentration urbaine se double donc d'un phénomène de dilatation spatiale, prenant sa source dans l'accélération de la poussée suburbaine à partir de l'Après-guerre.

[15] http://globalis.gvu.unu.edu



Source : US Census, 2000.

Figure 1.5 : Evolution comparée de la population urbaine et rurale aux Etats-Unis entre 1790 et 2000 (avec évolution du taux d'urbanisation).



Source : US Census, 2008.

Figure 1.6 : La croissance des surfaces urbanisées aux Etats-Unis depuis 1950.

II.2.1] La concentration verticale du capital et des hommes : les gratte-ciel

Facteur accélérateur de l'urbanisation au XIXe siècle, le mouvement d'industrialisation pesa incontestablement sur la forme des villes. En lieu et place des petits sites de production épars, la construction de grandes manufactures, d'entrepôts et d'espaces commerciaux entraîna une forte concentration de main d'œuvre et, par effet boule de neige, la construction massive de logements à proximité. La plupart des villes américaines n'ont jamais été aussi denses qu'à la fin du XIXe, début du XXe siècle. Par exemple, en 1900, Manhattan comptait 2,2 millions d'habitants pour une superficie de 57 km², soit une densité de près de 39 000 personnes au km² ; en 1990, cette densité est tombée à 26 315 habitants au km² (Levy : 2003). L'un des symboles forts de cette densification du bâti fut sans aucun doute le gratte-ciel et ses deux laboratoires à ciel ouvert que sont Chicago, site du premier building moderne (*Home Insurance Building* érigé entre 1881 et 1885)[16], et Manhattan à New York (Fig. 1.7). Le gratte-ciel fut l'innovation technique et architecturale qui rendit possible la concentration du capital et des hommes.

Figure 1.7: New York
ou l'archétype de la densification et verticalisation des métropoles globales. (Photo GB)

[16] Certains historiens urbains considèrent aujourd'hui que le premier gratte-ciel mature fut l'*Equitable Life Assurance Building* haut de 7 étages et demi et inauguré à New York en 1870 : il était deux fois plus haut que les immeubles voisins, possédait un ascenseur, une structure en acier et tous les réseaux d'énergies. (Peterson I., (1986), "The first skycraper – new theory that Home Insurance Building was not the first", *Science News*, 5 April).

"Manhattan a engendré une architecture désinhibée qui a su se faire aimer par la vertu même de son provocant narcissisme, se faire respecter précisément pour son manque total de retenue. […] Comme urbanisme, le Manhattanisme est la seule idéologie qui se soit nourrie dès le départ de la splendeur et de la misère de la condition métropolitaine – l'hyperdensité – sans jamais cesser de croire en elle comme seul fondement d'une culture moderne souhaitable. L'architecture de Manhattan est le paradigme de l'exploitation de la densité" (Koolhaas, 2002 : 9).

Les premiers gratte-ciel de l'ère moderne doivent leur naissance à la conjonction de trois innovations techniques dans la deuxième moitié du XIXe siècle (Demangeon, Weiler : 1946) : l'acier Bessemer (permettant l'armature métallique), le béton armé (fondations) et l'ascenseur dont Elisha Otis présente publiquement le prototype en 1853. Avant la mise au point définitive de l'ascenseur en 1870, l'escalier est un frein pour les bâtiments commerciaux qui ne peuvent occuper plus de deux étages ; au-delà du cinquième étage, la fonction résidentielle s'avère, elle aussi, compromise. Mais le tournant architectural n'est pas seulement technique, il renvoie également à une volonté de reproduire en hauteur un foncier qui vient à manquer surtout dans les grandes villes de l'Est : "*Le caractère insulaire de Manhattan est incapable d'offrir aux quartiers d'affaires les grands espaces d'un Wild West et la seule solution est de projeter la trame urbaine en l'air*" (Koolhaas, 2002 : 87). Le *block,* qui contraint la continuité du bâti dans les centres-villes, devient donc la base foncière de parcelles qui vont se démultiplier dans le ciel, cherchant air et lumière. Le Flat Iron Building (immeuble en fer à repasser) à New York (1903) reproduit ainsi 22 fois son emprise au sol. Le projet d'immeuble Power Globe (1909) se présente, quant lui, sous la forme d'un building de 84 étages, dont l'originalité utopique réside dans le fait de proposer un aménagement complet de chaque niveau en un seul domaine privatisé, sur lequel est implanté un cottage ou un château, entouré de verdure (Fig. 1.8). Ce projet ne verra jamais le jour.

"*Plus que la plupart des contrées du monde, les Etats-Unis sont un pays urbain, je veux dire où la proportion des grandes agglomérations par rapport au total de la population est une des plus élevées. […] Dès que la ville dépasse les 50 000, elle commence à hausser quelques-uns de ses immeubles à une douzaine ou une quinzaine d'étages ; à 100 000, le gratte-ciel est indispensable. […] Cependant, ne médisons pas trop les gratte-ciel : la Skyline est souvent le seul imprévu, la seule caractéristique originale de la ville américaine, le trait qui peut permettre de la distinguer des autres cités.*"
(Blanchard, 1933 : 294-295).

Au départ, s'il apparaît que les gratte-ciel peuvent procurer un logement de qualité au plus grand nombre, beaucoup d'entre eux sont au final abandonnés par leurs habitants, à cause du sentiment d'individualité et d'isolement résidentiel qu'ils génèrent : ils obligent aussi à cette

course à la hauteur dans laquelle les résidants cherchent à s'élever perpétuellement pour trouver la lumière du soleil, cachée par l'ombre de l'immeuble voisin (Demangeon. Weiler, 1946). Offrant une bonne rentabilité foncière, une construction rapide car standardisée, de larges espaces modulables et dissécables, la tour est rapidement adoptée par les grandes compagnies qui en font un emblème de leur puissance financière ; le building, bâtiment avant tout fonctionnel, se transforme au cours du XXe siècle en icône métropolitaine. "*Les gratte-ciel ont un statut de symbole. Ils sont des machines à faire de l'argent. Ils exploitent le foncier jusqu'à le rendre inhabitable mais ils fonctionnent. […] Il n'est pas surprenant que les gratte-ciel soient le symbole universel de la concentration des activités économiques dans le centre des villes.*" (Jones, 1990 : 98).

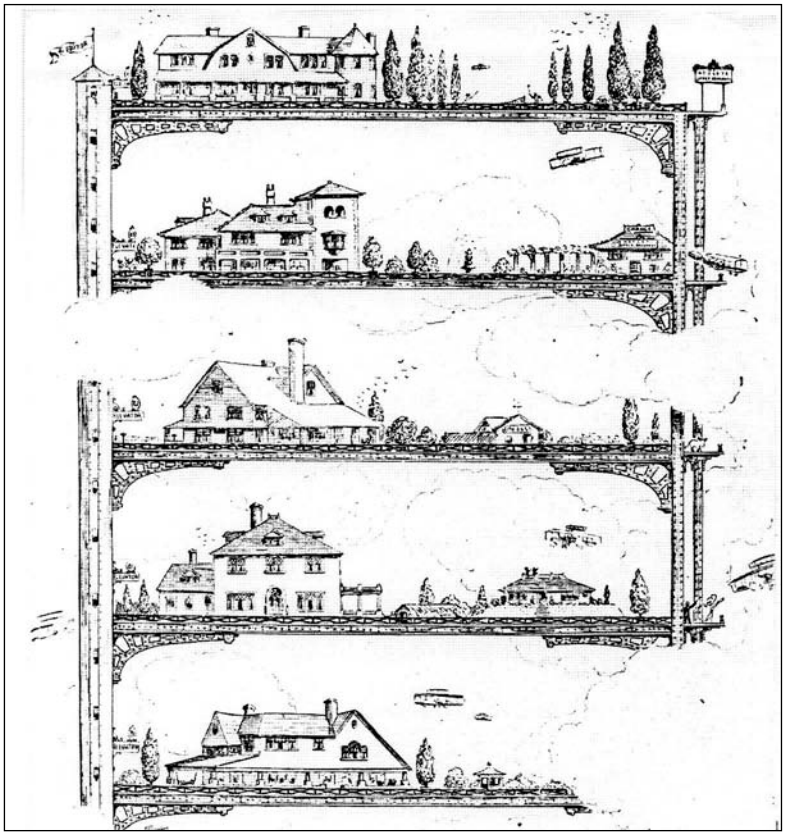


Figure 1.8 : Le *Power Globle*, le projet de gratte-ciel d'aspiration sociale allant de la résidence rustique au seigneurial (source : Koolhaas, 2002 : 85)

II.2.2] Les autres facteurs de concentration urbaine

La baisse des coûts de transports fut également un autre élément à intégrer dans ce mécanisme de croissance des villes portuaires de l'Est des Etats-Unis. A l'époque, le coût tonne/km d'une marchandise transportée par bateau était 10 fois inférieur à celui d'un produit acheminé par voie terrestre en chariot. La concentration des activités industrielles et commerciales a largement profité aux espaces urbains offrant cette connexion par voies d'eau, surtout maritimes. Ce fut le cas aussi pour les villes canadiennes. Avec l'arrivée du chemin de fer, les espaces urbains les plus attractifs devinrent ceux qui possédaient à la fois une ouverture plus ou moins directe sur la mer, un port fluvial et une ligne ferroviaire, comme New York ou Chicago. Le train et le bateau à vapeur sont ainsi devenus un lien essentiel dans la connexion entre les centres urbains et leur *hinterland*, en assurant le ravitaillement des villes en matières premières et nourriture, tout en offrant les débouchés nécessaires à l'écoulement d'une partie de leur production manufacturière. "*L'ensemble du réseau de transport transforme la mosaïque de systèmes marchands locaux et régionaux en un marché national unique*" (Solof, 1998 : 6).

Selon ce schéma, la croissance de San Francisco s'accélère à partir de 1849 en servant de plaque tournante à la ruée vers les champs aurifères californiens, situés à une centaine de kilomètres plus à l'est. Les flux d'immigrants, de marchandises et d'or passent par San Francisco qui s'impose rapidement comme le centre industrialo-portuaire et commercial de Californie[17], une position un temps renforcée par l'arrivée du transcontinental ferroviaire en 1869.

Seattle, dans l'Etat de Washington, connaît un essor sur un modèle identique. Les produits de la mer et de la sylviculture y sont transformés avant leur exportation vers la Californie, en pleine croissance démographique : "*À la petite colonie installée depuis 1851 au sud du Puget Sound (bras de mer qui met l'océan Pacifique à environ 140 km) succède rapidement une ville prospère qui exploite les qualités à la fois portuaires (port en eaux profondes) et forestières du site. Les premiers recensements soulignent d'ailleurs la spectaculaire envolée démographique de Seattle qui passe de 3 500 à 42 800 habitants entre 1880 et 1890. La*

[17] L'une des réussites industrielles de la ville fut la création du jean Levi's en 1853. La marque fut fondée par Levi Strauss qui souhaitait écouler des surplus de toile de tente destinée aux mineurs en fabriquant des pantalons solides pour les prospecteurs. A partir des années trente, les jeunes américains adoptent le jean et lors de l'Après-guerre, les stars de Hollywood (James Dean, Marlon Brando…) en font une icône vestimentaire à travers le monde.

découverte de gisements aurifères au Klondike en 1896 consacre définitivement Seattle comme l'un des grands ports de la côte Ouest, point de passage obligé des hommes, des marchandises et des capitaux entre l'Alaska, le Yukon et le reste du monde". (Billard : 2004).

Aux Etats-Unis, durant la Conquête de l'Ouest au XIXe siècle, le développement des villes, notamment dans le *Middle-west*, a joué un rôle important en structurant globalement l'espace national. Mais les villes servaient aussi de point de relais pour les flux d'immigration est-ouest et de bases-arrières pour alimenter en matières premières la sédentarisation dans l'Ouest, tout en offrant en retour des débouchés aux productions agricoles (Fig. 1.9).

Figure 1.9 : Le chemin de fer, cordon ombilical entre l'est et l'ouest des Etats-Unis.
Le train remplace peu à peu le bateau dans l'acheminement transcontinental des hommes et des biens de consommation et permet à la Californie d'exporter une partie de sa production d'agrumes vers les marchés de l'est. En marge, une telle affiche diffuse au début du XXe siècle une image agraire et romantique de l'Ouest apte à attirer les immigrants, las de l'environnement urbain surpeuplé des villes du nord-est.
(Source : Santa Fe Railway)

Même si de nombreuses villes (New York, Chicago, Boston…) se dotent à la fin du XIXe siècle de grands espaces verts, les conditions de vie dans les grands centres urbains se dégradent sous les effets d'une croissance urbaine intense et en déficit de planification municipale. En plus des pollutions provoquées par l'hyper-concentration des activités

économiques, le logement devient une préoccupation prioritaire. Mumford (1968) constate ainsi que, lors de la deuxième partie du XIXe siècle, les villes américaines ont sacrifié le logement, la santé et le bonheur au profit du business, créant des centres urbains qui ont concentré avec fièvre des industries au détriment de la qualité du parc résidentiel. Il n'est pas rare à l'époque qu'une centaine de personnes, en particulier les néo-immigrés, s'entasse dans 200 m² sans eau, ni sanitaires. Ces conditions de vie, notamment dans les fameux *tenements*, entraînent d'importantes épidémies de tuberculose[18]. En dépit de l'apparition des premières législations municipales sur le logement (par exemple, le *New York City's 1901 Tenement House Act*) qui conduit à l'élaboration de standards minimums et le déploiement d'inspecteurs, le parc de logements reste de piètre qualité pour les classes populaires. Le choix fait par les municipalités de laisser presque exclusivement la construction des logements au secteur privé et donc de ne pas endosser un rôle de bailleur public limite leurs capacités à peser sur la demande résidentielle sociale[19]. Beaucoup de villes du nord-est des Etats-Unis doivent leur croissance démographique à un solde migratoire positif alors que le solde naturel s'avère déficitaire, tant l'hygiène et les conditions de vie sont déplorables pour une partie de la population[20].

Ce paysage urbain, dans sa dimension à la fois bâtie et sociale, offre à certains intellectuels un terreau fertile à la construction d'un discours anti-urbain qui va nourrir conceptuellement l'œuvre des praticiens adeptes de la déconcentration des villes (cf. chapitre 3) : la ruée vers le suburbain pouvait commencer avec l'idée que, finalement, celle-ci était une évolution avantageuse par rapport aux villes-centres congestionnées. L'ère de la ville idéale de l'homme d'affaires débute, celle d'une agglomération qui se divise et se vend facilement en parcelles, dans laquelle règnent l'arpenteur et le géomètre (Racine, 1993).

Plus que le télégraphe à la fin du XIXe siècle, la mise au point du téléphone bouleverse la relation directe producteurs/fournisseurs/sous-traitants/commerçants/clients en abolissant pour la première fois la nécessité absolue du contact direct. Le tramway électrique permet de

[18] En 1914, à la suite d'une épidémie de typhoïde, Montréal se dote d'un nouveau système de filtration d'eau, suivie par Toronto. Plus globalement, les administrations municipales mettent en œuvre des programmes d'hygiène et de sécurité qui comportent l'amélioration des égouts, le nettoyage des rues, l'éclairage public et même l'accès à l'électricité (Kremarik, 2000).

[19] La part du logement social au Etats-Unis était de 2 % en 1996 (Body-Gendrot, 1997). En 2008, seulement 1,2 million de foyers américains occupent un logement social (US Census). Mais le *Section 8 Housing Program* (HUD) permet à environ 2 millions de ménages de bénéficier d'une aide fédérale qui couvre 70 % du loyer en secteur privé.

[20] Une pondération structurelle est tout de même nécessaire : comme dans beaucoup de processus massifs de peuplement exogène, la majorité des immigrants étaient des hommes. Le faible nombre de femmes rend difficile la progression de la natalité.

parcourir des distances peu envisageables avant la fin du XIXe siècle où la marche à pied conférait une mobilité d'environ 5 km par heure : la ville-piétonne (*walking city*) fait ainsi place à la métropole moderne (Levy, 2003). L'essor de l'automobile fut pour les particuliers ce que l'apparition des camions fut pour l'économie dans les années vingt. Le transport mécanisé accompagne les entrepôts, les manufactures et les commerces dans leur éloignement des quartiers centraux, accentuant le mouvement de déconcentration urbaine. Il est intéressant de souligner qu'une grande partie des études sur l'urbanisation puis la suburbanisation des villes américaines s'appuie sur une vision de l'essor de la mobilité (train, tramway, voiture) pour expliquer le mouvement centrifuge de la population. Mais en fait, dans les années vingt et trente, bon nombre d'urbains ont suivi en périphérie les industries nouvellement implantées, comme le montre par exemple Hise (1996) avec le cas de Los Angeles. Prenant ainsi le contre-pied d'une approche à la fois par les transports et par le modèle culturaliste qui voit dans le naturalisme urbain le moteur de l'expansion des banlieues résidentielles, l'auteur décrit les cas des zones de Westside Village, Westchester ou encore Fontana, où l'implantation des usines aéronautiques devance la construction des maisons individuelles.

A partir de 1929, le marasme économique et le taux élevé de chômage dans les villes contribuent à maintenir la population dans les campagnes. Cette période va aussi être marquée par des quotas d'immigration protectionnistes qui limitent le renouvellement de la population. Si les années de Grande Dépression freinent pour une courte période l'ascension des espaces métropolitains, ces derniers s'appuient sur leur inertie. Pour la première fois en 1940, les SMSA (*Standart Metropolitan Statistical Area*) abritent la majorité des Américains avec 67 millions de métropolitains pour une population totale de 131 millions de personnes (Fig. 1.10). Dès la fin de la Seconde Guerre mondiale, la progression urbaine reprend un rythme élevé à la faveur du plein emploi et de la pleine consommation, des aides fédérales pour la construction d'autoroutes inter et intra-urbaines et le consentement de prêts immobiliers aux vétérans, notamment. L'avènement des télécommunications, du transport aérien et surtout l'internationalisation de l'économie ainsi que la place dominante occupée par les Etats-Unis vont consacrer l'espace métropolitain comme le cadre de vie et de travail de 63 % des Américains en 1960, 75 % en 1970 et plus de 80 % en 2000.

Mais l'urbanisation, même dans sa double dimension centre/périphérie, ne fait pas métropolisation, en tout cas telle que nous la définissons dans la première partie de ce chapitre.

II.3] De l'urbanisation à la métropolisation aux Etats-Unis

La géographie urbaine aux Etats-Unis a très longtemps limité son analyse à l'échelle nationale alors que manifestement au milieu des années quatre-vingt, il semble de plus en plus évident que le rôle joué par certaines villes dans le processus mondial d'accumulation de capital (circulation des capitaux, division internationale du travail, organisation spatiale) est un élément crucial de leur croissance (Rodriguez, Feagin, 1986). Un autre facteur se dégage pour comprendre la place prise par certains centres urbains : la spécialisation. Des villes telles Detroit (automobile), Houston (pétrole), Seattle (avionique) ont ainsi pu émerger à une période donnée car elles possédaient une niche technico-industrielle leur conférant un leadership identifiable et localisable à l'échelle planétaire.

Le cas de New York est quelque peu différent car ce sont ses fonctions financières qui ont définitivement consacré son statut de ville-monde. New York, centre de commerce et portuaire important, concentrait aussi dans la première partie du XXe siècle les sièges sociaux de plusieurs centaines de compagnies d'assurance et de banques, une bourse et des bureaux délocalisés de firmes étrangères. L'ouverture maritime fut un atout déterminant car elle positionnait la ville en tant qu'interface majeure du sous-système transcontinental atlantique, articulé sur l'Europe et l'Amérique du Nord, lui permettant ainsi de démultiplier ses activités financières et de commandement. En 1933, le géographe français Raoul Blanchard décrit Boston, et son port fréquenté par les transatlantiques, comme jouant un rôle de capitale régionale, se préservant tout juste de la terrible attraction de New York. Même Chicago, la grande métropole du Midwest, malgré son ouverture vers l'Atlantique Nord (via le canal Erié) et le Canada (via les Grands Lacs) ne pourra jamais rivaliser avec New York.

"*Chicago est le vrai centre du pays, par rapport aux voies de communications. […] A côté de Chicago, les deux grandes cités de l'Est font figure de veilles personnes et presque de retardataires…Mais en fait, Philadelphie et Chicago pâlissent à côté de New York. […] New York est devenue le premier centre américain des affaires, la ville des bureaux et des banques ; sa primauté à cet égard, dans une contrée pourtant si vaste et si décentralisée est aussi effective que Paris pour la France ou Londres pour l'Angleterre ; elle s'étend même au Canada*" (Blanchard, 1933 : 121-125-127).

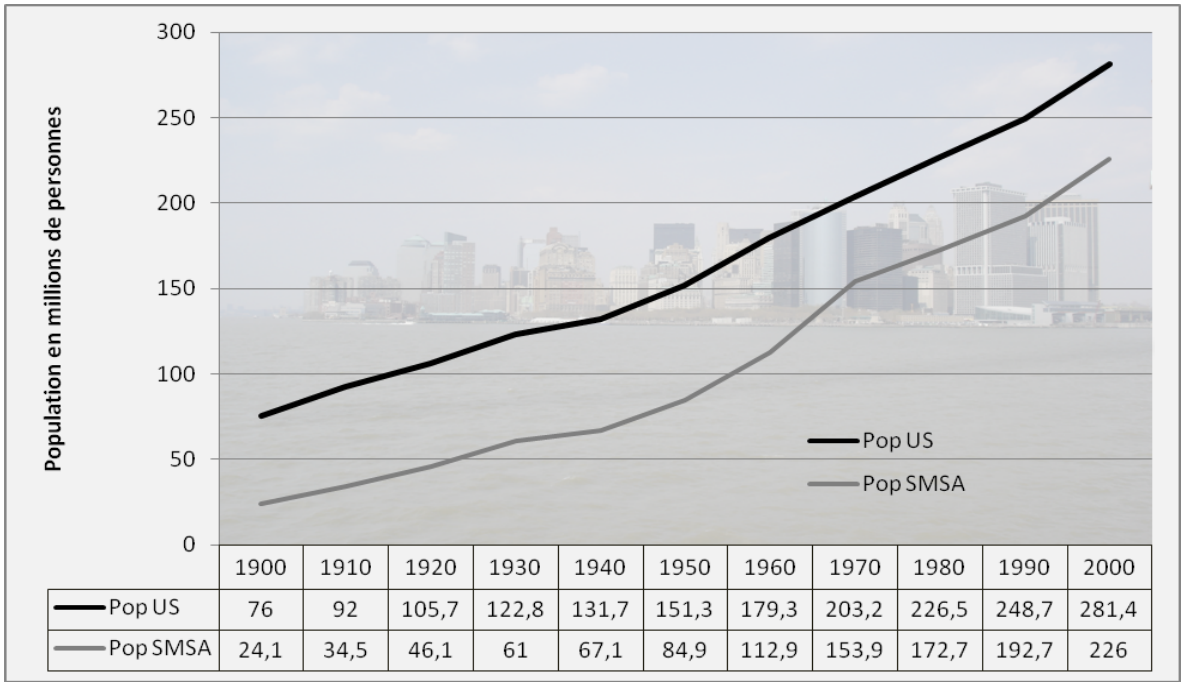
New York a largement bénéficié de la conjoncture favorable de l'Après-guerre, période durant laquelle l'expansionnisme américain a trouvé un terrain favorable avec l'ouverture des marchés dans les pays ouest-européens (en pleine reconstruction) et les possibilités d'investissements massifs en Amérique Latine. Ainsi en 1970, le nombre de salariés du

tertiaire dans la région new yorkaise dépasse pour la première fois le nombre d'actifs dans le secteur industriel qui en a perdu plus de 400 000 en vingt ans (Rodriguez, Feagin, 1986). *"New York est l'archétype de la métropole du XXe siècle. La fameuse Skyline de Manhattan proclame sa complète allégeance à la technologie qui a produit cette plus grosse masse de mégastructures jamais construite et au système économique qui a rendu cette construction possible"* (Jones, 1990 : 122).

Le cas de Los Angeles est un peu atypique car rien ne prédestinait la ville à une telle ascension au début du XXe siècle : une ouverture maritime mais sans port naturel (contrairement à San Francisco ou San Diego), un positionnement sur le Pacifique loin des flux majeurs transatlantiques, un site avec un faible potentiel en eau douce (Abu-Lughod J., 1999).
Cependant, l'arrivée du transcontinental ferroviaire en 1876 (via San Francisco) puis 1882 (direct), la construction d'un port à Long Beach, d'aqueducs, la capacité des businessmen locaux à capter les investissements extérieurs et à promouvoir l'image de la ville (et de son parc résidentiel) et les niches économiques d'avant-garde (industrie pétrolière, automobile, aéronautique et cinématographique) permettent de casser le déterminisme initial attaché à la cité californienne. L'accumulation des capitaux publics, via les contrats de recherche et d'équipements en armement, et l'avènement d'un nouveau front économique mondial (l'aire Pacifique) après la Seconde Guerre mondiale seront des accélérateurs dans la montée en puissance de Los Angeles. Ghorra-Gobin (1997) évoque Los Angeles comme élevée au rang de ville-monde : une métropolisation qui ne se concentre pas exclusivement sur la ville-centre mais est essaimée sur plusieurs points de son territoire.

En un siècle, les Etats-Unis sont devenus une nation métropolitaine[21]. En 1900, 24,1 millions d'Américains vivaient dans une métropole et un siècle plus tard, on dénombre 226 millions de métropolitains.

[21] Le total de population métropolitaine est calculé par rapport aux habitants des MSA. Ce chiffre peut différer de la population urbaine car toutes les zones d'habitat au sein des MSA ne sont pas urbaines et à l'inverse, certaines zones urbaines (> 2 500 habitants) ne font partie d'aucune aire métropolitaine. En 2000, les Etats-Unis comptaient 76 % de population urbaine et 80 % de population métropolitaine (US. Census, 2000).



	1900	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1980	1990	2000
Pop US	76	92	105,7	122,8	131,7	151,3	179,3	203,2	226,5	248,7	281,4
Pop SMSA	24,1	34,5	46,1	61	67,1	84,9	112,9	153,9	172,7	192,7	226

Source : US census, 1900 à 1940 (base SMSA 1950)

Figure 1.10 : la croissance comparée de la population états-unienne et celle des aires métropolitaines entre 1900 et 2000.

Le nombre d'aires métropolitaines recensées n'a ainsi logiquement cessé de croître. Il a plus que doublé en 50 ans (tableau 1.2) couvrant une large surface du pays (Fig. 1.11). Ce mouvement de métropolisation de la population ne se tarit pas, bien au contraire. En 2005, les aires métropolitaines de plus de 2 millions d'habitants concentrent un peu moins de 125 millions d'Américains, soit 45 % de la population du pays. New York, avec plus de 18 millions d'habitants, et Los Angeles (16,8 millions) dominent la hiérarchie métropolitaine. Entre 1990 et 2005, le taux de croissance des métropoles est de 25 % en moyenne ; seule Pittsburgh a perdu de la population.

Année	1950	1960	1970	1980	1990	2000
Aires métropolitaines	**169**	**218**	**268**	**351**	**341**	**363**

Source : US Census, 2000.

Tableau 1.2 : L'évolution du nombre d'aires métropolitaines aux Etats-Unis entre 1950 et 2000.

Aire Métropolitaine	Population 2005	Population 1990	Croissance brute 1990-2005	Taux de croissance 1990-2005
New York	18 747 320	16 846 046	1 901 274	11,3%
Los Angeles-Riverside	16 833 501	11 273 720	5 559 781	49,3%
Chicago	9 443 356	8 182 076	1 261 280	15,4%
Philadelphia	5 823 233	5 435 550	387 683	7,1%
Dallas	5 819 475	3 989 294	1 830 181	45,9%
Miami	5 422 200	4 056 228	1 365 972	33,7%
Houston	5 280 077	3 767 233	1 512 844	40,2%
Washington	5 214 666	4 122 259	1 092 407	26,5%
Atlanta	4 917 717	3 068 975	1 848 742	60,2%
Detroit	4 488 335	4 248 699	239 636	5,6%
Boston	4 411 835	4 133 895	277 940	6,7%
San Francisco	4 152 688	3 684 112	468 576	12,7%
Phoenix	3 865 077	2 238 498	1 626 579	72,7%
Seattle	3 203 314	2 559 136	644 178	25,2%
Minneapolis-St.Paul	3 142 779	2 538 776	604 003	23,8%
San Diego	2 933 462	2 498 016	435 446	17,4%
St. Louis	2 778 518	2 580 720	197 798	7,7%
Baltimore	2 655 675	2 382 172	273 503	11,5%
Tampa	2 647 658	2 067 959	579 699	28,0%
Pittsburgh	2 386 074	2 468 289	-82 215	-3,3%
Denver	2 359 994	1 650 489	709 505	43,0%
Cleveland	2 126 318	2 102 248	24 070	1,1%
Portland	2 095 861	1 523 741	572 120	37,5%
Cincinnati	2 070 441	1 844 915	225 526	12,2%
Sacramento	2 042 283	1 481 220	561 063	37,9%

US Census, 2008

Tableau 1.3 : Les 25 plus grandes aires métropolitaines aux Etats-Unis en 2005.

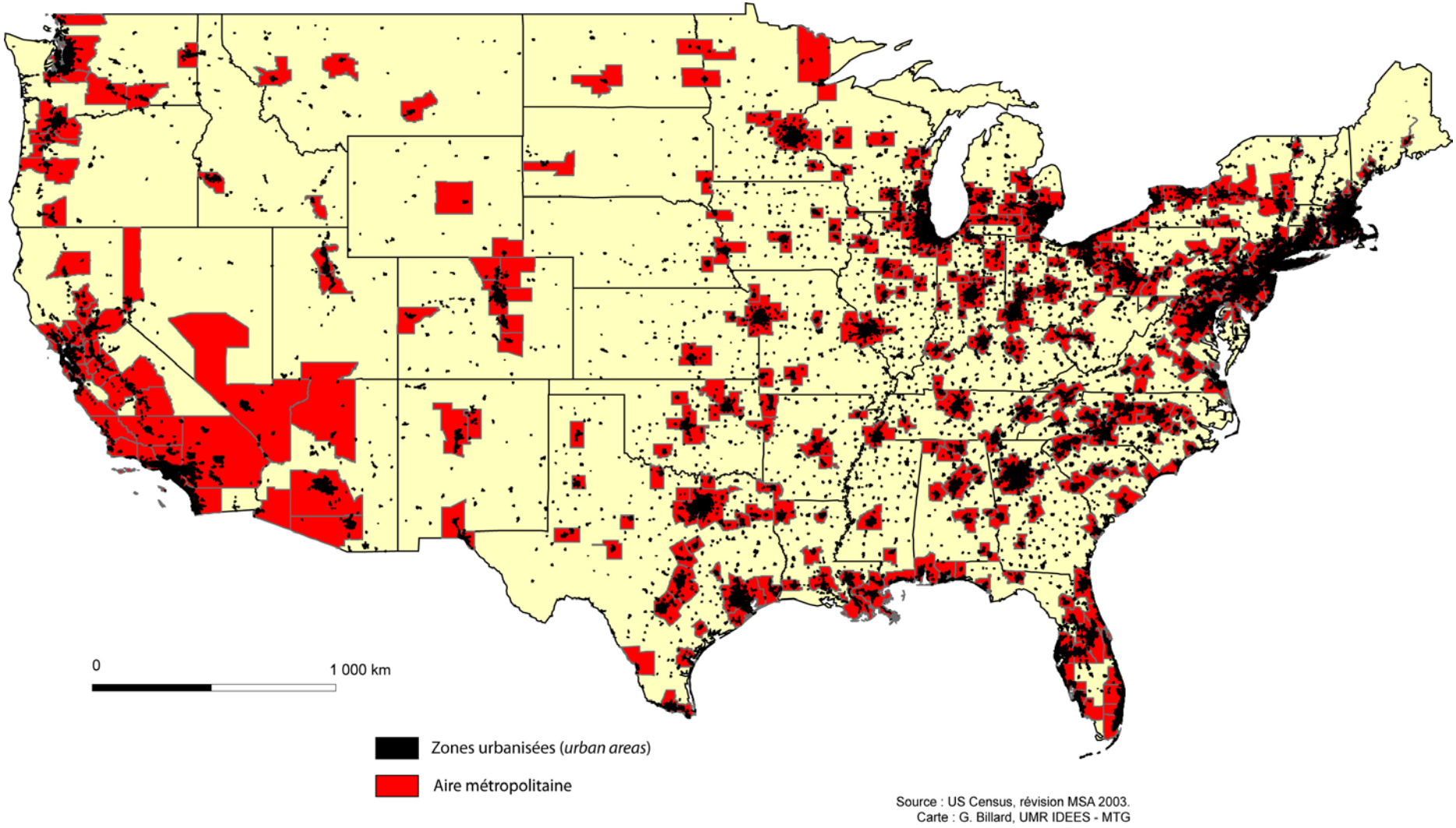


Figure 1.11 : L'emprise spatiale de l'urbanisation et des aires métropolitaines aux Etats-Unis.

Généralement, les aires métropolitaines situées dans les Etats dynamiques du sud des Etats-Unis (Californie, Texas, Floride, Géorgie, Arizona) enregistrent les taux (Fig. 1.12) et les gains bruts de population les plus soutenus. Durant cette période, la seule aire métropolitaine de Los Angeles voit sa population augmenter de 5,5 millions de personnes. Dallas, Houston Miami, Atlanta et Phoenix gagnent, quant à elles, plus d'un million d'habitants chacune. Seules New York (+1,9 million d'habitants) Chicago (1,2 million) et Washington (1 million) peuvent rivaliser avec le rythme de croissance brute imposé par les métropoles les plus attractives de la *Sunbelt*.

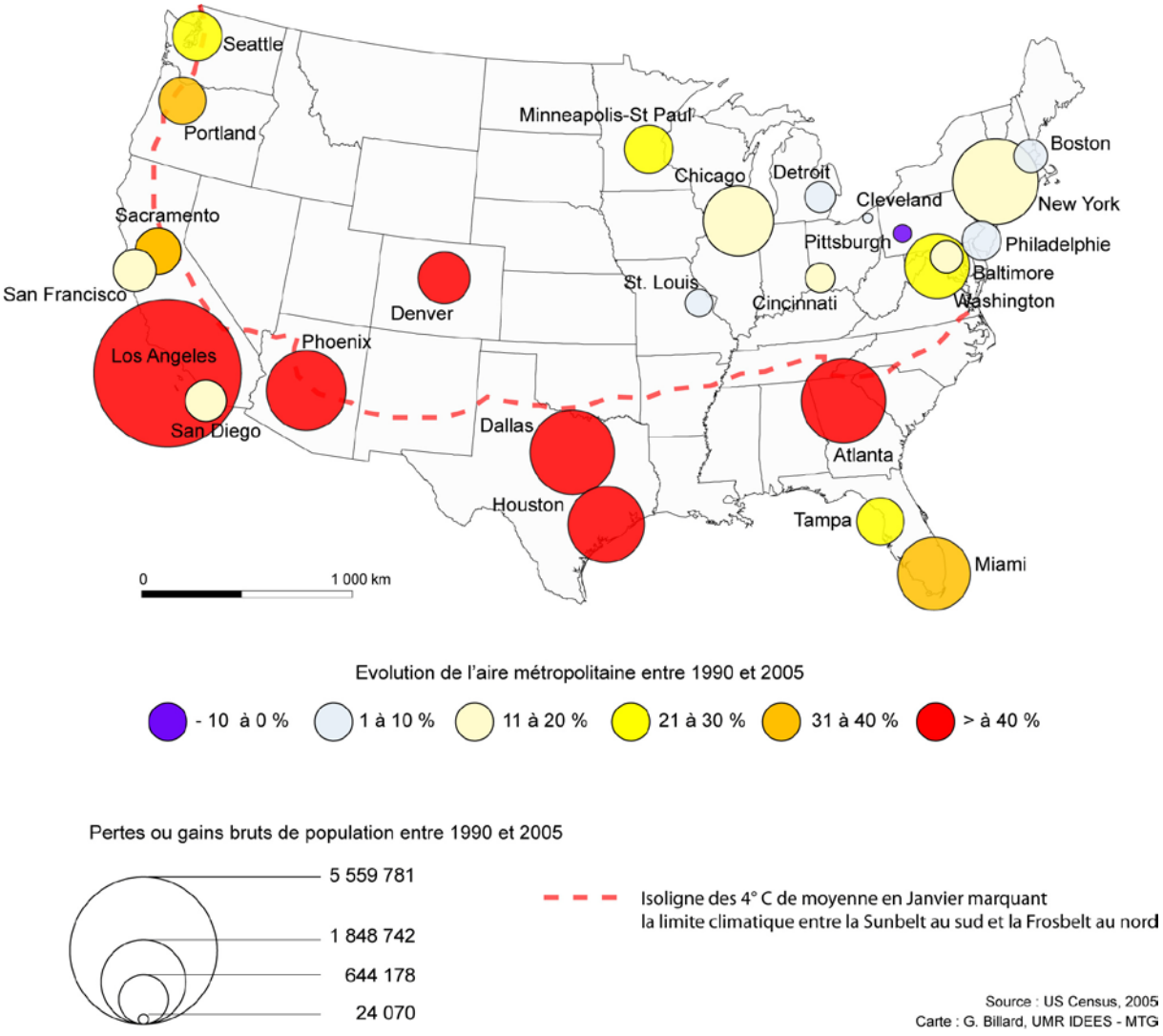


Figure 1.12 : La croissance des 25 plus grandes aires métropolitaines aux Etats-Unis entre 1990 et 2005.

Cette métropolisation du peuplement est à la fois la traduction et la conséquence d'une hyper-concentration de l'activité économique dans les plus grands espaces urbains. Selon des données 2008, les 100 plus grandes métropoles produisent 3/4 de la richesse annuelle aux Etats-Unis et monopolisent l'innovation (4/5 des brevets déposés) ; elles continuent aussi d'assumer leurs fonctions de portes d'entrée pour les immigrés qui forment un réservoir de main d'œuvre indispensable à la croissance des espaces métropolitains. Incontestablement, les métropoles états-uniennes reflètent les interrelations étroites entre globalisation et développement postindustriel de vastes systèmes urbains.

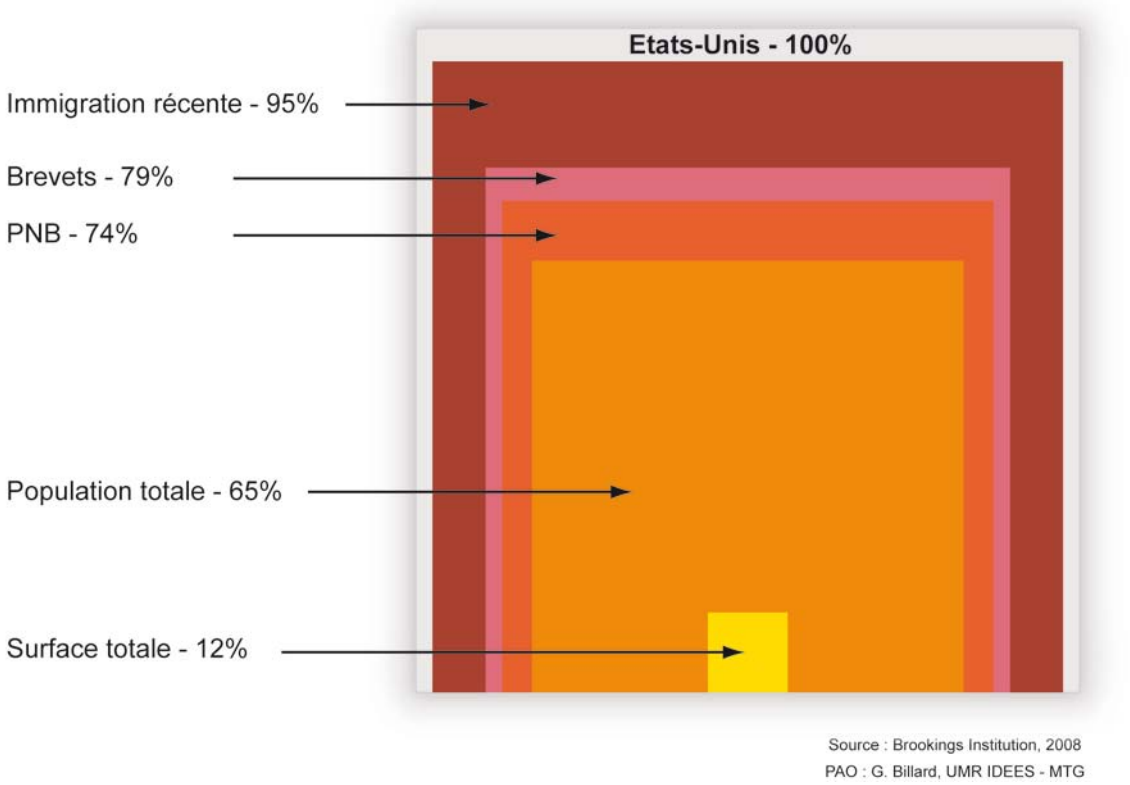


Figure 1.13 : Le poids démographique et économique des métropoles actuelles aux Etats-Unis (calcul basé sur les 100 plus grandes agglomérations).

New York règne d'ailleurs sur le commerce international. Avec plus de 80,8 milliards de dollars d'exportation, elle devance très nettement Houston, dont l'industrie pétrolière et ses dérivés notamment, ont généré 62,8 milliards de dollars d'exportation (tableau 1.4). Los Angeles (54,4 milliards de $), Seattle (53,8) et Detroit (49,1) complètent ce classement des cinq métropoles les plus actives au niveau du commerce international.

Aires métropolitaines	Valeurs des exportations (2007)
New York-Northern New Jersey-Long Island, NY-NJ-PA	$80 852 018 283
Houston-Sugar Land-Baytown, TX	$62 814 745 703
Los Angeles-Long Beach-Santa Ana, CA	$54 433 019 535
Seattle-Tacoma-Bellevue, WA	$53 893 143 623
Detroit-Warren-Livonia, MI	$49 164 778 430
Chicago-Naperville-Joliet, IL-IN-WI	$30 634 808 752
San Jose-Sunnyvale-Santa Clara, CA	$28 209 528 932
Miami-Fort Lauderdale-Miami Beach, FL	$26 197 359 884
Dallas-Fort Worth-Arlington, TX	$22 079 097 311
Minneapolis-St. Paul-Bloomington, MN-WI	$21 627 985 634
Boston-Cambridge-Quincy, MA-NH	$21 030 707 682
San Francisco-Oakland-Fremont, CA	$20 081 154 069
Philadelphia-Camden-Wilmington, PA-NJ-DE-MD	$18 881 538 289
Portland-Vancouver-Beaverton, OR-WA	$15 783 874 455
Cincinnati-Middletown, OH-KY-IN	$15 359 176 999
San Juan-Caguas-Guaynabo, PR (Porto Rico)	$14 641 906 024
San Diego-Carlsbad-San Marcos, CA	$14 341 737 505
Phoenix-Mesa-Scottsdale, AZ	$12 818 200 421
Atlanta-Sandy Springs-Marietta, GA	$12 551 048 019
Peoria, IL	$11 221 739 543
St. Louis, MO-IL	$10 481 358 095
Pittsburgh, PA	$9 750 201 343
El Paso, TX	$9 608 001 137
Washington-Arlington-Alexandria, DC-VA-MD-WV	$9 204 535 580

Source : US Department of Commerce, 2009.

Tableau 1.4 : La ventilation métropolitaine des exportations en 2007 aux Etats-Unis.

Sur les dix premières métropoles, six se situent dans la *Sunbelt*. Etendue aux 25 cas présentés, l'analyse fait apparaître un fossé encore plus important car seulement neuf métropoles appartenant au grand nord-est des Etats-Unis figurent dans ce classement. En un siècle, le basculement économique nord/sud au profit notamment des métropoles californiennes et texanes est donc spectaculaire même si New York conserve son leadership nord-américain.

II.4] La concentration métropolitaine au Canada et en Australie

Si aux Etats-Unis, 4/5e de la population vit dans une aire métropolitaine, au Canada la part de la population métropolitaine ne représente que 2/3 de la population totale, ce qui démontre néanmoins une très forte concentration. Celle-ci est d'autant plus accentuée qu'en fait 25 % de la population totale au Canada se localise à Toronto et Montréal : ce poids démographique se renforce d'ailleurs entre 1996 et 2006. Toronto, avec un taux de croissance de plus de 30 % et un gain d'environ 1,3 million d'habitants, conforte sa position dominante au sommet de la hiérarchie canadienne (tableau 1.5). Montréal, malgré un taux de croissance plus faible, enregistre néanmoins un gain brut d'habitants (+309 124) supérieur à Vancouver ou Calgary, les métropoles les plus dynamiques de l'ouest (Fig. 1.14).

	Aire Métropolitaine	Population 2006	Population 1996	Croissance brute 1996-2006	Taux de croissance 1996-2006
Australie	Sydney	4 284 379	3 881 136	403 243	10,4
	Melbourne	3 744 373	3 283 278	461 095	14,0
	Brisbane	1 820 400	1 500 803	319 597	21,3
	Adelaïde	1 579 510	1 078 437	501 073	46,5
	Perth	1 446 119	1 295 092	151 027	11,7
Canada	Toronto	5 555 912	4263759	1 292 153	30,3
	Montréal	3 635 571	3326447	309 124	9,3
	Vancouver	2 116 581	1831665	284 916	15,6
	Ottawa - Hull	1 130 761	998718	132 043	13,2
	Calgary	1 079 310	821628	257 682	31,4
	Edmonton	1 034 945	962597	72 348	7,5

Sources : ABS, 2008, Statistiques Canada 2008.

Tableau 1.5 : Evolution et population des métropoles millionnaires au Canada et en Australie en 2005.

Pour Brenner et Keil (2006), Toronto est l'archétype de ces régions métropolitaines avec une ville-centre de 2,5 millions de personnes entourée de banlieues, *d'edges cities* et *d'exurbs* qui portent la population totale à 5,5 millions d'habitants. Cependant, dans le cas de Toronto, Larry Bourne (2001 : 27) hésite à privilégier le terme de continentalisation pour exprimer le fait que le poids de la métropole est plus dépendant de son intégration au réseau des villes nord-américaines que du mouvement seul de globalisation. Néanmoins, Toronto n'est pas forcément une métropole de premier niveau mais elle possède tous les attributs d'une ville globale en formation : elle est le hub économique de la région Ontario et forme avec Montréal le *Heartland* du Canada. Toronto concentre des compagnies qui ont une dimension et une activité internationale ; la métropole possède le plus grand aéroport du Canada et se situe dans une zone carrefour du réseau d'autoroutes nord-est américain. "*Comme le soulignaient Todd*

(1995) et Sassen (2000), le cas de Toronto est particulièrement intéressant parce que sa transformation en métropole globale a commencé récemment" (N. Brenner, R. Keil, 2006 : 3). Toronto regroupe environ 40 % des habitants de l'Ontario (6e métropole d'Amérique du Nord) et créé 50 % du produit régional brut de la Province : l'Ontario produit 50 % de toutes les exportations canadiennes (Courchene, 2001). Un autre élément non négligeable est à souligner à propos de Toronto : elle occupe une fonction de porte d'entrée pour une immigration internationale extrêmement cosmopolite.

C'est aussi le cas pour Montréal, la deuxième grande métropole du pays avec 3,6 millions d'habitants. Montréal abrite 40% de la population du Québec et 50% de sa production. Elle se positionne au 15e rang des métropoles les plus peuplées d'Amérique du Nord mais occupe cependant le 9e rang des métropoles nord-américaines pour le nombre de compagnies *high-tech*, le 7e pour le nombre d'emplois dans les technologies de l'information, le 6e dans la pharmaceutique et le 5e dans l'aérospatiale (Bouchard, 2001).

Vancouver, de taille nettement plus modeste (2,2 millions d'habitants), s'est affirmée comme la métropole dominante de l'ouest et la troisième prétendante au titre de villes mondiales au Canada. Toutefois, au niveau des secteurs clés de l'économie tertiaire (FIRE, services professionnels), elle reste en retrait du binôme dominant Toronto/Montréal (tableau 1.6). Son rayonnement en direction des marchés asiatiques est incontestable mais, paradoxalement, cette hyper-connexion avec l'Asie représente aussi l'une de ses faiblesses (Bunting, Rutherford, 2006). Vancouver jouit pourtant d'une excellente image internationale et l'accueil des Jeux Olympiques d'hiver en 2010 devrait accentuer la visibilité internationale de la métropole comme cela avait été le cas pour Sydney en 2000.

Métropole	% Pop en 2001	% emplois secondaire*	% emplois FIRE	% emplois services professionnels	% emplois commerce
Toronto	15,5	17,8	26.6	25,6	15,3
Montréal	11,1	12,9	11,6	14,1	10,8
Vancouver	6,6	4,5	8,8	9,6	6,6
Ottawa	3,5	1,9	3	6,5	3,3
Calgary	3,2	2,4	4	6,4	3,4
Edmonton	3,1	2,2	3,1	3,7	3,4

* exprimé par rapport à l'emploi pour l'ensemble du Canada
Source : Statistiques Canada

Tableau 1.6 : La concentration métropolitaine de l'emploi au Canada en 2001.

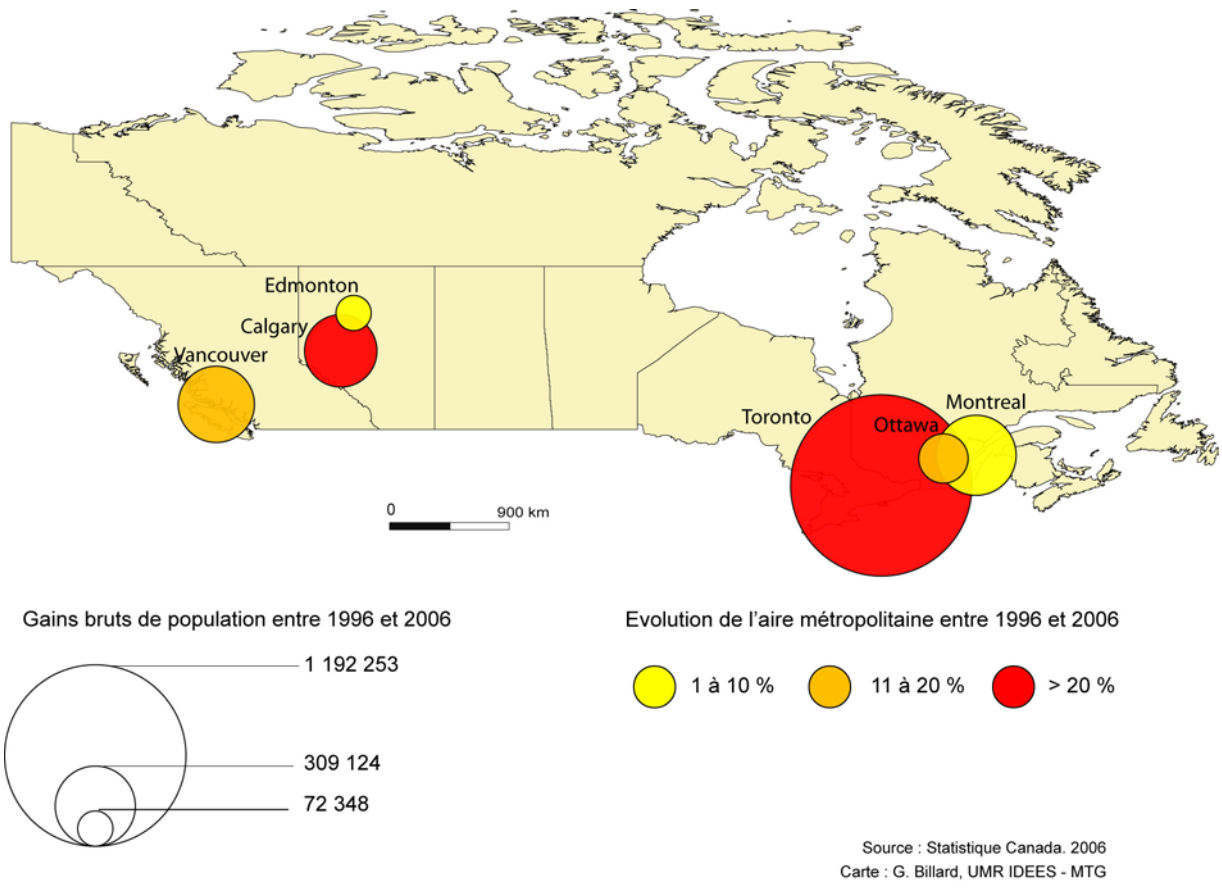
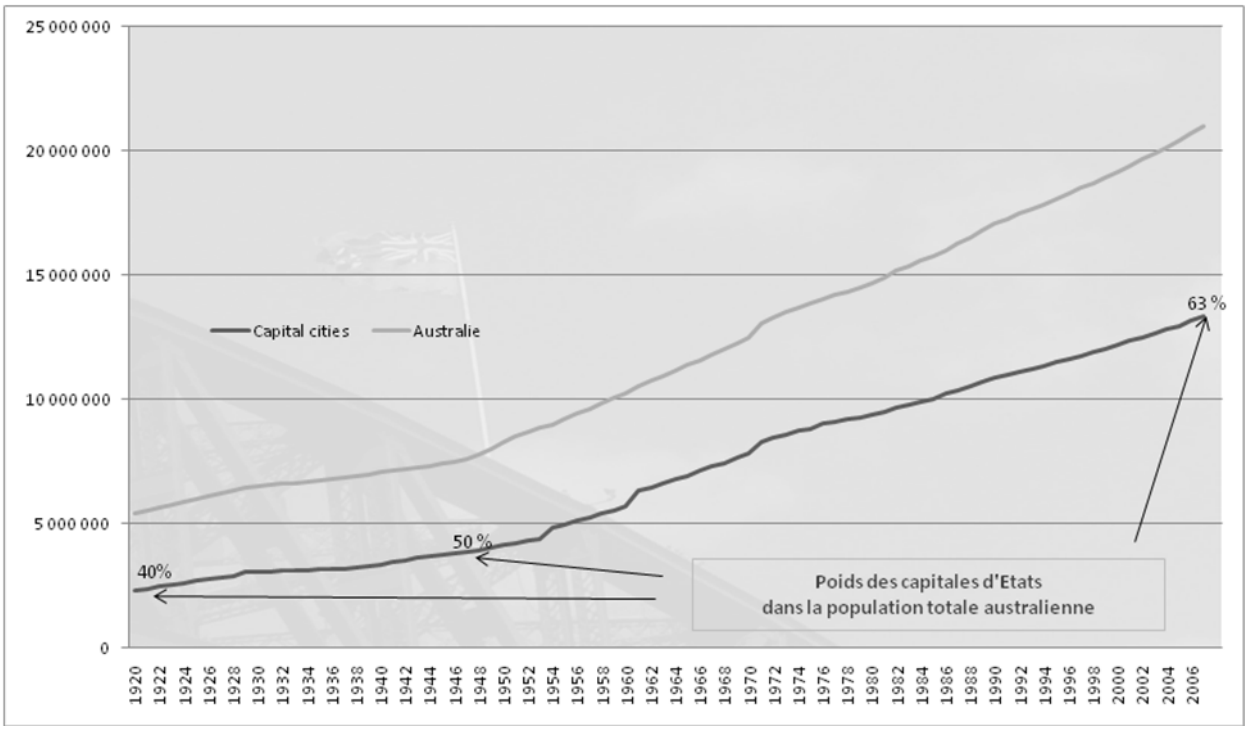


Figure 1.14 : La croissance des métropoles millionnaires entre 1996 et 2006 au Canada.

La configuration canadienne, avec cette concurrence à distance entre deux métropoles, n'est pas sans rappeler le cas de l'Australie. Par sa taille (4,3 millions d'habitants) et ses fonctions, Sydney présente le même profil multiculturel que Toronto et s'est imposée depuis 2000 comme la capitale économique de l'Australie, largement ouverte sur l'Asie. Melbourne (3,7 millions d'habitants) se pose dans la hiérarchie métropolitaine nationale comme Montréal le fait au Canada : deux agglomérations dominant déjà largement leur aire régionale respective (Etat de Victoria et Québec), développant de fortes prétentions internationales, mais en concurrence domestique avec une métropole dominante (Sydney et Toronto). Historiquement, les huit capitales d'Etat abritaient déjà 36 % de la population en 1901 et leur poids n'a cessé d'augmenter : 63 % des Australiens se concentrent dans ces huit agglomérations en 2006 (Fig. 1.15).



Source : ABS, 2009. PAO : G. Billard UMR IDEES - MTG

Figure 1.15 : La croissance comparée de la population australienne et des capitales d'Etats depuis le début du XXe siècle.

De 1996 à 2006, les cinq agglomérations millionnaires ont capté au total plus de 1,8 million de nouveaux habitants. La répartition de la croissance brute est relativement homogène (Fig.1.16), même si Adélaïde, avec un gain de plus de 500 000 résidants, devance Melbourne (+460 000) et Sydney (+400 000). La capitale de la province de l'Australie Méridionale connaît depuis 10 ans une croissance démographique soutenue par le développement de son complexe tertiaire. Le conseil municipal a voté un plan de plus de 6 milliards de dollars australiens pour la construction de bureaux : durant la période 2005-2006, 36 000 m² de bureaux ont été aménagés ; 60 000 m² ont été complétés en 2007, portant à 6 000 le nombre d'emplois supplémentaires dans le secteur de la FIRE (*Finance, Insurance, Real Estate*)[22]. Si la faible progression de Perth, isolée sur la côte occidentale, n'est pas surprenante, le cas de Brisbane est plus complexe. En effet, malgré un gain de 319 000 personnes, la capitale du Queensland se classe au 4e rang au niveau du gain brut de population. Pourtant Brisbane a dépassé Adélaïde dans les années soixante-dix et connaît depuis 30 ans un rythme de croissance soutenu : l'aire métropolitaine devrait abriter plus de 2,3 millions de personnes d'ici 15 ans[23].

[22] City of Adelaide, (2006), *Annual report 2005-2006*.
[23] Brisbane City Council, (2006), *Corporate Plan 2006-2010*.

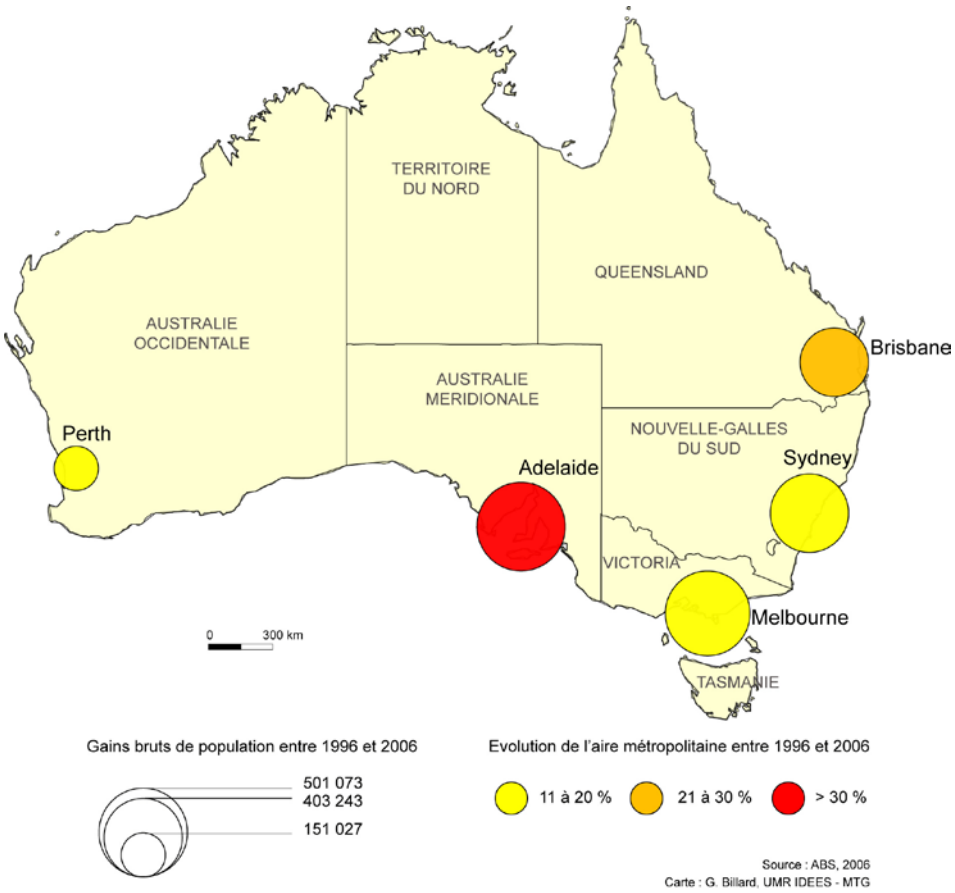
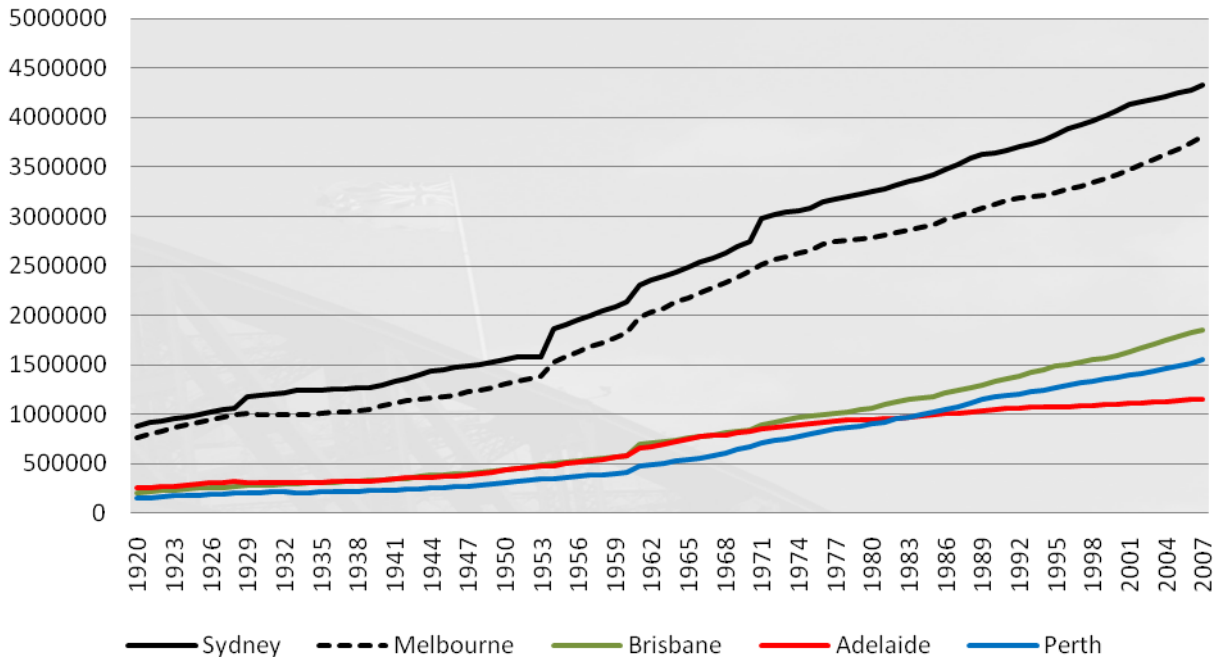


Figure 1.16 : La croissance des métropoles millionnaires entre 1996 et 2006 en Australie.



Source : ABS, 2009. PAO : G. Billard UMR IDEES - MTG

Figure 1.17 : La croissance de la population des grandes agglomérations australiennes depuis le début du XXe siècle.

Dans le cas de Brisbane, il faut compiler cette croissance avec celle de la Sunshine Coast (au nord) et de la Gold Coast (au sud) car l'ensemble formait, déjà en 2004[24], la région urbaine la plus attractive d'Australie, même si cette attractivité est en partie liée à l'arrivée d'une population de retraités. Brisbane est encore loin de pouvoir prétendre à l'appellation de *world city*…

III] LES METROPOLES ACTUELLES SONT-ELLES DES *WORLD-CITIES* ?

> "*L'organisation de l'espace américain peut-être assimilée à un archipel métropolitain, structuré par une vingtaine de méga agglomérations dont trois ou quatre sont considérées comme des villes-monde : New-York, Los Angeles, Chicago et Washington-Baltimore*" (Dorel, 2001. 357)".

Comme précisé dans l'introduction, l'objectif de ce chapitre est de présenter des éléments de cadrage théorique et de contextualisation géographique afin de se familiariser avec la dimension métropolitaine de l'analyse conduite dans ce volume. Bien que la globalisation ne soit pas un objet de recherche, il semblait toutefois intéressant d'évaluer aujourd'hui, même *a minima*, la place des métropoles anglo-saxonnes dans le système monde. Afin d'effectuer cette mesure avec des données à la fois récentes et accessibles pour les trois pays, le choix s'est porté sur un indicateur classique mais maintes fois usité : la concentration de sièges sociaux d'entreprises ayant une dimension internationale. La base de données a été constituée à partir du classement Fortune 500 qui hiérarchise les 500 plus grandes entreprises mondiales, selon leur chiffre d'affaires. Pour exploiter les résultats d'une année pleine, ce sont les données de 2008 qui ont été utilisées : le contexte économique mondial de l'année 2009 (en cours) a pu évidemment bouleverser cette hiérarchie, notamment dans le secteur de l'automobile.

[24] Queensland Property, (2004), *Walking on Sunshine : the boom continues*, The Australian.

III.1] Les métropoles anglo-saxonnes comme place de commandement

Friedmann et Woff (1982) ont relayé les idées de Peter Hall (1966) en cherchant à mesurer la position dominante de certains centres urbains sur l'économie mondiale. Leur hiérarchisation se base sur l'analyse des capacités de commandement de ces *world cities* au sein d'un réseau globalisé (Tsukamato, Vogel : 2007). Ainsi Friedmann (1986) propose-t-il un modèle de distribution mondiale des *world cities* en faisant apparaître au sommet de la hiérarchie des villes ou pôles primaires et secondaires (Fig. 1.18).

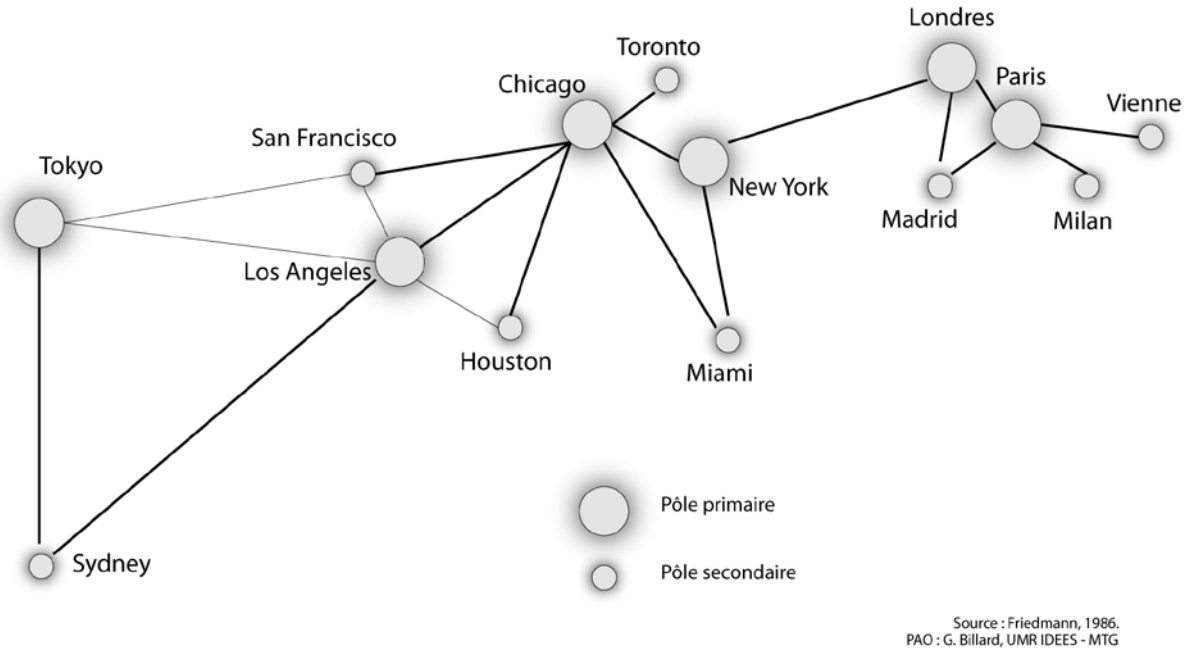


Figure 1.18 : La hiérarchie des principales *World Cities* selon Friedmann.

Dans ce modèle organisationnel mondial[25] développé par Friedmann en 1986, les métropoles anglo-saxonnes des (ex) Nouveaux Mondes sont particulièrement représentées puisque trois figurent au sommet de la hiérarchie : New York, Chicago, Los Angeles. Cinq autres dont Toronto et Sydney correspondent, dans la nomenclature de Friedmann, à des pôles secondaires, c'est-à-dire de niveau 2. En prenant simplement, comme un point de comparaison, la localisation des principaux sièges sociaux d'entreprises dans le monde, qu'en est-il de ce rapport de force en 2008 ?

[25] Sur le schéma ne figurent pas les villes périphériques du système qui sont majoritairement localisées en Asie, dans les pays émergents ou dans l'hémisphère sud.

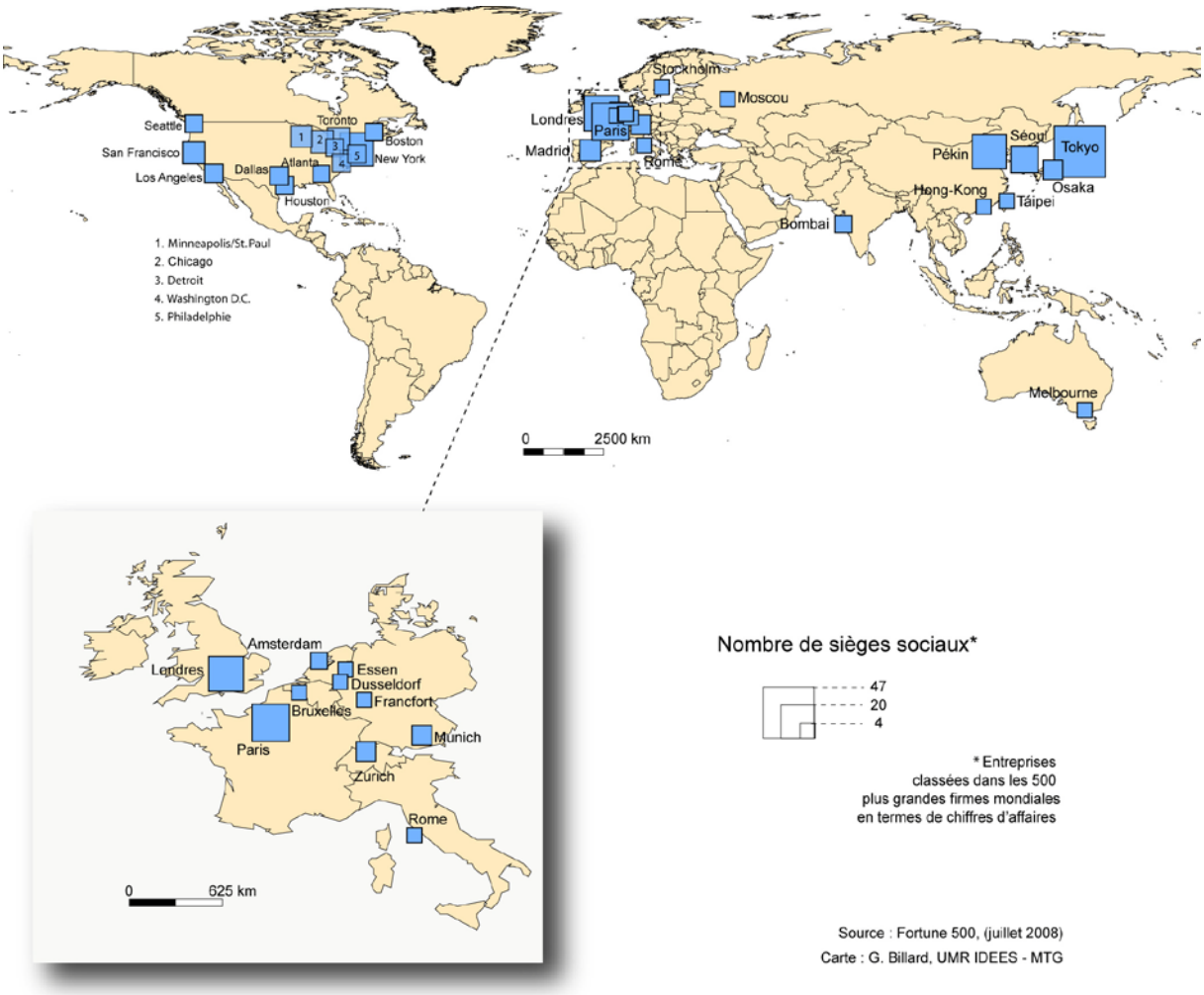


Figure 1.19 : La localisation métropolitaine des 500 plus grandes entreprises mondiales.

En prenant un seuil minimum de concentration d'au moins quatre entreprises de dimension mondiale[26], New York et Chicago se positionnent respectivement à la première et seconde place de la hiérarchie nord-américaine, rejoignant Paris, Londres, Tokyo et Pékin au rang des places majeures de commandement mondial (Fig. 1.19). Toronto justifie pleinement à la fois son rang national (Montréal est absente de ce classement) et sa position dans le système métropolitain nord-américain en concentrant dix sièges sociaux, soit un de plus que San Francisco qui occupe la troisième place aux Etats-Unis. Los Angeles, la deuxième aire métropolitaine du pays en taille, est devancée par Minneapolis/St Paul et se situe au même niveau que Washington, Philadelphie, Houston et Dallas. Pour l'Australie, de manière

[26] En dessous de ce seuil, l'émiettement est trop important et ne reflète plus une définition de concentration des sièges sociaux.

étonnante, seule Melbourne émerge au niveau international. Evidemment, comme le montre le cas de Sydney ou de Montréal, cet indicateur ne peut à lui seul déterminer une hiérarchie mondiale. Il correspond simplement à une mesure des capacités virtuelles d'une métropole à rayonner sur l'économie mondiale par l'intermédaiaire de quelques sociétés clés.

En utilisant seulement le flux de passagers internationaux pour isoler le rayonnement international, il est surprenant de constater qu'aucun aéroport nord-américain ne figure dans le classement des dix plus grosses plates-formes aéroportuaires du monde (Fig. 1.20). New York (JFK)[27] ne reçoit que 20 millions de passagers internationaux par an, soit trois fois moins que celui de Heathrow à Londres. Il est évident que le rôle de *hub* joué par certains aéroports nationaux (Heathrow – British Airways ; CDG – Air France ; Amterdam – KLM ; Dubaï – Emirats…) gonfle les chiffres du traffic international. Cet indicateur atteint vite ses limites pour évaluer l'activité complète des différents aéroports[28] mais il permet cependant de mettre en relief la position dominante au niveau du traffic aérien international de New York, Toronto et Sydney. Les métropoles polarisent leur économie nationale respective et jouent un rôle d'interface internationale majeure.

Cette mesure du traffic international aux Etats-Unis dans laquelle aucune plate-forme aéroportuaire, mise à part New York (JFK et Newark réunies), ne rivalise avec les plus grands aéroports mondiaux, est finalement compréhensible. En effet, les compagnies américaines ont choisi d'essaimer leurs *hubs* internationaux plutôt que de concentrer leurs activités internationales sur une seule plate-forme de très grande taille. En 2007, onze aéroports américains ont enregistré un traffic international de plus de 5 millions de passagers (*US Bureau of Transportation Statistics*, 2008). Cette distribution reflète un autre élément structurel de l'organisation métropolitaine aux Etats-Unis : derrière New York, une dizaine de métropoles sont en concurrence directe.

[27] Même en ajoutant les dix millions de passagers de la plate-forme de Newark, New York ne ferait que revenir à hauteur de Gatwick, la deuxième plateforme londonienne.

[28] Nous avons utilisé seulement les flux internationaux de passagers et non les flux totaux par aéroport. En 2008, les aéroports d'Atlanta (43,7 millions de passagers), Chicago (33,6), Los Angeles (28,6), et Dallas (27,2) ont tous enregistré un trafic domestique et international de passagers qui les placerait parmi les plus importants au monde. La plate-forme de New York (3 aéroports) a, quant à elle, reçu 52.5 millions de passagers en 2008 (*Federal Aviation Administration*, 2009). http://www.faa.gov/airports/planning_capacity/passenger_allcargo_stats/passenger/media/prelim_cy08_all_airports.pdf

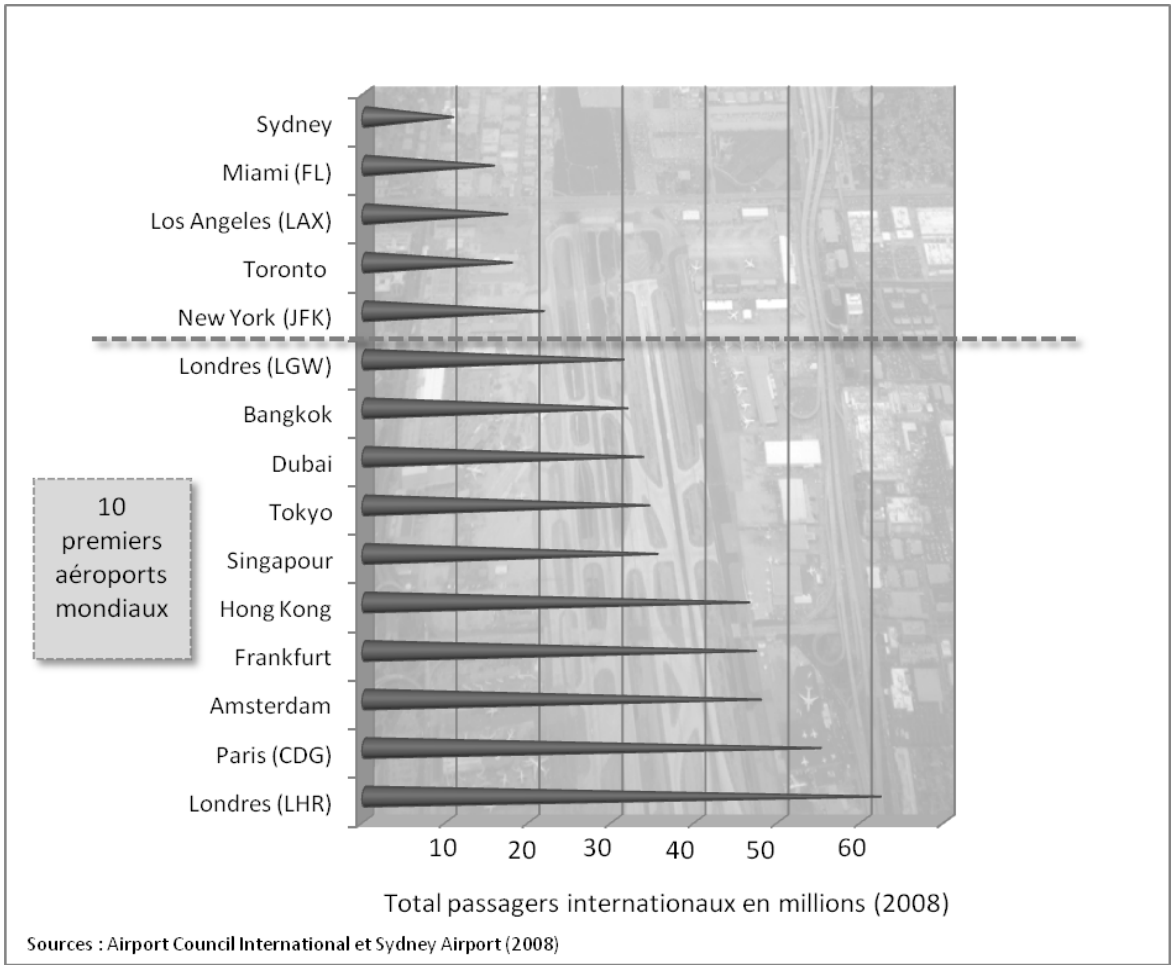


Figure 1.20 : Le trafic international des dix plus grands aéroports mondiaux comparé aux principaux aéroports états-uniens, canadiens et australiens.

III.2] L'émiettement états-unien des entreprises mondiales

En 1957, un premier relevé utilisant la source Fortune 500 montrait sans équivoque l'écrasante concentration des plus grandes firmes états-uniennes à New York (tableau 1.7). Loin derrière, Chicago (54 sièges sociaux) abrite presque trois fois moins de firmes de niveau international que sa rivale historique. Néanmoins, avec six métropoles aux six premières places, le nord-est, bastion traditionnel de l'industrialisation nord-américaine, monopolise le pouvoir décisionnel. Dix-sept ans plus tard, New York a conservé sa position préférentielle avec 107 firmes, suivie de Chicago elle aussi en recul (48 sièges sociaux), mais Los Angeles se positionne désormais au troisième rang de ce classement. En 1974, la désindustrialisation n'a pas encore fragilisé les métropoles de la région des Grands Lacs : 30 ans plus tard, la distribution des sièges sociaux aux Etats-Unis présente un profil plus complexe.

Fortune 500 : sièges sociaux en 1957		Fortune 500 : sièges sociaux en 1974	
New York	**144**	**New York**	**107**
Chicago	**54**	**Chicago**	**48**
Pittsburgh	**24**	**Los Angeles**	**21**
Philadelphie	**21**	**Cleveland**	**17**
Detroit	**17**	**Pittsburgh**	**15**
Cleveland	**16**	**Philadelphie**	**15**
Los Angeles	**14**	**Detroit**	**12**
San Francisco	**13**	**San Francisco**	**12**
St. Louis	**13**	**Minneapolis**	**10**
		St. Louis	**10**
		Milwaukee	**10**

Source : Cohen, 1981

Tableau 1.7 : La distribution métropolitaine des plus grandes firmes états-uniennes.

En 2008, les Etats-Unis n'abritent plus que 167 sièges sociaux des 500 plus grandes entreprises mondiales, soit environ trois fois moins que dans les années soixante-dix et quatre-vingt. La dispersion planétaire des sièges sociaux des firmes les plus puissantes a incontestablement impacté directement la hiérarchie métropolitaine américaine, même si New York conserve son leadership international et domestique. Mais, avec seulement 29 firmes dans les 500 premières, l'écart avec Chicago (11) ou San Francisco (9), voire Minneapolis/St. Paul (8) s'est réduit (Fig. 1.21). La concentration décisionnelle reste fortement ancrée dans le nord-est des Etats-Unis mais géographiquement, Cleveland, St Louis ou encore Pittsburgh n'apparaissent plus comme des métropoles majeures. Detroit se singularise encore dans la région des Grands Lacs mais, avec 4 firmes dont l'activité est directement liée au secteur automobile (General Motors, Ford, Delphi et GMAC), le déclin de la métropole pourrait se précipiter. L'essor de l'industrie *high-tech* et du secteur financier a largement profité au nord à Washington DC et Philadelphie, voire Boston qui concentrent à elles trois 16 entreprises d'envergure internationale.

Bien évidemment, entre 1954 et 2008, le phénomène le plus frappant est le déploiement dans la *Sunbelt* des sièges sociaux de plus de 42 firmes parmi les plus puissantes de la planète (Fig. 1.22). Exxon-Mobile (Dallas), Chevron (San Francisco), ConocoPhillips (Houston) se positionnent respectivement aux 2e, 5e et 7e rangs de ce classement des entreprises ayant réalisé les plus gros chiffres d'affaires en 2008. Seul Wal-Mart (3e firme mondiale), le géant de la distribution, dont le siège est situé dans l'Arkansas, trouble l'hégémonie du Sud.

Particulièrement impressionnant, le triangle texan formé de Dallas, Houston et San Antonio totalise 19 sièges sociaux dans ce classement mondial.

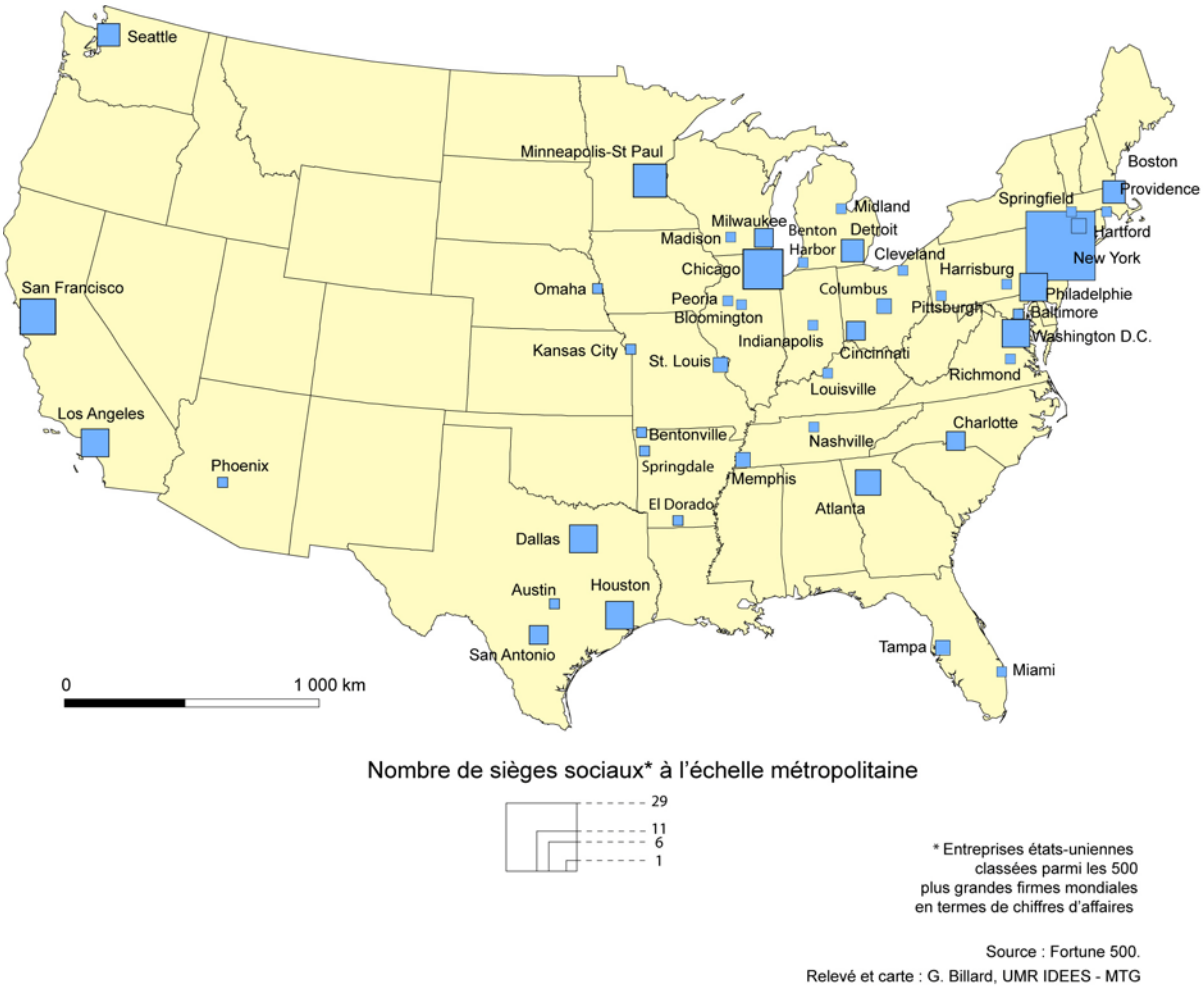


Figure 1.21 : Localisation des sièges sociaux des plus grandes firmes aux États-Unis en 2008.

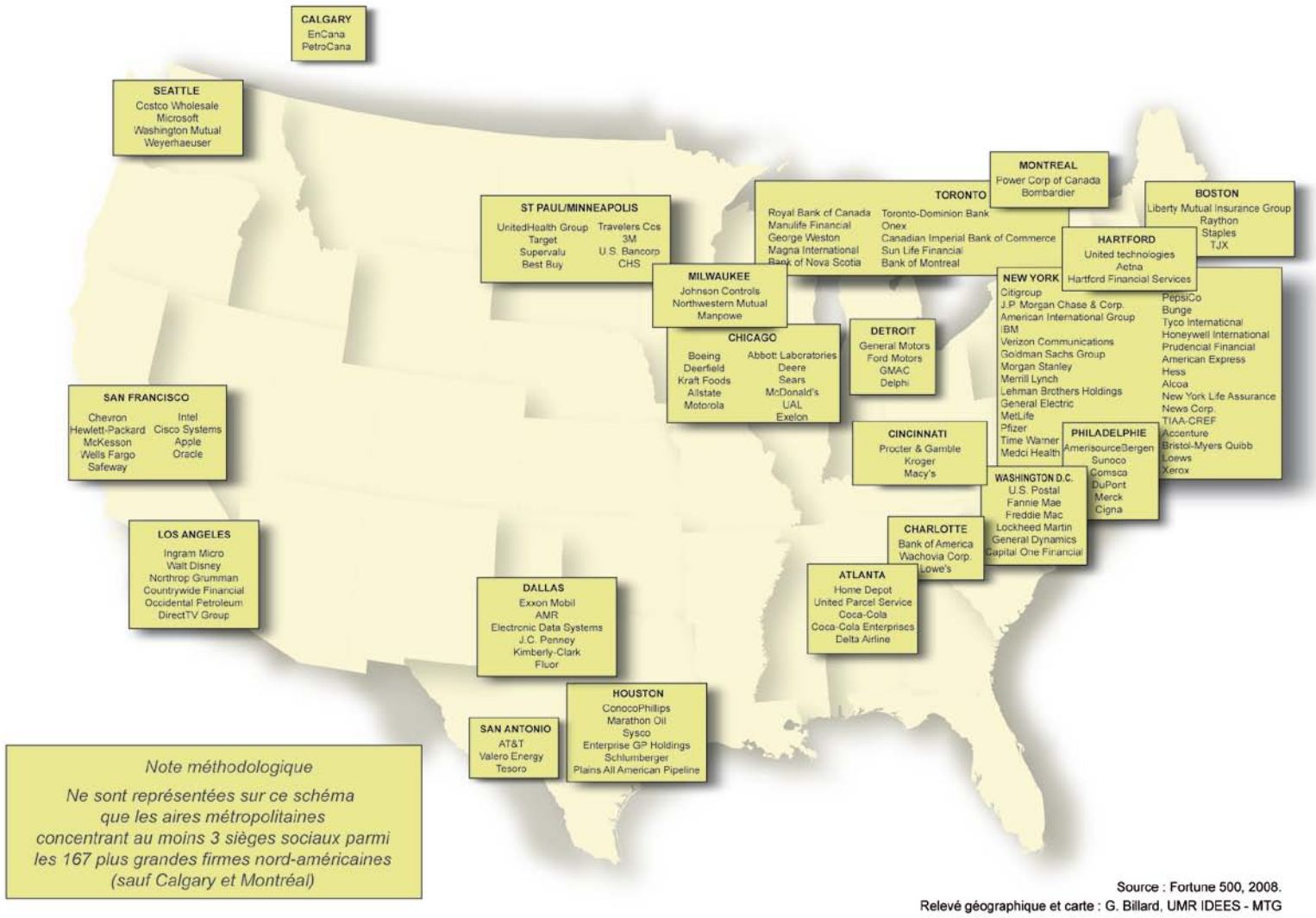


Figure 1.22 : Localisation des 167 plus grandes firmes aux Etats-Unis en 2008.

Cette montée en puissance des métropoles du sud depuis 30 ans, aussi bien sur un plan économique que démographique, n'est pas sans interpeller le chercheur sur les capacités de ces vastes espaces métropolitains à poursuivre l'assimilation de cette croissance tout en maintenant une qualité de vie acceptable pour l'ensemble de la population. Davis (2004) parle des villes de l'ouest américain qui courent à leur perte et dont la chute apocalyptique sera le fruit d'une catastrophe écologique ; des villes dont l'expansion sauvage entre les mains des promoteurs, la dépendance, la violence et la virtualité ont envahi l'espace vital à l'ouest des Rocheuses ; des villes qui chassent les plus pauvres pour revitaliser leur *downtown*, achetant l'eau à leurs voisins et qui, en retour, leur exportent leurs déchets. Le catastrophisme Davisien rejoint incontestablement les idées de certains philosophes de l'Après-guerre (Jonas, Bloch cités par Bourdin, 2005) sur une destruction de l'humanité non par un désastre venu de l'extérieur mais par l'Homme lui-même. Comment l'écosystème métropolitain, milieu de vie de millions de personnes, peut-il maintenir une vivabilité (*liveability*) pour tous ? Cette interrogation semble d'autant plus pertinente que l'ère de la métropolisation n'était qu'une étape intermédiaire avant celle de la mégapolisation.

CONCLUSION : L'ERE DE LA MEGAPOLISATION

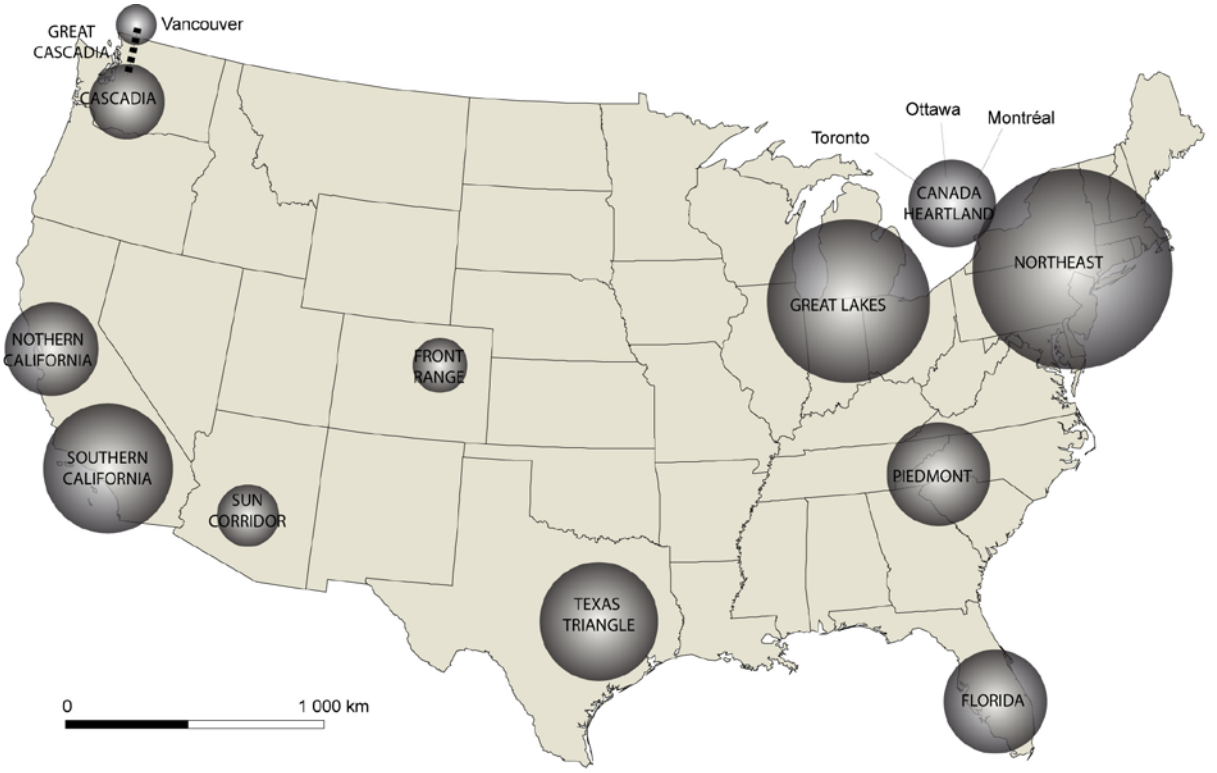
Au Canada, Montréal contribue à environ 10% du PIB national. Quant à Sydney, elle est devenue en 20 ans l'*Australian Global City* en pesant à hauteur de 25 % sur la création de richesse nationale (Blakely, 2005). En 2003, l'OCDE classe douze métropoles états-uniennes parmi les quinze régions urbaines les plus compétitives au monde[29]. Pourtant, comme le constate globalement l'OCDE (2000), si avec l'extension de la mondialisation, les régions urbaines en viennent à assumer un rôle d'acteurs essentiels de l'économie mondiale, les structures de gouvernance des métropoles sont désuètes car elles s'appuient souvent sur des cadres d'actions inadaptés à l'extension spatiale des agglomérations. "*C'est bien en termes de politiques que mondialisation et métropolisation posent les questions les plus urgentes*" (Halbert, 2005 : 23).

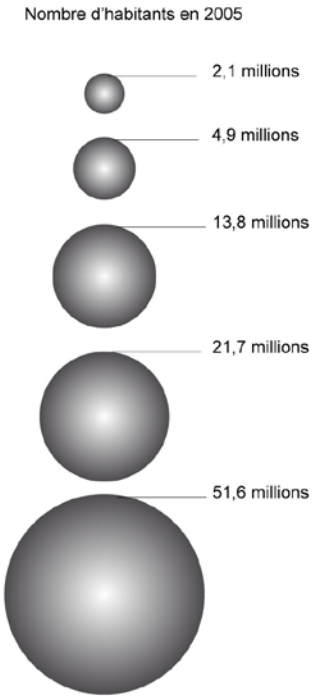
[29] Boston, San Francisco, Seattle, New York, Dallas, Washington DC et Denver occupent les 7 premières places de ce classement effectué sur une sélection mondiale de 65 régions métropolitaines de plus de 2 millions d'habitants.

Si cette inquiétude à propos de la gestion des espaces métropolitains est pressante, c'est sans doute que peu d'analystes voient aujourd'hui la fin du mouvement de concentration des hommes et des activités au sein des plus grands espaces urbains. Le cas états-unien confirme qu'au-delà d'une simple continuité dans la consolidation urbaine, les *scenarii* démographiques et économiques prédisent le passage de l'ère de la métropolisation à celle de la mégapolisation. En 2005, 41% des Américains se concentraient dans les 25 plus grandes agglomérations des Etats-Unis. Dans un peu plus de 30 ans, environ 63 % vivront dans l'une des 20 aires megapolitaines[30], regroupées en 10 méga-régions (Fig. 1.23). Aux 8 milliards de m² d'espaces de bureaux, commerces, entrepôts, bâtiments publics et administratifs déjà largement concentrés dans les plus grandes agglomérations viendra s'ajouter une majeure partie des 2,7 milliards de m² supplémentaires à construire d'ici 2040 pour accompagner la croissance de population (Nelson, Lang, 2007a). Bien entendu, certaines méga-régions devraient voir leur population augmenter de 70 % ou plus (Sun Corridor, Front Range, Florida Corridor, Texas Corridor,…) alors que celles du nord-est devraient croître de manière plus lente, d'environ 10 % (Steel Corridor, Ohio Valley, Lakefront…) : la Mégalopolis gagnerait environ 6 millions de résidants alors que la Californie du Sud n'enregistrerait qu'une croissance modérée (Nelson, Lang, 2007b).

Au Canada, le couloir Laurentin (Toronto, Montréal, Ottawa), avec ses 9,8 millions d'habitants concentre, si nous ajoutons Québec City, plus d'un tiers de la population totale canadienne. Cette méga-région (Canada Heartland) reste la seule démographiquement et économiquement qui puisse rivaliser avec les grandes régions urbaines états-uniennes. Tout juste pouvons-nous envisager l'intégration de Vancouver dans un ensemble binational (Great Cascadia) avec Seattle et Portland, au vu des coopérations existant entre les métropoles du nord-ouest (cf. chapitre 3). Dans une perspective transfrontalière similaire, nous aurions pu également associer Tijuana (1,4 million d'habitants) avec la méga-région de Californie du Sud (34 millions d'habitants), tant la proximité géographique, culturelle et politique (cf. chapitre 3) avec San Diego est flagrante.

[30] Basées sur la définition des *Combined Statistical Areas* (*Metropolitan Statistical Areas* + *Micropolitan Statistical Areas* périphériques) par l'US Census et les projections de population pour 2040. Les *Micropolitan Statistical Areas* sont des aires métropolitaines dont la population de la ville-centre est comprise entre 10 000 et 49 999 habitants (> 50 000 pour les MSA). Cette division statistique a été créée en 2003.





MEGA-REGION US	
Aire Megapolitaine	*Aire métroplitaine de référence*
NORTHEAST	
New England	*Boston/Providence*
Mid-Atlantic	*New York/Philadelphie*
Chesapeake	*Washington DC/Baltimore/Richmond*
GREAT LAKES	
Steel Corridor	*Cleveland/Pittsburgh*
Ohio Valley	*Cincinnati/Columbus*
MichiganCorridor	*Detroit*
Lakefront	*Chicago/Milwaukee*
PIEDMONT	
Carolina Piedmont	*Charlotte/Raleigh*
Georgia Piemont	*Atlanta*
FLORIDA	
Florida Corridor	*Tampa/Orlando*
Treasure Coast	*Miami*
TEXAS TRIANGLE	
Texas Gulf	*Houston*
Texas Corridor	*San Antonio/Austin*
Greater Metropolis	*Dallas-Ft Worth/Oklahoma City*
SUN CORRIDOR	*Phoenix/Tucson*
FRONT RANGE	*Denver*
CASCADIA	*Seattle/Portland*
NOTHERN CALIFORNIA	*San Francisco/San Jose/Oakland/Sacramento*
SOUTHERN CALIFORNIA	*Los Angeles/San Diego*

Sources : Nelson, Lang, 2007 ; US CENSUS 2005 ; Statistics Canada 2005
Carte : G. Billard, UMR IDEES-MTG

Figure 1.23 : Les méga-régions et aires mégapolitaines en Amérique du Nord.

En Australie, l'isolement géographique de chaque ville-capitale rend peu pertinente la délimitation de méga-région urbaine, même si deux conurbations régionales se dessinent actuellement. La première est liée à l'extension de l'aire métropolitaine de Sydney qui, bloquée à l'ouest par les *Blue Mountains*, s'étend le long de la côte pacifique pour rejoindre Newcastle au nord et Wollongong au sud (Sydney Greater Metropolitan Region, 2004) et former ainsi un ensemble démographique d'environ 5,2 millions d'habitants en 2008. L'autre formation d'une vaste région-urbaine se localise dans la partie sud-est du Queensland (Brisbane, Gold Coast, Sunshine Coast et Moreton Bay) : avec 3.2 millions de résidants en 2008 (source : ABS, 2009), cette zone concentre aujourd'hui 66 % de la population totale de l'Etat et affiche le gain de population le plus important de toute l'Australie, soit un solde positif de 67 500 personnes entre 2007 et 2008.

La perspective de voir se consolider des méga-régions urbaines, en particulier aux Etats-Unis, ouvre incontestablement de nouvelles voies à la recherche urbaine mais en injectant une complexité supplémentaire : jamais des conurbations d'un tel gigantisme n'auront été observées depuis l'édification des premières villes en Mésopotamie et en Inde, il y a environ 4 500 ans[31]. Avec l'entrée dans l'ère de la mégapolisation, c'est à un puissant effet multiplicateur auquel vont devoir faire face élus, praticiens et universitaires alors même que les espaces métropolitains peinent déjà à gérer les problèmes posés actuellement par la gouvernance, la polarisation socio-spatiale ou encore l'étalement urbain. A l'échelle planétaire, alimenté par un processus continu d'accumulation et de concentration, l'avènement de ces puissants organismes urbains peut-il sonner la disparition finale des machines étatiques et des nations ? Logiquement, cette ascension vers le sommet ultime de la chaîne de commandement devrait générer une concurrence féroce entre ces méga-régions ; une rivalité déjà exacerbée aujourd'hui entre des métropoles qui se battent parfois simplement pour exister régionalement.

[31] Voir Reader J, (2004), *Cities*, New York, Atlantic Monthly Press.

Chapitre 2

Vendre les métropoles

Sometimes,
the difference between ordinary and amazing is where it happens[1].

(Seattle Visitor and Convention Bureau, 2008
slogan de campagne marketing)

"*Vendre une ville, c'est vendre une promesse de travail,*
de temps libre, de vie sociale et culturelle"

Jean De Legge, 2003[2]

Les métropoles anglo-saxonnes sont à vendre ! La formule est sans aucun doute exagérée. Il serait en fait plus pertinent d'affirmer que les métropoles cherchent à se vendre. Dans un cadre à la fois fédéral et libéral, au moins deux facteurs, l'un structurel, l'autre contextuel peuvent expliquer cette mise sur le marché des métropoles.

Tout d'abord, cette situation n'a rien d'étonnant dans un contexte fédéral limitant la circulation descendante de fonds publics entre les échelons territoriaux supérieurs (fédéraux et fédérés) et les municipalités. Plus l'Etat Providence recule, plus la course aux ressources propres se justifie. Aux Etats-Unis, les villes possèdent quatre sources principales de revenus qui relèvent toutes de taxes locales : la TVA, une partie des taxes de propriété, les amendes et les permis (*licences*) en tous genres. Tout pousse ainsi à la croissance car selon un mécanisme assez simpliste, plus une ville comptabilise d'habitants (surtout solvables), d'entreprises et de commerces, plus ses ressources propres sont importantes. Ceci étant, les dépenses seront supérieures aussi, mais avec le jeu des économies d'échelle les municipalités sont censées augmenter la rentabilité de leurs services et équipements publics.

[1] Parfois la différence entre l'ordinaire et l'extraordinaire réside dans le lieu où les choses se déroulent…
[2] Directeur de TMO Rennes

Ensuite, les villes américaines, comme leurs consœurs canadiennes et australiennes, doivent désormais affronter une compétition urbaine s'internationalisant, s'intensifiant par la multiplication de l'offre (mobilité internationale) et se diversifiant par l'essor des pratiques hédonistes ou les relocalisations de l'appareil productif. La mondialisation et son cortège de délocalisations se font sentir chaque jour: il ne suffit plus d'avoir des atouts, d'ailleurs souvent les mêmes que les voisins, il faut faire la différence (Falcoz, 2004). L'un des principaux enjeux du marketing territorial qui s'intensifie dans les années quatre-vingt avec la mondialisation n'est pas de créer directement de la richesse, mais de chercher à en capter un maximum (Ingallina, Jungoyoon, 2005).

"*La mondialisation est, entre autres logiques, un principe de mise en concurrence des territoires par démantèlement des systèmes de concurrence protégée*" (Vanier, 2008 : 84). Dans un contexte national et international extrêmement concurrentiel où l'économie de marché, même régulée, est devenue norme, la ville deviendrait ni plus ni moins qu'un produit marchand qui cherche sa place en tête de gondole. "*Vu sous cet angle, les lieux peuvent être assimilés à un ensemble de commodités qu'il faut packager, promouvoir et consommer comme tout autre bien*" (Valentine, 2001 : 235). Les territoires sont des produits à vendre avec leur main d'œuvre, leurs richesses naturelles, leur situation géographique ou leur fiscalité avantageuse (Normand, 2008). Toutefois, les métropoles restent intransportables et plus complexes à cerner qu'un produit de grande consommation mais, comme tout produit, elles possèdent un packaging (sa géographicité…), un contenu (ses hôtels, ses parcs d'activités, ses centres de conférences, ses festivals…), un prix (ou une gratuité), une ou plusieurs images et même leurs contrefaçons (Fig. 2.1). Il apparaît en quelque sorte logique que tout un pan du marketing soit désormais dédié à cet exercice consistant à vendre les villes.

> *"La spécialisation des villes est paradoxalement un phénomène étroitement lié à la mondialisation. Ce monde globalisé exige, en effet, que toutes les villes se définissent, se spécialisent et même se simplifient car elles doivent être des produits de consommation faciles à distribuer et à digérer. La cité est elle aussi entrée dans la logique de l'industrie de consommation culturelle qui veut que toute création réponde à des critères spécifiques de simplification et de stéréotype. C'est pour cette raison que la ville, objet du tourisme de masse, est devenue un espace commercial* [3]*".*

[3] Montaner J-M, (2004), "Les métropoles transformées en musées ou en parcs à thèmes", *Courrier International*, Hors Série, n°4, http://www.courrierinternational.com/article/2004/10/01/les-metropoles-transformees-en-musees-ou-en-parcs-a-theme

Figure 2.1: Miracle de la contrefaçon urbaine, le Pont de Brooklyn et la Tour Eiffel se font pratiquement face le long du *Strip* de Las Vegas (photo : GB).

I] LA PROMOTION TERRITORIALE : LE CONTEXTE ANGLO-SAXON

Comment le faire-savoir peut-il tendre vers le savoir-faire ? Il semble que toute la problématique du marketing urbain repose sur ce basculement de slogans surfaits et d'images d'Epinal vers des campagnes de communication structurées, efficaces mais sans excès de mise en scène territoriale. La différence entre vendre ou faire la promotion de la ville et construire une politique de marketing territorial se situe principalement dans la relation avec le public visé. Dans le premier cas, la promotion passe par un acte publicitaire persuadant la clientèle visée (touristes, usagers, entreprises…) de consommer un produit territorial donné : il s'agit de déclencher une envie coûte que coûte chez le consommateur sans forcément définir préalablement ses besoins ou aspirations. Le marketing territorial (et urbain) relève d'un processus plus complexe dans lequel ce qui est à vendre est défini par les capacités du vendeur à adapter son produit en fonction de l'idée qu'il se fait de ce que le consommateur voudrait. Au départ simple acte de persuasion et de création d'un besoin par l'image et le slogan, la promotion territoriale glisse, à partir des années soixante-dix, vers la mise en place des politiques volontaristes et stratégiques qui définissent mieux leurs cibles et leurs produits territoriaux. Incontestablement, les pays anglo-saxons ont ouvert la voie du marketing territorial.

I.1] L'expérience des Nouveaux Mondes anglo-saxons

Au XIXe siècle, l'Angleterre voit se lancer les premières campagnes orchestrées par les compagnies de chemin de fer pour attirer les foules dans les stations balnéaires du Sussex. A la fin du siècle, c'est au tour des banlieues londoniennes de faire l'objet d'une promotion territoriale (Hall, 1998). En Australie, celle-ci a véritablement commencé après la Seconde Guerre mondiale quand il s'agissait d'attirer des immigrés pour palier le sous-peuplement du pays. Cette politique fut stimulée par une notion forte : se peupler ou périr. Extrêmement marquée par l'idéologie d'une Australie blanche, face à la menace perçue de l'immigration asiatique, cette promotion territoriale visait en fait particulièrement les émigrants européens potentiels. Le gouvernement fut à l'origine de cette politique de communication mais les gouvernements locaux reprirent le flambeau. Par l'ampleur et la diversité des campagnes menées, les Etats-Unis, plus encore que le Canada, ont constitué le premier grand terrain d'expérimentation de la promotion territoriale et urbaine.

En effet, au cours du XIXe siècle, la promotion des villes a pris deux directions aux Etats-Unis : la première, sous l'impulsion des Chambres de Commerce locales, a été de promouvoir les villes industrielles du nord-est (Pittsburgh, Cleveland, Syracuse…) afin d'y attirer main d'œuvre et investissements. Mais la plus spectaculaire entreprise promotionnelle fut celle menée pour dynamiser la colonisation de l'Ouest américain et le développement résidentiel des villes de la côte Pacifique (Hall, *ibid.*). Les Compagnies de chemin de fer en Californie du Sud ont joué sur l'aspect jardin d'Eden pour promouvoir notamment Los Angeles à la fin du XIXe siècle. Notamment pendant le boom de 1886-1889, elles firent travailler leurs bureaux et leurs agences d'immigration, leurs intermédiaires fonciers et leurs offices de tourisme main dans la main avec les promoteurs locaux. Voici comment Mike Davies (1997 : 98) conte cette stratégie de promotion territoriale : "*A partir de 1886, tandis que se déchaînait la guerre des tarifs entre la Southern Pacific et la Santa Fe Company, Los Angeles – lieu mystérieux pour la plupart des Américains de l'époque – commença soudain à devenir la destination prioritaire d'une centaine de milliers de spéculateurs fonciers et de touristes curieux […] Un observateur de l'époque en parlait comme si la famille humaine tout entière se donnait ici rendez-vous pour y vivre de beau temps et de transactions foncières*". La thématique d'une terre promise où chaque Américain peut repartir de zéro pour atteindre la réussite économique et sociale, dans une vision magnifiée du *self-made man*, restera également longtemps attachée aux Etats de l'ouest (Fig. 2.2).

Figure 2.2 : Un exemple d'affiche promotionnelle de la Californie, *la terre promise*.
(source : State Board of Trade, San Francisco, non datée)

Il apparaît évident que l'attrait pour les villes californiennes, mais peut-être plus globalement pour celles de l'ensemble de l'ouest, repose autant sur la qualité initiale du cadre de vie, l'absence de stigmates physiques et moraux du passé industriel que sur le travail acharné des agences locales pour attirer les cadres et les nouvelles activités (Burgel, 2006). Dans les années cinquante, les campagnes promotionnelles de la TWA ou d'American Airlines reflètent encore une vision très binaire de l'Amérique urbaine (Fig. 2.3). D'un côté les villes de l'est sont représentées par une image très fonctionnelle avec des paysages de gratte-ciel (New York, Chicago) ou institutionnels (Washington DC) : la représentation de Boston fait, quant à elle, référence aux racines profondes de la fondation des Etats-Unis. L'usage de couleurs froides et sombres renforce le sérieux et la sophistication du lieu. A l'inverse, avec des tons chauds pastels, les villes du sud, San Francisco, Los Angeles, Miami et Las Vegas délivrent une promesse de climat ensoleillé, de dépaysement et de loisirs derrière laquelle l'urbain s'estompe. La promotion oppose ainsi une Amérique travailleuse, responsable et métropolitaine à une *Sunbelt*, terre de loisirs et de désinvolture[4], offrant la mer et la montagne comme cadre de référence. Au Canada, le message couvre sensiblement le même registre tout en étant nettement tourné vers la mise en valeur de l'espace mythique des Rocheuses.

[4] Dans la série télévisée *Mad Men*, dont l'action se situe dans les années soixante, les membres d'une agence de publicité new yorkaise évoquent Los Angeles comme un lieu dans lequel on ne peut travailler en raison du climat (Saison 2, épisode. 2).

Figure 2.3 : L'image de différentes villes à travers les campagnes promotionnelles des compagnies aériennes américaines dans les années cinquante.
(sources : TWA et American Airlines, 1950-1953)

En parcourant les affiches promotionnelles de la Canadian Pacific de l'Après-guerre (Fig. 2.4), il est frappant de voir que le patrimoine bâti (Québec) et naturel est particulièrement mis en avant : les villes de l'ouest (Calgary, Vancouver), absentes de ces campagnes, ne peuvent pas rivaliser avec l'image fascinante et attractive des Rocheuses canadiennes.

Figure 2.4 : Affiches promotionnelles de la Canadian Pacific (années cinquante)

A partir des années soixante-dix, la politique de promotion territoriale prend un autre tournant avec les premiers signes de la désindustrialisation, particulièrement dans la région des Grands Lacs. Ainsi dans un processus de régénération économique et urbaine s'intensifiant dans les années quatre-vingt, les villes du nord-est cherchent à inverser leur image de zones industrielles sinistrées. Dans son documentaire *Roger et moi*, Moore (1983) décrit non sans ironie la multiplication des campagnes de promotion initiées par la Chambre de Commerce de Flint (Michigan) pour changer l'image de la ville après la fermeture dévastatrice de l'usine General Motors. Plus globalement, avec l'ouverture numérique et spatiale du marché et des politiques de moins en moins protectionnistes, les villes doivent communiquer sur de nouveaux avantages inhérents à la nouvelle donne économique. *"Dans les années quatre-vingt, la réponse des villes nord-américaines aux problèmes de désindustrialisation et à la crise financière (suburbanisation, désengagement de Washington…) fut une attitude entrepreneuriale des gouvernements locaux. Ces derniers ont développé des partenariats public-privés, réhabilité leur centre-ville et surtout lancé des programmes vigoureux de promotion à travers la publicité, en revoyant leur logo ; ils se sont engagés dans une course à l'accueil d'équipes sportives (système de la franchise) et d'évènements.* (Hall, *ibid.*: 120).

Sans être évidemment des cas uniques, les villes états-uniennes possèdent certainement une expérience peu commune dans le monde au niveau de la promotion territoriale. Rares sont les villes-centres aux Etats-Unis ne possédant pas un surnom qui constitue en quelque sorte leur héritage et signature vernaculaires. Ces surnoms sont généralement le reflet d'un élément naturel marquant de l'environnement local (*The Forest City* – Cleveland, *The River City* – Sacramento, *The Valley of Sun* – Phoenix, *The City by the Bay* - San Francisco…), d'une activité économique emblématique (*The Motor City* – Detroit, *The Steel City* – Pittsburgh, *The Cigar City* – Tampa, *The Mill City* - Minneapolis) ou d'une représentation idéelle dominante, proche souvent du mythe (*The City of Angels* - Los Angeles, *The Gateway City* - Saint Louis…).

Pour Philadelphie, surnommée *The City of Brotherly Love*, l'héritage historique est réel puisque William Penn, qui fonda la colonie de Pennsylvanie en 1681, voulait faire de la nouvelle colonie, un territoire de tolérance, y compris envers les Indiens (Louis, Heron, 1990) : Philadelphie devient alors connue en Europe sous l'appellation de la cité de la fraternité. Certaines villes comme New York (*The Big Apple, Gotham, The city that never*

sleeps) ou encore Boston (*The Beans Town, The Athens of America, The Puritan City*) peuvent se targuer de posséder plusieurs surnoms interchangeables au gré des campagnes de promotion. Seulement, les représentations collectives se construisent souvent sur une vision réductrice qui peut être extrêmement valorisante (*The City of Roses* - Portland) ou au contraire focaliser l'attention sur une caractéristique peu enviable (*The Windy City* – Chicago).

Ville	**Slogan actuel (ou *tagline*)**
Atlanta	*City lights, Southern nights*
Baltimore	*Get in on it*
Boston	*Boston, USA !*
Cincinnati	*Stay with us and we'll stay with you.*
Chicago	*Make no little plans, choose Chicago*
Cleveland	*A City of Choices, quality services, quality of life*
Dallas	*Live Large. Think Big.*
Detroit	*Experience the D.*
Denver	**The Mile High City***
Houston	*Come ready to play!*
Los Angeles	*Discover Los Angeles*
Miami	**The Magic City**
Minneapolis	*Meet Minneapolis*
New York	*This is New York!*
Philadelphia	*We, the people love Philadelphia*
Phoenix	*PHX, Shine On.*
Pittsburgh	*America's Most Livable City*
Portland	*Travel Portland*
Sacramento	*Discover Gold*
Saint Louis	*The perfect gateway…all within reach.*
San Diego	**America's finest city**
San Francisco	*Only in San Francisco*
Seattle & company	*MetroNatural*
Tampa	*Tampa Bay & company*
Washington D.C.	*The capital city*

* en gras, les métropoles utilisant leur surnom vernaculaire pour communiquer
Sources : Sites officiels des villes, des offices de tourisme et des chambres de commerce.
Relevé : G. Billard, Novembre 2008

Tableau 2.1 : Les slogans (*taglines*) utilisés en 2008 par les villes-centres des 25 plus grandes métropoles états-uniennes.

Après avoir exploré en 2008 les sites Internet de chacune des 25 plus grandes villes-centres des Etats-Unis, il ressort que seules trois d'entre-elles utilisent leur surnom vernaculaire pour communiquer actuellement auprès du grand public (tableau 2.1) ; il s'agit de San Diego (*America's Finest City*), Miami (*The Magic City*) et Denver (*The Mile High City*). Les autres villes utilisent dans leur communication territoriale un slogan[5], souvent accolé au nom, pour

[5] Traduit dans le vocabulaire marketing aux Etats-Unis par *tagline*.

surligner l'image centrale que la ville revendique[6]. Dans cet ensemble, Seattle apparaît comme une exception en communicant sur une vision métropolitaine ; il faut préciser que le *Seattle's Convention and Visitors Bureau* (SCVB), de par sa structure organisationnelle, a mandat pour dépasser le simple cadre de la promotion de la ville[7] (voir partie II.2 de ce chapitre).

L'ensemble des ces slogans, en majorité utilisés dans le cadre de la promotion touristique des villes, voire destinés aux futurs résidants, peut donner lieu à une typologie. Il est ainsi aisé d'isoler au moins 4 catégories :

1. Autocentré : renforce l'attention portée au lieu (*Experience the D. ; This is New York ; PHX shine on ; Only in San Francisco*)

2. Actif : invite le visiteur à une interaction (*Get in on it ; Come ready to play! ; Meet Minneapolis)*

3. Suggestif : renvoie à un aspect mythique ou rêvé du lieu (*City lights, Southern nights ; Discover Gold ; We, the people love Philadelphia…)*

4. Performiste : suggère les capacités de la ville à améliorer la condition initiale du visiteur ou du résidant (*Live Large. Think Big ; Make no little plans, choose Chicago…)*

L'évolution du discours promotionnel est visible dans l'abandon progressif des thèmes souvent récurrents et au final peu convaincants tels que la centralité : chaque ville finissait naïvement par se déclarer au centre du monde et au carrefour de tout. Les excès d'une communication flamboyante et superlative des années quatre-vingt, souvent axée sur la performance économique, la desserte ou la situation géographique idéale ont débouché sur une banalisation du discours et la diffusion d'images contre-productives (Balcoz, 2004). En analysant le cas états-unien, il semblerait que les villes recentrent un peu plus aujourd'hui leurs stratégies de communication sur leur identité propre, définie par rapport à un stock de valeurs, pour reprendre l'expression de Lussault (2005). L'authenticité (le rester soi-même, la sincérité) semble avoir progressivement évincé les images montées de toutes pièces *ex-nihilo*, quitte pour les villes à adopter une position salvatrice plus modeste (Cohen-Bacrie, 2003). La nécessité de parler de plus en plus en interne aux habitants repositionne les stratégies de communication. Les résidants, plus encore que les touristes, doivent se reconnaître un tant soit peu dans les images véhiculées de leur territoire quotidien. Le marketing urbain n'est plus lié à une démarche uniquement économique mais également sociale : c'est devenu un moyen de

[6] Au Canada, seules Ottawa (*So much to discover*) et Vancouver (*Where business grows naturally*) semblent utiliser un slogan marketing. Pour l'Australie, The Harbor City – Sydney.

[7] A l'origine fondée par la Chambre de Commerce, SCVB est depuis 1994 une agence indépendante de développement économique à but non-lucratif dont l'objectif est l'essor du tourisme dans la région de Seattle. SCVB est composée de représentants de la ville, de chaînes hôtelières, de compagnies aériennes et de croisières… (http://www.visitseattle.org/bureau/board.asp).

construire une fierté citoyenne, un consensus social autour d'un projet et d'intégrer l'ensemble des habitants comme éléments entiers de la communauté (Valentine, 2001). Actuellement, le triptyque idéal pour une ville repose sur une image faite d'une dimension humaine (*life style* : un mélange de loisirs, vie nocturne, richesse culturelle, opportunité sociale), technologique (*convention center*, *business park*, m² de bureaux, université) et environnementale (cadre et qualité de vie).

I.2] Le tourisme : une autre compétition internationale entre métropoles

L'une des fonctions originelles des politiques de promotion territoriale est d'attirer les premiers touristes et visiteurs vers des espaces méconnus. Mais en un siècle, le tourisme, élevé au rang d'industrie internationale, est devenu un secteur économique clé, en particulier pour les (ex) Nouveaux Mondes : "*le fantasme est devenu produit touristique consommable*", pour emprunter l'expression de Le Cam (1999 : 11) à propos de l'Australie. En 2007, l'OMT[8] dénombre 903 millions de touristes internationaux, soit une progression de 6,6 % par rapport à l'année précédente. Les Etats-Unis, avec 56 millions de touristes étrangers[9], se classent au troisième rang mondial derrière la France et l'Espagne ; le Canada (17 millions de visiteurs) et l'Australie (10,3 millions) entrent dans le groupe des 20 pays les plus attractifs touristiquement. L'ensemble de l'activité touristique mondiale a généré environ 856 milliards de dollars US de recettes en 2007 (OMT, *ibid.*). Que ce soit pour les Etats-Unis (96,7 milliards de $), le Canada (15,5 milliards de $)[10] ou l'Australie (22,2 milliards de $), l'industrie touristique représente une manne financière convoitée, en particulier par les métropoles.

I.2.1] Le tourisme de loisirs : une course essentielle à la reconnaissance (et aux revenus)…

Pour l'Australie, le tourisme est le deuxième poste d'entrée de devises après le commerce de la laine et, pour Le Cam (*ibid.*: 11) rien d'étonnant à cela : "*L'Amérique occupait naguère une place de choix dans l'imaginaire européen. Aujourd'hui, ce sont les îles australes qui servent de sanctuaire à nos fantasmes collectifs. L'Australie propose à nos appétits spirituels les*

[8] OMT, (2008), *Les faits saillants du tourisme*.
[9] Les chiffres sont surévalués par la présence d'un contingent de touristes canadiens (17 millions) et mexicains (15 millions).
[10] Le Canada est le seul pays parmi les trois à connaître une balance touristique internationale déficitaire évaluée à 10 milliards de dollars canadiens en 2007. Les Etats-Unis ont une balance positive d'environ 10 milliards de dollars US.

plaines rouges de ses déserts de feu, où l'âme du citadin, lacérée par l'angoisse existentielle, peut s'élever vers les sommets d'une bienheureuse ataraxie". Seulement, la réalité est tout autre. En 2007, ce n'est pas Alice Springs, la capitale du désert et encore moins Darwin, capitale du Territoire du Nord, l'une des villes les plus isolées d'Australie, qui ont accueilli les plus grandes masses de visiteurs étrangers : l'Australie sauvage et authentique alimente certainement l'imaginaire mais elle est loin de rallier la majorité des touristes. En fait, le tourisme en Australie s'appuie principalement sur les grands pôles urbains. Sydney capte à elle seule 51% du tourisme international (Fig. 2.5) grâce notamment à son *hub* aéroportuaire international. Par ailleurs, Sydney possède des atouts touristiques intrinsèques (le climat, Bondy Beach, l'Opéra, la baie, l'Aquarium, les Montagnes Bleues dans l'arrière pays) lui permettant de retenir une grande partie des 2 millions de touristes étrangers reçus. En ajoutant Melbourne (1 million de visiteurs étrangers en 2007), Gold Coast (le Miami Beach australien) Brisbane, Adelaïde et Perth, 78 % du tourisme international se concentre dans les centres urbains majeurs.

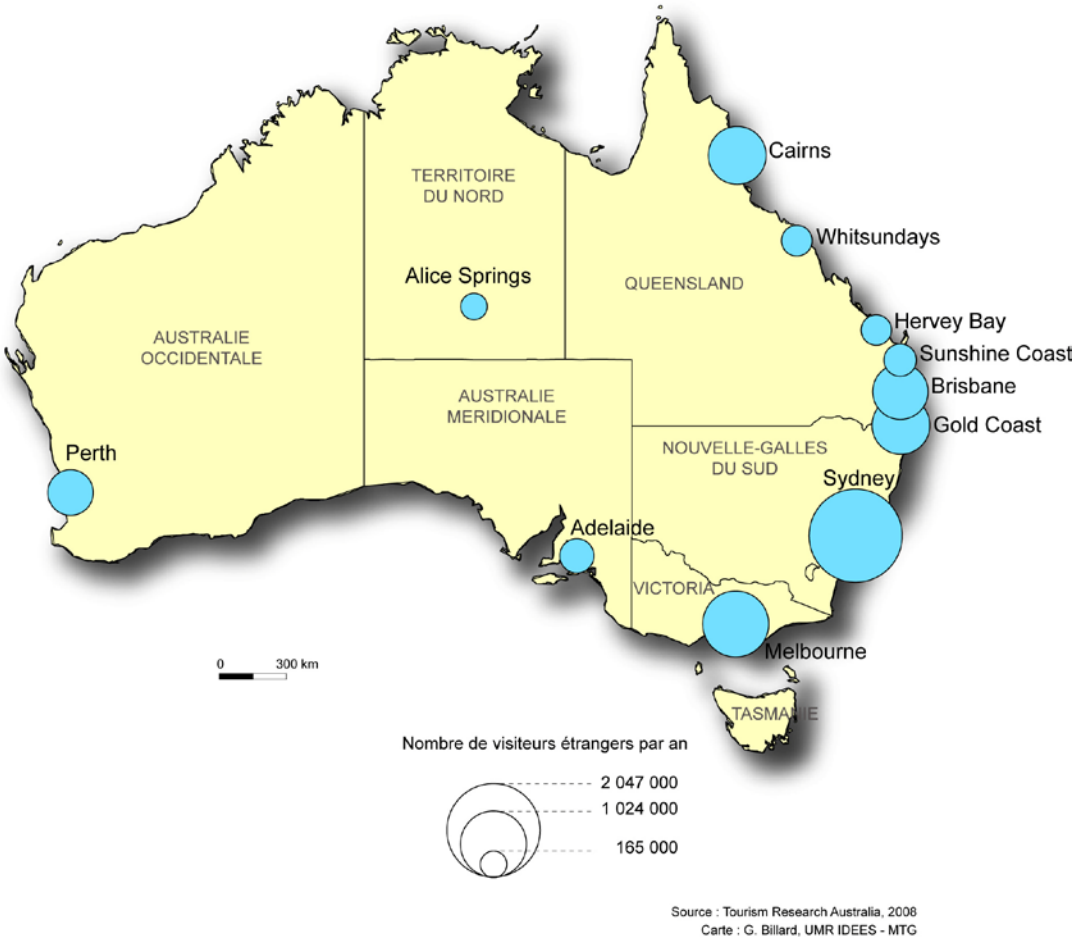


Figure 2.5 : Destinations des touristes étrangers en Australie en 2007.

La situation est équivalente aux Etats-Unis. A contrepied de l'image d'un touriste fasciné par le spectacle de la nature sauvage du Grand Ouest ou des parcs nationaux, ce sont les sites urbains qui polarisent l'activité touristique. Times Square à New York (35 millions de visiteurs domestiques et étrangers), le *Strip* à Las Vegas (31 millions) et les parcs Disney d'Anaheim et Orlando (31 millions) sont les lieux les plus visités des Etats-Unis ! New York capte 28,7 % des touristes étrangers[11] séjournant aux Etats-Unis, soit environ 7,6 millions de personnes (Fig. 2.6). Los Angeles (2,6 millions de visiteurs), San Francisco, Miami et Orlando complètent le haut de ce classement.

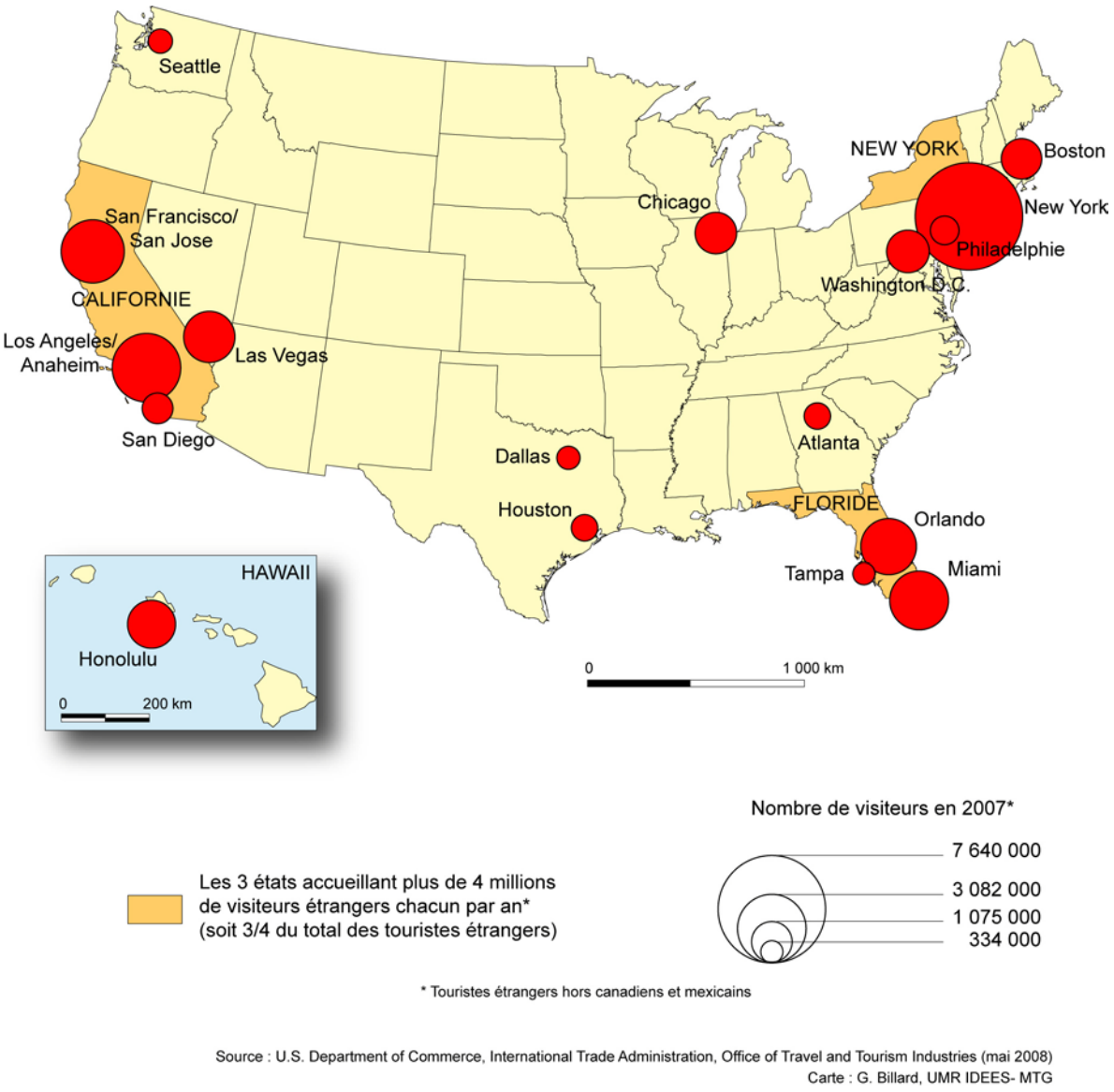


Figure 2.6 : Répartition des touristes étrangers aux Etats-Unis en 2007.

[11] Hors touristes canadiens et mexicains.

Hormis Orlando (la plus forte concentration de parcs d'attractions au monde) et Las Vegas (la plus grosse concentration hôtelière des Etats-Unis), les métropoles qui affichent le rayonnement international le plus marqué ne se sont pas hyperspécialisées dans l'industrie touristique. Néanmoins, l'essor du tourisme urbain est une source de revenus non-négligeable mais au-delà, comme une marque, le nom d'une métropole est porteur d'images, de souvenirs, d'évocations et de sentiments (Falcoz, 2004). Il conforte également l'ancrage économique international des métropoles, y compris par la diffusion d'une image attractive qui ne reste jamais définitivement acquise. Puisque la métropolisation correspond à un processus d'accumulation économique de fonctions supérieures, il est aisé de comprendre que la capacité à accueillir des manifestations professionnelles internationales (salons, congrès, séminaires) fait aujourd'hui partie intégrante de la panoplie fonctionnelle d'une métropole mondiale et de son positionnement marketing.

I.1.2] La bataille au sommet du tourisme d'affaires

D'un point de vue du rayonnement mondial, le tourisme d'affaires est une niche stratégique faisant l'objet d'un affrontement direct et féroce entre grandes métropoles. Dans cette course à la réception de conventions internationales, une métropole peut démontrer sa capacité à attirer et accueillir des professionnels du monde entier, renforçant ainsi son image de *world city*. Aux Etats-Unis, le tourisme d'affaires, et plus particulièrement celui lié à l'organisation de conventions et séminaires, fait l'objet d'une évaluation par la *Travel Industry Association of America*[12] : en 2005, Chicago, Las Vegas, Washington D.C., Orlando et Atlanta ont été jugées comme les meilleures destinations par un panel de congressistes.

Mais cette compétition à l'organisation n'est pas circonscrite aux Etats-Unis. En s'appuyant sur les données fournies par *International Congress & Convention Association* (ICCA), il est possible de dresser une géographie mondiale des conventions. Pour constituer sa base de données, l'ICCA a localisé les 6500 conventions internationales[13] déclarées en 2007 : ceci représente 800 conventions de plus qu'en 2006. Les deux pays qui dominent largement ce classement sont les Etats-Unis avec 467 conventions et l'Allemagne avec 429 (Fig. 2.7). Le Canada, avec 197 conférences internationales, intègre tout juste le top dix des pays accueillant le plus de manifestions. Cependant, d'un point de vue qualitatif, Vancouver et Toronto ont été

[12] http://www.tia.org/index.html
[13] Pour qu'une convention soit prise en compte, il faut que les participants soient au moins de trois pays différents en dehors du pays hôte.

plébiscitées fin 2007 comme les deux meilleures destinations pour le tourisme d'affaires dans le monde devant Adelaïde, Honolulu et Perth[14]. Par contre, l'Australie ne se situe qu'à la treizième position de ce classement avec 194 conventions. Estimant cette position décevante, les huit plus grandes agglomérations australiennes ont décidé en avril 2007 de se regrouper sous un label commun (*Convention Australia*) pour promouvoir leurs capacités d'accueil et augmenter de 10%, d'ici 2010, le nombre de conventions internationales tenues en Australie.

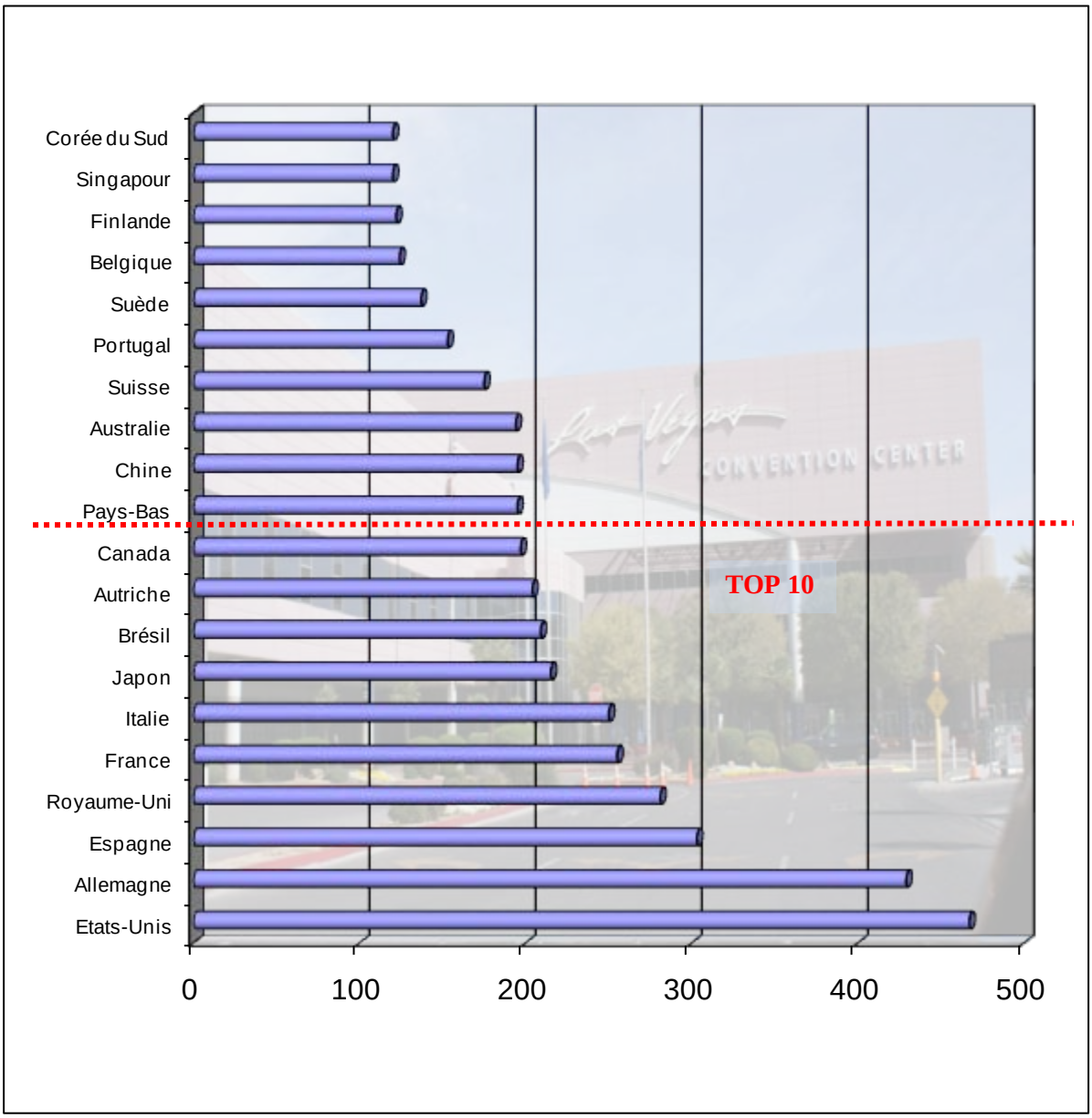


Figure 2.7 : Nombre de conventions internationales organisées par pays en 2007.
(Source : ICCA - International Congress & Convention Association, 2008)

[14] "North American Dream", *Economist.com*, 29 avril 2008.

En descendant à l'échelle métropolitaine, il est surprenant de remarquer que, contrairement à certains *a priori*, aucune métropole états-unienne n'apparaît dans le classement des 21 agglomérations accueillant le plus de conférences internationales dans le monde : les métropoles européennes et asiatiques dominent ce classement (tableau 2.2). En fait, l'industrie du tourisme d'affaires représente un tel enjeu aux Etats-Unis qu'il existe un émiettement important de l'offre tant les principales métropoles investissent dans leur centre de conférences.

Rang	Ville	Nombre de conventions
1	Vienne	154
2	Berlin	123
3	Singapour	120
4	Paris	115
5	Barcelone	106
6	Budapest	90
	Lisbonne	90
8	Pékin	87
9	Amsterdam	82
10	Madrid	77
11	Copenhague	76
12	Prague	72
	Hong Kong	72
14	Séoul	70
	Stockholm	70
	Bangkok	70
17	Londres	69
18	Taipei	67
19	Kuala Lumpur	66
	Istanbul	66
	Bruxelles	66

Tableau 2.2 : Nombre de conventions internationales organisées par villes en 2007.
(Source : ICCA - International Congress & Convention Association, 2008)

Contrairement aux grandes métropoles européennes (Vienne, Berlin, Paris…) qui ne souffrent que d'une concurrence nationale minime, aucune ville, sauf Las Vegas, ne se détache véritablement des autres, à l'instar de la situation déjà observée dans le chapitre précédent sur la répartition des sièges sociaux des entreprises internationales. Chaque année, aux Etats-Unis, dix métropoles se partagent l'organisation des 200 plus grands congrès et salons professionnels. Aujourd'hui, Las Vegas est leader aux Etats-Unis dans l'organisation de conventions à la fois par la surface des infrastructures disponibles (297 000 m² au total) et le nombre de participants aux manifestions. En 2008, le *Las Vegas Convention Center* a accueilli 5,8 millions[15] de congressistes et 44 des 200 plus grands congrès internationaux tenus aux Etats-Unis. Le COMDEX (*Computer Dealer's Exhibition*), l'une des manifestions assurant la renommée internationale de Las Vegas, a reçu environ 200 000 visiteurs en 2009. Loin derrière, Orlando (26 manifestions), Chicago (20) et New York (16) s'imposent également comme des pôles majeurs dans l'organisation de congrès internationaux.

Dans un marché extrêmement concurrentiel, le secteur du tourisme d'affaires est certainement celui où les campagnes promotionnelles ne suffisent plus face à une clientèle extrêmement exigeante : l'ajustement de nombreux paramètres (offre hôtelière et de transports, qualité des espaces d'exhibitions et des prestations de restauration, ciblage sectoriel des manifestations…) nécessite de construire une politique de marketing qui diffère d'une simple campagne de publicité.

II] LE MARKETING URBAIN : APPROCHE SYSTEMIQUE DU PRODUIT VILLE

Pour comprendre la distinction entre vendre et faire du marketing, il faut analyser la relation avec le développement urbain. Vendre la ville revient à chercher une augmentation rapide des revenus liés au tourisme ou à attirer les investissements. Le marketing urbain implique également le projet urbain. "*Le marketing nécessite que vous sachiez de quoi a besoin le consommateur ou l'usager et repose donc sur une approche plus sophistiquée et complexe qui relève d'une plus grande articulation entre acteurs*. (Hall, 1998 : 116). Une stratégie de marketing territorial regroupe tous les efforts de promotion d'une ville pour attirer les capitaux externes et inciter au développement d'actions culturelles et socio-touristiques adressées à différents clients cibles, tels que des entreprises, touristes, nouveaux résidants, habitants

[15] http://www.lvcva.com/getfile/ES-YTD2008%20Revised.pdf?fileID=571

(Ingallina, Jungyoon 2005) : elle se construit avant tout sur la coordination des fonctions du territoire (Noisette, Vallerugo, 1996).

II.1] Fondements théoriques du marketing urbain

Selon le dictionnaire Robert (2010 : 1040), "*Le marketing regroupe l'ensemble des actions ayant pour objet d'analyser le marché présent ou potentiel d'un bien ou d'un service et de mettre en œuvre les moyens permettant de satisfaire les besoins du consommateur, ou le cas échéant de les stimuler ou de les susciter*."[16].

Si le marketing classique nait aux Etats-Unis dans les années cinquante, il faut attendre une vingtaine d'années pour véritablement voir s'élaborer les premières stratégies de marketing territorial. Ces politiques de marketing territorial, ou plus spécifiquement urbain, n'ont pourtant commencé à faire l'objet d'une approche scientifique que dans les années quatre-vingt-dix (Dumont, Devisme, 2006). L'analyse du système marketing adapté aux spécificités du produit territoire doit beaucoup à l'essor plus global de l'industrie du tourisme dans les années soixante-dix (Tocquer, Zins, 1999) : les professionnels du tourisme sont sans doute pionniers dans la construction d'un cadre théorique des pratiques dédiées à la mise en valeur des lieux sur un marché. Ils ont introduit dans leur théorisation des éléments novateurs tels que la complexité du produit territoire de nature à la fois formelle (équipements, infrastructures de transport, offres hôtelières, festivals…) et intangible (image, ambiance, lieu de mémoire) ou encore l'affirmation de la primauté d'une approche centrée sur la cible plutôt que sur le produit en lui-même. Ce dernier point renvoie à une dérive des premiers temps de la promotion territoriale quand la logique voulait qu'un bon produit se suffise à lui-même.

Dans les années quatre-vingt-dix, en mutant vers une démarche de marketing territorial à la recherche de plus d'authenticité, les politiques menées tendent vers une atténuation des effets de dissonance cognitive, c'est-à-dire "*de déséquilibre psychologique provoqué à chaque fois qu'il existe une différence entre ce que le consommateur perçoit de la réalité et une information ou une situation qui le pousse à modifier sa perception*" (Tocquer, Zins, 1999 : 80). L'un des challenges actuels du marketing urbain est d'arriver à rendre compatible une politique qui s'adresse à la fois à une élite productive circulante et aux résidants, plus sensibles sur le long terme aux variations du milieu local et aux formes de sociabilité dont

[16] Dictionnaire Petit Robert, (2010) : 1540.

l'urbain est porteur : cela nécessite une prise en compte simultanée des territoires circulatoires et d'ancrage (Rosemberg, 2000).

Une bonne stratégie de marketing territorial doit donc fondamentalement se concentrer sur les attentes du public qu'elle cherche à capter. Au centre du système et du programme marketing (Fig. 2.8), la connaissance optimale de la cible par une étude de marché (entretiens, analyses démographiques, consultations publiques, questionnaires en ligne, projections…) permet dans un premier temps d'affiner la perception des problèmes et des opportunités liés aux besoins. L'étape suivante consiste à repositionner ces attentes en fonction de leurs évolutions pressenties, de l'offre géographique concurrente et plus globalement de la conjoncture. L'élaboration du programme marketing consiste ensuite en la mise en adéquation de l'offre formulée par les acteurs locaux (produit, prix, support de communication et politique de distribution) avec la cible à atteindre. Ce ciblage correspond à l'adoption d'une approche souvent très segmentée du marché et introduit de fait une discrimination volontaire de la part des acteurs.

A ce stade du processus, le marketing relève encore d'une démarche volontariste maîtrisée par les acteurs locaux (municipalités, offices de tourisme, agences de développement économique, comités d'expansion…). Cependant, ce programme marketing va nécessairement être impacté par un macro-environnement composé de variables incontrôlables. Cet environnement marketing est un élément complexe du système. Il s'avère extrêmement sensible à la circulation mondiale des idées et des innovations, à l'évolution des tendances, aux changements politiques, aux mutations sociétales, aux crises internationales. Dans le cas des Etats-Unis, les attentats du 11 septembre 2001 ont eu des conséquences indéniables sur l'accueil à court terme des touristes internationaux (psychose des attentats, allongement des temps de contrôle dans les aéroports…) tandis que les nouvelles procédures d'obtention des visas ont fragilisé pendant près de quatre ans l'industrie touristique (OMT, 2008). En revanche, la faiblesse du dollar par rapport à l'euro est un facteur qui a dynamisé la venue de touristes européens. Un programme marketing, aussi bien pensé et construit soit-il, peut difficilement intégrer l'ensemble des paramètres d'un environnement instable et multivarié.

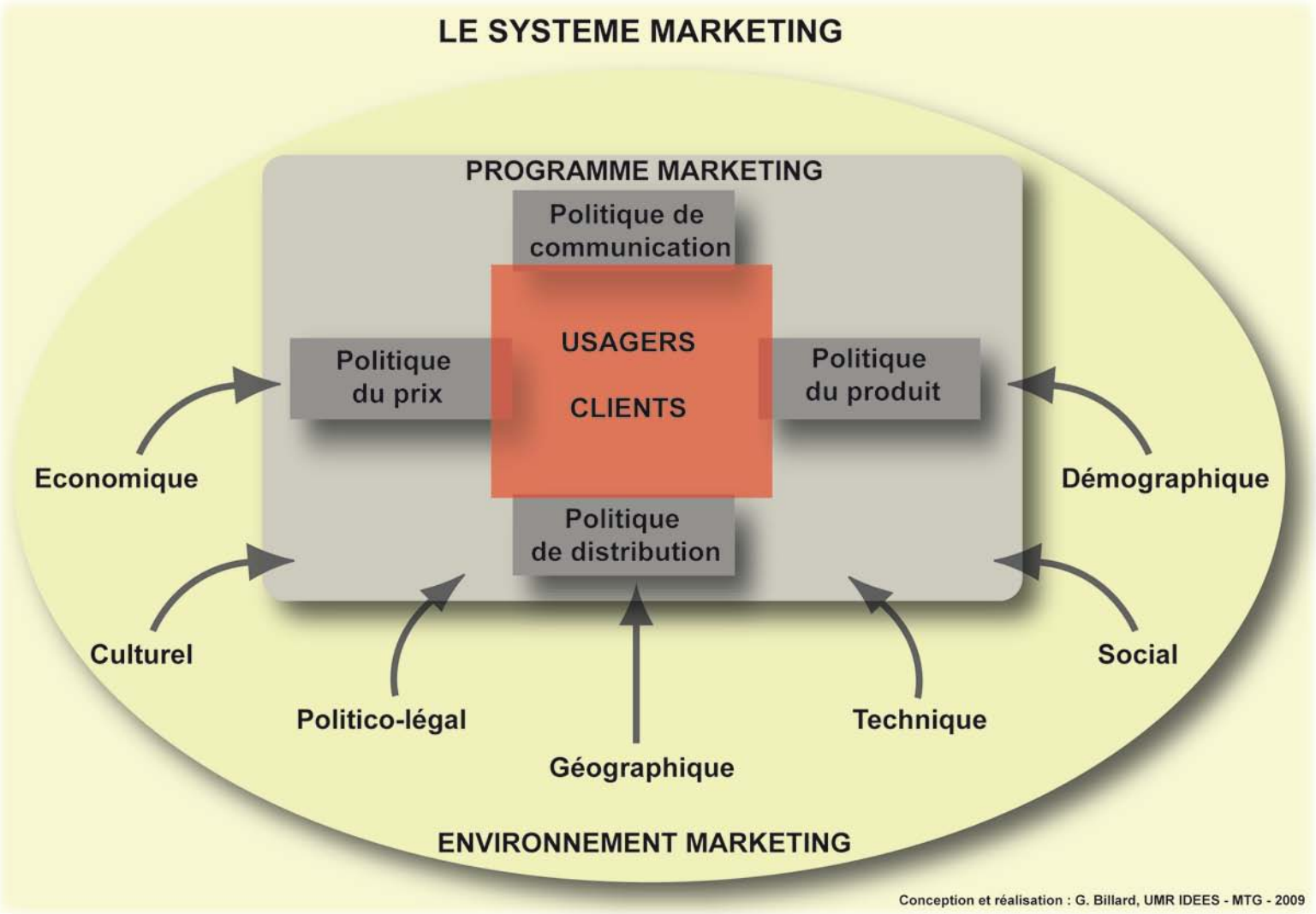


Figure 2.8 : La décomposition du système marketing.

A partir de là, le marketing territorial désigne "*toutes les pratiques de communication territoriale qui consistent à s'appuyer sur des matières spatiales existantes ou en construction en vue de les promouvoir, de les faire exister, de les rendre attrayantes et d'inciter à les pratiquer, à y investir son temps, ses loisirs ou son capital*" (Dumont, Devisme, *op. cit.* : 2). Selon ces mêmes auteurs, le marketing urbain conduit à une mise en scène des espaces et projets de la ville qui se situent au cœur d'une triple pratique : économique (augmentation des revenus par l'arrivée de nouvelles entreprises et touristes) ; politique (reformulation par les élus des résultats des démarches entreprises pour alimenter leur propre bilan) ; sociale (développement des appartenances et identités habitantes ou touristiques).

Incontestablement, le marketing territorial n'est pas un marketing de grande consommation, c'est un marketing sociétal qui vend un territoire sur le long terme pour l'intérêt général (Falcoz, 2000). Pour réussir, cette démarche doit s'accompagner d'un diagnostic local mais aussi plus global, et d'un plan stratégique du développement du territoire : il faut connaître ses forces et ses faiblesses, ses concurrents en fonction de ses propres objectifs. Le plan marketing 2008 de Seattle offre un exemple concret de construction d'une stratégie métropolitaine[17].

II.2] Exemple d'une stratégie marketing touristique : le cas de Seattle

En 2005, le tourisme de loisirs et d'affaires a généré plus de 4 milliards de dollars de recettes pour la ville de Seattle et King County, le comté dans lequel s'inscrit la municipalité, soit un total de 9 millions de visiteurs. En 2007, les chiffres sont encore en progression avec des revenus générés atteignant les 5,16 milliards de dollars, auxquels il faut ajouter les 468 millions de dollars de taxes locales[18], et un nombre de visiteurs en augmentation de 5 %[19]. Désormais, 63 700 emplois dépendent du tourisme, c'est un peu moins que les 70 000 salariés que compte Boeing, le principal employeur local. En dix ans, l'agglomération de Seattle a ainsi vu doubler ses recettes liées au tourisme (2,8 milliards de dollars en 1997) en gagnant environ 2 millions de visiteurs supplémentaires. Deux des plus grands magazines

[17] Seattle's Convention and Visitors Bureau, (2008), *Marketing Plan 2009 and annual report.*
[18] Les taxes locales se composent de la *Sales Tax* (TVA Locale et Etat de Washington), des taxes sur les locations de voitures et les conventions.
[19] CIC research Inc., (2008), *2007 Market profile and economic impact for Seattle-King County Visitors*, prepared for the Seattle's Convention and Visitors Bureau.

internationaux de voyage (*Travel* et *Leisure and Conde Nast Traveler*) ont classé la métropole parmi le top 10 des destinations les plus prisées aux Etats-Unis. La puissante *American Automobile Association* (AAA) classe même Seattle dans son top 5 des meilleures destinations estivales !

Malgré ces résultats positifs, Seattle est loin de disposer d'une attractivité internationale équivalente à celle d'autres villes de la côte ouest (San Francisco, Los Angeles ou San Diego). Environ 80 % des touristes proviennent des Etats-Unis, en particulier de l'Etat de Washington (13 %), de Californie (11 %) et de l'Oregon (7 %) ; d'ailleurs, Portland (Oregon) et San Francisco (Californie) sont les deux principaux foyers d'émission des touristes. Si nous ajoutons les 8% de touristes canadiens, qui viennent en majorité de la région de Vancouver, la région de Seattle possède une attractivité forte mais très ancrée régionalement. Ce constat est conforté par le fait que 47 % des touristes arrivent par la route, contre 49 % par les airs, et que pour 40% des visiteurs, le séjour a pour objet de rendre visite à la famille ou des amis.

II.2.1] Le positionnement externe de la métropole

Partant de ce même diagnostic, le *Seattle's Convention and Visitors Bureau* (SCVB), en charge de la stratégie marketing pour le compte de la ville de Seattle et d'autres partenaires privés et publics de l'agglomération, a opté pour le lancement d'une politique ambitieuse pour positionner la métropole sur deux enjeux clés du développement touristique : le tourisme international et d'affaires.

Le premier objectif du SCVB a été de définir des marchés internationaux prioritaires en focalisant ses études de marché sur les destinations offertes par l'ouverture de nouvelles lignes aériennes transocéaniques. De juin 2007 à juin 2008, Paris (Air France), Mexico (Aero Mexico), Frankfort (Lufthansa) puis Londres (Northwest Airlines) sont ainsi devenues directement accessibles depuis le Sea-Tac International Airport. La SCVB avait déjà travaillé spécifiquement sur le marché japonais quand les premiers vols directs entre Tokyo et Seattle avaient été mis en place. Actuellement 10 vols par semaine relient Seattle au Japon et les Nippons sont les touristes étrangers (hors canadiens) les plus nombreux à séjourner dans la métropole. Pour consolider le marché, le SCVB a lancé une campagne de promotion spécifique au Japon, "*Seattle-Washington, Living Cool, Loving Nature*" en appuyant sur les atouts paysagers, la tranquillité et la sécurité du lieu. Des produits comme la visite des musées

Microsoft et Boeing ont fait l'objet d'un ciblage particulier. Autre point d'appui, l'un des plus grands joueurs japonais de base-ball a prolongé son contrat aux Mariners, la franchise de Major League Baseball installée à Seattle : il contribue à alimenter l'intérêt des Japonais pour Seattle et s'impose potentiellement comme un support de promotion de la métropole auprès de ses compatriotes.

Pour construire sa stratégie de promotion en direction des marchés émergents, l'équipe du SCVB est tout d'abord partie d'un diagnostic de l'environnement marketing susceptible d'impacter le contexte actuel du tourisme aérien international, hors caractéristiques spécifiques de chaque marché national. Le SCVB retient ainsi quatre variables clés : la tendance à une augmentation des séjours effectués hors groupes (individualisation des voyages) ; le nombre important de séjours décidés au dernier moment en fonction des offres promotionnelles ; la croissance des réservations via Internet ; la montée en popularité du tourisme vert ou écologique. Ainsi, en direction du marché britannique présentant une clientèle plutôt âgée, aisée et friande de nouvelles destinations, la SCVB a accentué son offre sur les packs avion/location de voiture (découverte de Seattle et de sa région) mais surtout sur les croisières estivales en direction de l'Alaska. D'ailleurs, avec plus de 430 000 croisiéristes embarqués à Seattle en 2008 (une augmentation de 11 % par rapport à 2007), une politique va cibler spécifiquement les tours opérateurs spécialisés sur le secteur des croisières[20]. Des actions de sensibilisation vont être menées pour valoriser les nouvelles installations portuaires (inauguration du nouveau Terminal 91 en 2009) et les séjours avant et après croisières.

La Chine est aujourd'hui le marché qui capte particulièrement l'attention du SCVB. Ce dernier a adopté une position proactive en lançant une campagne de promotion dans les médias chinois et en organisant un déplacement (automne 2007) à Pékin, Shanghai et Guangzhou pour présenter aux tours opérateurs locaux les atouts de Seattle et de sa région. Une ligne non-stop (4 vols/semaine) entre Seattle et Pékin est entrée en service en juin 2008 et la Northwest Airlines envisage d'ouvrir une autre ligne en direction de la Chine en 2010. La qualité de l'environnement urbain et naturel et le positionnement géographique de Seattle comme porte d'entrée du tourisme chinois aux Etats-Unis sont des éléments pointés par l'étude de marché comme des facteurs potentiellement favorables.

[20] Contrairement à des achats de billets d'avion ou des séjours sans intermédiaire sur Internet par exemple, les tours opérateurs réservent 85 à 93 % des séjours croisières. (SCVB, 2008 : 32).

En parallèle du tourisme international, le tourisme d'affaires et particulièrement l'accueil des conventions et séminaires constitue le deuxième axe stratégique de la politique du SCVB. En 2007, Seattle a accueilli 43 conventions majeures et enregistré l'inscription de 155 605 congressistes. Cependant, Seattle est dans l'impossibilité matérielle de concurrencer les autres métropoles de l'ouest des Etats-Unis. En 2007 la surface disponible du *Seattle-Washington State Convention Center* est environ 3,5 fois inférieure aux capacités de congrès de San Francisco, Los Angeles, San Diego ou encore Anaheim (tableau 2.3) : Las Vegas offre une surface d'exhibition plus de 10 fois supérieure à Seattle ! Régionalement, Portland apparaît plus modeste mais Vancouver possède une superficie d'accueil deux fois plus importante. En 2010, le *Seattle-Washington State Convention Center* va se doter de 12 750 m² supplémentaires (800 Pike Expansion) mais l'écart restera encore énorme avec les métropoles concurrentes.

Villes	Surface pour les expositions et conférences
Seattle-Washington State Convention Center	***24 405 m²***
Anaheim Convention Center	91 050 m²
Vancouver Convention & Exhibition Centre	44 030 m²
San Francisco Moscone Center	83 420 m²
San Diego Convention Center	84 540 m²
Los Angeles Convention Center	87 880 m²
Phoenix Convention	71 530 m²
Las Vegas Convention Center	**297 190 m²**
Colorado Convention Center	71 440 m²
Portland Convention Center	23 690 m²

Sources : sites internet des *convention centers*, relevé G. Billard, 2009

Tableau 2.3: La taille des *Convention Centers* en concurrence régionale avec celui de Seattle.

Le SCVB ne se fixe pas stratégiquement d'objectifs quantitatifs mais veut renforcer la position du centre des congrès de Seattle dans certaines niches (aéronautique, biotechnologie, médecine et sciences de l'ingénieur) en s'appuyant sur la renommée mondiale du Fred Hutchinson Cancer Research Institute (University of Washington), Microsoft ou encore Boeing. Ce type de convention permet un rayonnement maximum pour la métropole et génère les revenus les plus importants en raison du haut niveau social des délégués. La présence de représentants du SCVB dans une dizaine de salons professionnels spécialisés sur le tourisme d'affaires ainsi qu'une équipe permanente de quatre personnes entièrement dédiées au développement du tourisme d'affaires sont quelques uns des dispositifs mis en œuvre. Seattle

a également invité environ 200 journalistes de la presse spécialisée dans le tourisme pour assurer la promotion *in situ* de ses infrastructures et services.

II.2.2] Conforter l'identité en interne de la métropole

Les politiques stratégiques et urbaines déployées afin de stimuler les deux secteurs jugés clés par les responsables du SCVB se sont également prolongées par un travail interne de repositionnement de l'image de la métropole sur le thème porteur de l'environnement.

En 2007, La première mesure phare du dispositif a été de consacrer 200 000 dollars pour refondre entièrement le site *web* du SCVB, rééditer ses brochures suite à l'adoption d'une nouvelle charte visuelle (Fig. 2.9) et d'un *tagline* en adéquation avec l'image écologique que Seattle veut désormais véhiculer. Pour toutes ses opérations de marketing touristique, Seattle communique maintenant sous le slogan : Seattle metronatural. Ce nouveau *tagline* a suscité débat. En effet, depuis 1981, le *Seattle's Convention and Visitors Bureau* utilisait l'appellation *the Emerald City* (la ville émeraude) en relation avec la couleur verte des forêts de la région. En 2005, un article du *Seattleest*[21] montrait que parmi tous les surnoms de Seattle, *the Gateway to Alaska*, *the Jet City*, *the Queen City*, celui d'*Emerald City* était le plus usité, notamment par les entreprises de la région. Pour anticiper un éventuel mécontentement d'une partie de la population, le SCVB indique sur son site que l'ancien surnom sera encore utilisé dans certaines campagnes et surtout, à la manière d'une définition de dictionnaire, il justifie le concept sous-tendu par ce nouveau *tagline* :

Met-ro-nat-u-ral \ mə-trō-na-chə-rəl \ adj.

> **1** : qui a les caractéristiques d'une *world-class city* entourée d'un superbe cadre naturel et sauvage **2** : mélangeant des ciels clairs et une eau à profusion avec une vie urbaine intense **3** : quelqu'un qui respecte l'environnement et vit d'une manière équilibrée entre ville et nature. **4** : Seattle.

Figure 2.9 : La nouvelle signature visuelle de la métropole de Seattle.

[21] http://seattlest.com/2005/10/27/were_not_in_washington_anymore.php

Lussault (2005) observe la difficulté à faire émerger une réelle communication d'agglomération indépendante de l'identité de la ville-centre. Dans le cas de metronatural, le slogan s'est construit en puisant dans le capital image de la ville-centre, même si le terme Metro indique un changement d'échelle territoriale. Ce choix n'est d'ailleurs pas neutre. Tout d'abord, la référence environnementale à la nature sauvage renvoie géographiquement aux paysages qui entourent la métropole. Du point de vue de la cohésion des acteurs du tourisme, le SCVB occupe par délégation municipale les fonctions d'Office du Tourisme mais elle compte plus de 1 000 adhérents (publics et privés) qui se répartissent dans différentes municipalités de l'aire métropolitaine.

Un autre point fort de cette nouvelle politique de communication a été de s'appuyer sur un capital réel fait de pratiques (bus circulant au biodiesel, constructions de bâtiments HQE…) et d'objectifs politiques (signature du *US Mayors Climate Protection Agreement* et au *Climat Action Now program*…), limitant les effets de discordances cognitives. L'ambition de Seattle est d'accéder à un leadership national, voire international dans le domaine de l'écologie urbaine. La stratégie marketing se fonde à la fois sur l'image et la réalité métropolitaine, l'objectif de Seattle étant de devenir une destination leader dans l'accueil écologique des conventions et manifestations ayant pour thèmes l'environnement et le développement durable. A terme, la SCVB envisage aussi de mener avec ses partenaires locaux des missions d'expertise et d'assistance pour les centres de conférences d'autres villes désirant également développer une politique écologique dans le domaine du tourisme d'affaires et de conventions.

La logique d'un partage des connaissances et des expériences avec d'autres métropoles constitue un trait caractéristique de la pratique politique à Seattle. Le *benchmarking* est une démarche courante chez les élus, les membres de la Chambre de Commerce ou du Port de Seattle qui n'hésitent pas à se déplacer en délégation jusqu'en Europe. Seattle est également l'un des piliers de l'alliance transnationale Cascadia qui cherche à développer des collaborations en matière d'activités portuaires, de transports terrestres ou encore de protection de l'environnement sur une aire régionale s'étirant de Portland à Vancouver. D'ailleurs, l'un des projets concrets développés dans le cadre du plan marketing de 2009 est de travailler avec *Tourism Vancouver* afin de proposer des offres conjointes de prestations hôtelières à Seattle et d'accès aux sites olympiques des Jeux d'hiver de 2010 à Vancouver.

III] LA GRANDE MISE EN SCENE OLYMPIQUE DES JEUX D'ETE…[22]

"*Au delà du simple inventaire des actifs urbains (par exemple les surfaces de bureaux disponibles), ce qui différencie définitivement une ville d'une autre tient dans sa capacité à articuler des facteurs qualitatifs spécifiques pour se façonner une image lui permettant d'être identifiée comme unique dans le monde*"

(Dean, 2005 : 51).

Depuis quelques années, la réception de méga-évènements tient une place importante dans la stratégie des grandes villes américaines pour les trois raisons suivantes : le succès des Jeux Olympiques entrepreneuriaux de Los Angeles, la réduction des aides fédérales et la montée de l'économie globale. L'accueil chaque année de la Finale du *Superbowl*, ou des *All Star Games* de basket fait également l'objet d'une course à l'organisation de méga-évènements sportifs.

III.1] Les enjeux derrière l'événementiel

"*Comme une conséquence des changements dans la politique fédérale, les gouvernements locaux américains ont été conduits à devenir des entrepreneurs pour assurer la croissance économique locale. Bien qu'il en soit de même au Canada et de manière croissante au Royaume-Uni, la combinaison entre la faiblesse financière des municipalités, de forts intérêts du milieu d'affaires et cette recherche de lieu spécifique où investir constitue un caractère unique pour les villes états-uniennes [...]Après le succès des Jeux d'été à Los Angeles, les Jeux Olympiques sont devenus le mega-évènement préféré des villes américaines du fait de leur capacité à attirer le soutien financier des entreprises, de leur image et leur potentiel comme catalyseur du changement urbain.*"

(Burbank, 2001 : 6-8).

Notre ère globale accélère la demande d'évènements globaux, en partie parce que les médias et les sponsors sont attirés par ce genre de spectacle, mais les métropoles y trouvent aussi leur compte. Selon Clark (2008), elles tirent de tels mega-évènements des bénéfices primaires à court terme (alignement sur une dynamique mondiale, développement de partenariats locaux publics/privés, renforcement d'une image et d'une identité, expansion du secteur touristique…) et des bénéfices secondaires à long terme (utilisation post-évènement du bâti et des infrastructures, acquisition d'une culture organisationnelle, positionnement global plus affirmé…). Entre sport, économie, environnement, culture, politique, les méga-évènements ne manquent plus aujourd'hui (Fig. 2.10), même si les Jeux Olympiques restent certainement le plus emblématique et donc le plus médiatique.

[22] Cette partie fait l'objet d'une rubrique spécifique dans la présentation de la bibliographie.

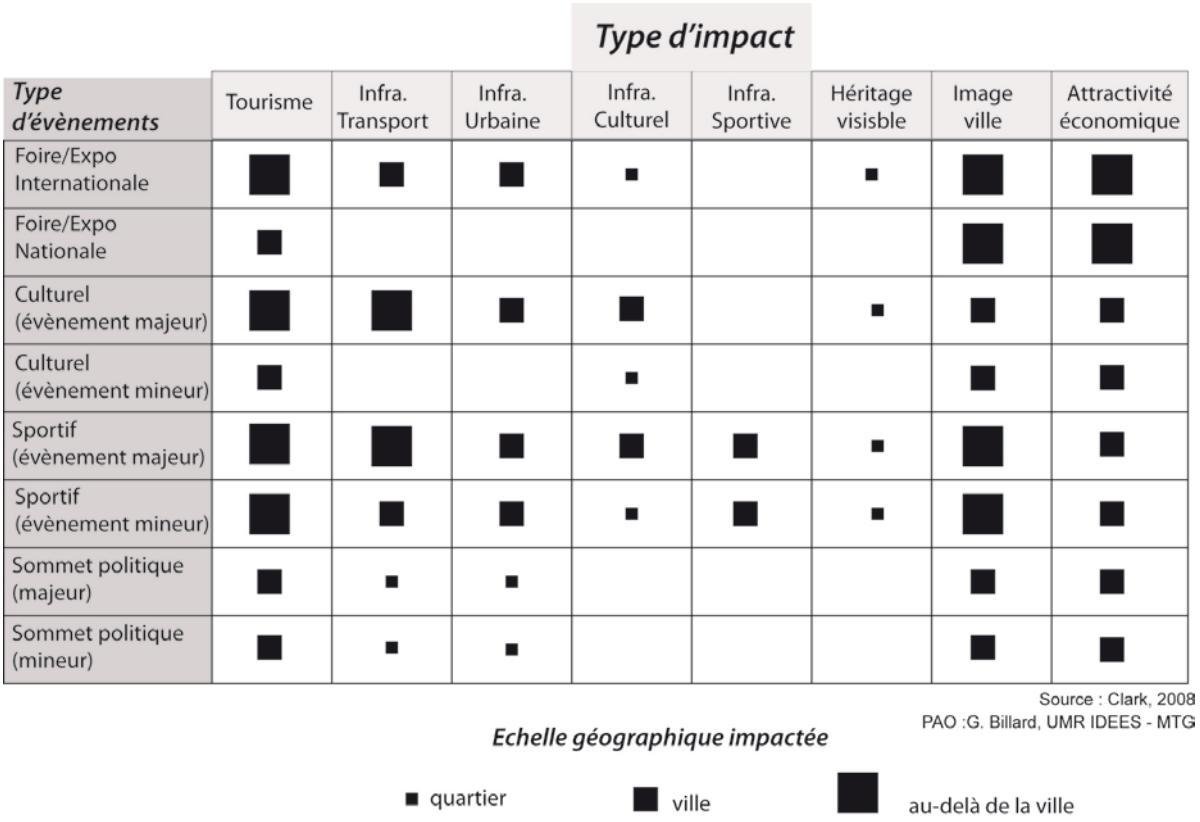


Figure 2.10 : Analyse de l'impact des évènements sur
le tourisme, les infrastructures, l'héritage, l'image et l'activité économique.

Depuis 1896 à Athènes, 26 Jeux Olympiques d'été ont été organisés et à 7 reprises la ville hôte se situait dans un pays anglo-saxon hors-Europe (tableau 2.4).

USA	Australie	Canada
St Louis 1904	Melbourne 1956	Montréal 1976
Los Angeles 1932	Sydney 2000	
Los Angeles 1984		
Atlanta 1996		

Tableau 2.4: Les villes organisatrices des Jeux Olympiques d'été
aux Etats-Unis, Australie et Canada (source CIO)

"*Les Jeux Olympiques se vendent eux mêmes comme la plus grande manifestation globale et récurrente du monde contemporain en faisant notamment la promotion de valeurs universelles telles que l'amitié internationale, la paix, la jeunesse ou la performance*"

(Tomlinson, 2004 : 147). Mais les Jeux Olympiques, qui consistent en la confrontation d'athlètes des cinq continents sous le signe d'idéaux présentés comme universalistes, sont également un moyen pour les grandes métropoles internationales de trouver une visibilité susceptible de renforcer leur pouvoir d'attraction (Augustin, 1995 ; Augustin, Gillon, 2004), comme en témoigne la notoriété mondiale gagnée par Barcelone en 1992, Atlanta en 1996, Sydney en 2000 ou Pékin en 2008. Le principe d'internationalisation et d'organisation itinérante des Jeux Olympiques d'été décrété depuis le début de l'ère moderne, puis la résonance globale du phénomène olympique ont sans doute pour effet déterminant de rendre l'organisation d'un tel événement désormais impossible en dehors d'une métropole possédant déjà des infrastructures de niveau mondial ou capable à terme de les amortir (ou au moins de les financer).

Mais cette concurrence ne s'inscrit pas véritablement dans le mouvement de globalisation de l'économie : cette compétition entre grandes villes se joue au final entre les métropoles du monde développé. "*L'Afrique, l'Amérique du Sud et l'essentiel de l'Asie, c'est-à-dire l'ensemble des pays sous-développés, ont très rarement été candidates et n'ont jamais obtenu l'attribution des Jeux* " (Augustin, 1995 : 34). La *short list* de laquelle est sortie Londres, la ville organisatrice des Jeux de 2012, était composée de cinq villes (Paris, Londres, Madrid, Moscou, New York) appartenant toutes à des nations économiquement puissantes. À l'origine, Rio de Janeiro (12 millions d'habitants), Istanbul (10 millions) et La Havane (2 millions) étaient également en compétition mais ont été écartées (avec Leipzig) de la première sélection : "*le groupe de travail a conclu que Leipzig, Istanbul, La Havane et Rio de Janeiro n'ont pas, à l'heure actuelle, la capacité requise pour accueillir les Jeux Olympiques de 2012* " (CIO, 2004 : 92). Les trois dernières villes citées ont échoué en raison notamment d'un manque global d'infrastructures préexistantes ou de leur difficile faisabilité, de la faiblesse du projet de transport, des problèmes de sécurité et sûreté pouvant se poser pendant les Jeux, de la fragilité du volet financier et d'un projet global[23] peu satisfaisant (CIO, 2004).

À l'exception de Pékin 2008 dont la candidature s'inscrit sous la tutelle d'un État omnipotent et ayant offert une caution financière sans limite, il semble difficile que l'organisation des Jeux Olympiques d'été puisse échapper dans un avenir proche à une métropole d'un pays développé ayant un rayonnement international confirmé, possédant *a priori* des actifs urbains

[23] La notion de projet global tient compte de quatre éléments : la compréhension des besoins olympiques, l'adéquation entre besoins des Jeux et infrastructures générales de la ville/région, de l'expérience générale que vivraient les athlètes et de l'héritage post-olympique.

de dimension mondiale (stades, aéroports, hôtels, réseaux de transport en commun, etc.), et selon Millet (1997), une population suffisante (supérieure à 2,5 millions). La ville choisie doit pouvoir dédier au minimum 1 000 hectares aux installations olympiques. D'ailleurs, pour l'organisation des Jeux de 2016, Bakou (Azerbaïdjan), Prague (Tchécoslovaquie) et dans une moindre mesure Doha (Qatar) ont été écartées de la course à l'organisation au profit de Chicago, Madrid, Rio et Tokyo.

III.2] Les Jeux Olympiques, au-delà de la manifestation sportive, l'outil marketing

Plus la globalisation s'intensifie, plus la concurrence entre les principales villes du monde s'accentue. C'est certainement lors des candidatures pour l'obtention des Jeux Olympiques (ou d'autres manifestations sportives mondiales) que cette compétition est la plus manifeste car la confrontation est directe et hyper médiatique. Ce duel atteint son paroxysme le jour de l'attribution des Jeux et valorise l'image de la métropole gagnante.

"*Cette course à l'image commence dès la cérémonie qui consacre la ville gagnante car le résultat est visible, sans équivoque, sans rattrapage et divulgué devant des millions de téléspectateurs lors d'un show hautement médiatisé et mis en scène avec dramaturgie. A l'instant même de la nomination de la ville gagnante, il n'y a pas un classement à discuter ou à refaire en fonction des critères décidés. Il n'y a pas des gagnants mais bien une métropole gagnante et plusieurs perdantes : même les médias n'hésitent pas à recourir à un vocabulaire qui ressemble plus à celui utilisé lors d'un match-racing*[24]*. Et, en effet, le 6 juillet 2005 lors de la désignation du candidat gagnant pour l'accueil des jeux Olympiques par les 120 membres du CIO à Singapour, c'est bien Londres qui triomphe aux yeux du monde et Moscou, New York, Madrid, et surtout Paris qui échouent* !"[25]

L'accueil des Jeux Olympiques est une "*opportunité pour une métropole de capter l'attention d'une audience mondiale phénoménale*" (McKay, Plumb, 2001 : 2). Le CIO annonce que "*le nombre de retransmissions radiotélévisées des JO de Beijing a dépassé de deux fois celles enregistrées lors des JO d'Athènes. Il s'agit de la retransmission radiotélévisée la plus suivie dans toute l'histoire du mouvement olympique. […] Dans le monde, 4,5 milliards de spectateurs peuvent voir les épreuves concernées et recevoir des informations relatives aux Jeux*"[26].

[24] "Le duel Londres-Paris" et "Londres remporte la mise", le 06/07/2005, *Radio France*
[25] Mathiot C., (2007), "La France en quête de rayonnement : la présence hexagonale sur la scène internationale était jusque-là insignifiante", *Libération*, samedi 27 janvier 2007.
[26] http://fr.beijing2008.cn/news/official/pressconference/n214566680.shtml

Dans un contexte de désengagement financier fédéral, la course à l'organisation de méga-événements à laquelle se livrent les métropoles américaines illustre bien ces enjeux du marketing territorial prometteurs de retombées économiques. Atlanta, hôte des Jeux de 1996, reste certainement l'exemple le plus spectaculaire de l'utilisation par les autorités locales de la notoriété des Jeux pour développer une stratégie marketing apte à positionner la ville en tant que destination touristique internationale et de *world class business city* (Lenskyj, 2004). Initialement, neuf villes (Cincinnati, Dallas, Houston, Los Angeles, New York, San Francisco, Tampa et le binôme Washington DC/Baltimore) s'étaient lancées dans la course à l'accueil des Jeux Olympiques de 2012 (Burbank et *al.*, 2001 : 128), avant que New York City soit choisie par le Comité américain mais battue au final par Londres. Pour les Jeux de 2016, pas moins de trois agglomérations états-uniennes (Los Angeles, San Francisco, Chicago) se livraient encore une compétition à distance pour représenter la candidature des Etats-Unis, avant que Chicago ne soit officiellement nommée. Le 4 juin 2008, en concurrence avec six autres villes requérantes[27], Chicago a été sélectionnée avec Tokyo, Madrid et Rio de Janeiro par le CIO pour participer à la course finale dont le dénouement a eu lieu le 2 octobre 2009 à Copenhague. Les membres du CIO ont finalement voté l'attribution des Jeux Olympiques de 2016 à Rio de Janeiro[28] et écarté la grande favorite, Chicago. Pour la première fois de l'histoire, l'Amérique du Sud sera l'hôte d'une olympiade.

Paradoxalement, au début des années soixante-dix, peu de villes voulaient accueillir les Jeux. La répression sanglante des manifestations d'étudiants pendant les Jeux de Mexico (1968), la prise en otage d'athlètes israéliens à Munich (1972), la banqueroute de Montréal (1976) qui généra une dette publique d'un milliard de dollars ou encore le boycottage des Jeux de Moscou (1980) avaient restreint le nombre de villes candidates. Point d'orgue de cette frilosité olympique, Los Angeles, qui organisa les Jeux en 1984, fut la seule ville à rester en course après le retrait de Téhéran. Néanmoins, Los Angeles marqua un tournant dans l'histoire de l'organisation des Jeux. Le succès de Los Angeles n'est pas à mettre sur le compte des épreuves sportives en elles-mêmes (surtout avec le boycott de l'ex-URSS) ou de la logistique (athlètes logés dans les chambres universitaires de l'*University of South California*) mais sur deux facteurs essentiels : les cérémonies d'ouverture hollywoodiennes ont largement séduit le public et généré une audience télévisuelle record ; le comité d'organisation a été

[27] CIO, (2008), *Rapport du groupe de travail du CIO pour l'acceptation des candidatures des Jeux olympiques de la XXXIe Olympiade en 2016*.

[28] Avec la Coupe du Monde de Football en 2014, le Brésil accueillera en deux ans, les deux plus grands évènements sportifs mondiaux.

capable de créer une image positive avec un minimum de ressources publiques, en évitant de solliciter les contribuables et en faisant appel aux sociétés privées. Au final, les Jeux seront bénéficiaires.

En s'affranchissant de la maîtrise d'ouvrage exclusivement publique et en s'appuyant sur des capitaux privés (sponsors, promoteurs), les Jeux deviennent économiquement rentables. Ce modèle de *management* sera adopté définitivement par le Comité International Olympique sous la direction de Juan Antonio Samaranch qui présidait ses premiers Jeux en 1984. Le Global Olympic Village, c'est-à-dire le village commercial réservé aux sponsors, fera son apparition aux Jeux d'Atlanta en 1996. Jusqu'aux Jeux de Los Angeles, le CIO avait systématiquement choisi les villes hôtes en fonction de ses impératifs de diffusion des valeurs de l'olympisme et de paix (Tokyo, Mexico, Moscou) ; depuis, ses décisions combinent la dimension patrimoniale avec des préoccupations strictement financières (Clastres, 2008).

En 2001, McKay et Plumb publiaient un rapport démontrant l'impact financier positif que génère désormais l'accueil les Jeux : Séoul, Atlanta et Barcelone ont bénéficié respectivement de 2,6, 5,1 et 16,6 milliards de dollars d'investissements directs pré et post olympiques. A Sydney, environ 100 000 emplois à plein temps ont été créés entre 1994 et 2006 et 4,3 milliards de dollars injectés dans l'économie locale. Les Jeux d'été sont devenus depuis vingt ans une manifestation convoitée à l'échelle planétaire, y compris par les entreprises américaines car, pour les annonceurs, les Jeux restent une valeur sûre. À Sydney, dix des super *sponsors* contribuant à 16 % des revenus du comité d'organisation étaient des entreprises contrôlées par des capitaux américains (Fig. 2.11). 50 % des revenus provenaient des droits de cession des images aux médias, dont une grande partie est aussi états-unienne : seulement 18 % des revenus venaient de *sponsors* australiens (Lenskyj, 2004 : 16). Lors des Jeux Olympiques de Pékin de 2008, 9 des 12 sponsors principaux étaient d'origine américaine.

Figure 2.11: Les sept sponsors d'origine américaine sur les 12[29] au total composant les partenaires privés privilégiés du CIO.

"*Pour les leaders politiques qui cherchent à améliorer l'image de leur ville et attirer l'attention des businessmen du monde entier, accueillir les jeux apparaît comme la meilleure solution et ce, sans toucher à l'argent du contribuable*" (Burbank et *al.*, 200 : 5). Il semble cependant que la réalité soit un peu plus complexe. Un éditorialiste du Daily Telegraph juge ainsi la course à l'organisation des jeux : "*les Jeux Olympiques sont une ruine économique et sociale pour les pays qui les accueillent ; seule une crise de démence doublée d'un orgueil démesuré peut conduire une ville à faire acte de candidature*"[30]. Les faits semblent donner raison à ce journaliste.

Le comité d'organisation d'Athènes 2004 a laissé une dette publique d'environ 11,5 milliards d'euros. En 2012, Londres accueillera les prochains Jeux Olympiques d'été. Le budget initial présenté lors de la candidature de la capitale anglaise s'élevait à 2,8 milliards d'euros, une somme qui a quadruplé depuis pour atteindre 11 milliards d'euros en 2007 (BBC news, 2008)[31]. Le gouvernement britannique avait déclaré en 2005 par la voix de Tony Blair que le contribuable anglais n'aurait pas à être sollicité[32]. En fait, pour financer cette inflation de budget, 2.2 milliards d'euros ont été pris sur les fonds de la Loterie et 1,1 milliard sur les

[29] Les trois autres sponsors "premium" du CIO sont : Omega (Suisse), Samsung (Corée du Sud), Panasonic (Japon)
[30] Courrier International, (2005), *Qui veut vraiment des J.O. ?*, n° 765.
[31] BBC News, *2012 games will be under budget*, 23/08/2008.
[32] Deschamps V., (2009), "Où en est Londres ?", http://www/esseclive.com/sport/jeux-olympiques/012397-ou-en-est-Londres-.htm

impôts locaux des Londoniens (BBC, *ibid.*). Cependant, la pression sur les fonds publics s'accentue car, malgré la crise mondiale, le maire de Londres, Boris Johnson, ne veut pas réduire le budget initial, alors que certains coûts ont déjà augmenté et que des investisseurs se sont retirés. D'ores et déjà, Lend Lease, l'entreprise australienne en charge de la construction du village olympique, n'a pas réussi à trouver le financement nécessaire : en raison de la crise immobilière, les perspectives de revente du village olympique qui doit être converti en 3 500 logements privés ont été revues à la baisse, diminuant considérablement la rentabilité des investissements initiaux.

En fait, les Jeux Olympiques sont certainement un mauvais prétexte mais ils représentent pour beaucoup de métropoles une opportunité pour moderniser leurs infrastructures et équipements publics, voire élaborer un projet urbain sur le long terme.

III.3] Les Jeux Olympiques pour changer la ville

"*Au-delà de l'évènement sportif international qu'ils représentent, les Jeux Olympiques sont appréhendés comme un véritable catalyseur des mutations urbaines qu'ils provoquent ou accélèrent*"
(Henry, 2005 : 7).

Bien que la réception des Jeux Olympiques d'été soit par nature éphémère, la programmation des équipements ne se limite plus seulement à fournir un lieu de pratique sportive mais recoupe aussi des enjeux économiques, de vie sociale ou encore d'éducation (Augustin, 1995) : l'organisation des Jeux Olympiques implique la construction d'infrastructures d'accueil, de transport et de communication et marque souvent une transformation urbaine profonde. Cette tendance se confirme d'ailleurs lors de l'examen des cas des trois olympiades précédant Sydney : Séoul avec la viabilisation du site de Chamsil (sud de l'Han River) victime auparavant de pollution et d'inondation (McKay, Plumb, 2001 : 6) ; la requalification globale de la zone littorale nord-est entre Barceloneta et Poble Nou pour les Jeux Olympiques de Barcelone (Ward, 2002 : 373) ; la tentative de reconquête des quartiers centraux avec la création du Centennial Olympic Park à Atlanta. À Barcelone, "*les Jeux furent conçus non pas comme un événement éphémère mais, tout au contraire, utilisés comme un levier pour combler les grandes carences de l'organisation physique de la ville*" (Gotlieb, 2004 : 15). Cette réflexion sur un projet global à l'échelle de la métropole fait de la capitale catalane le cas le plus proche de celui de Sydney. Dans le cas d'Athènes, Henry (2005) met en avant

l'originalité du projet grec dans lequel les autorités ont dû mixer respect du patrimoine bâti antique et modernisation, une première au monde. Cependant, l'auteur reste sceptique quant à la reconversion post-olympique des installations avec un amortissement des équipements étalé sur plus de 20 ans.

L'articulation entre Jeux Olympiques et projet urbain devrait se renforcer au cours du XXIe siècle si l'on tient compte des exigences du CIO. En effet, le questionnaire à remplir pour les villes candidates à l'organisation des JO de 2012 comporte une réflexion sur "*Concept et Héritage des Jeux Olympiques*", qui invite la ville candidate à formuler sa vision des Jeux Olympiques et à expliquer comment celle-ci s'intègre dans la planification à long terme : quel est l'héritage attendu par la ville, la région et le sport dans le pays hôte après les Jeux[33]. Les Jeux Olympiques auraient et pourraient ainsi avoir une incidence positive sur le renouvellement urbain et donc l'investissement indispensable à la reconquête des espaces centraux ou péricentraux des grandes métropoles, dont le manque de confort provoque l'étalement à la périphérie. (McKay, Plumb, 2001 :7). Une corrélation semble ainsi se manifester entre régénération urbaine, c'est-à-dire l'obligation qui contraint les pouvoirs publics à intervenir pour reconquérir les espaces en friche (Chaline, 1999) et installations olympiques. Mais dans un souci de gestion du legs olympique, le projet urbain ne doit pas simplement s'inscrire dans le champ de l'urbanisme opérationnel ou de la performance architecturale. Le projet urbain en tant qu'intervention sur la ville doit "*toucher les décideurs et emporter l'adhésion de la population du quartier ou de la commune autour de l'affirmation d'une identité collective et d'une conception partagée de l'avenir collectif*" (Merlin, Choay, 1996 : 644). Les déclarations, (notamment de J-A Samaranch) qualifiant les Jeux de Sydney des "*meilleurs ayant jamais été organisés*"[34], ont salué l'immense travail effectué entre 1995 et 2000 par les Australiens[35], même si ce type de discours est teinté d'une traditionnelle diplomatie olympique.

[33] Comité International Olympique, mai 2004, *Procédure de candidature et questionnaire pour 2012*, Jeux de la XXXe Olympiade en 2012, Lausanne : 71.

[34] Déclaration faite lors de la cérémonie de clôture de Sydney 2000 et rééditée dans l'édito de la *Revue Olympique* de octobre-novembre 2000. Jacques Rogge, actuel président du CIO, fut un peu moins démonstratif à l'issue d'Athènes 2004 qualifiant les Jeux de « brillamment organisés et laissant aujourd'hui un extraordinaire héritage sportif et urbain à la ville hôte, au pays et aussi aux générations futures » (*revue Olympique*, octobre/décembre 2004 : 7).

[35] *OCA Annual report*, 2001.

III.4] Sydney 2000 ou la réussite du projet urbain

Si l'opéra de Sydney se présente comme une icône urbaine mondialement reconnue, si la baie, le climat, les nombreux espaces verts et le redéveloppement du centre-ville confèrent à Sydney un caractère à la fois hédoniste et économiquement attractif, l'accueil des Jeux Olympiques d'été en 2000 a définitivement confirmé l'attractivité de la plus grande agglomération australienne. McKay et Plumb (2001 : 18) insistent par exemple sur le potentiel de retour sur investissement possible de l'Après-Olympiades, notamment dans le domaine du tourisme : "*les Jeux ont contribué à faire de Sydney une carte postale vivante*". Mais de manière plus durable, le succès des Jeux olympiques peut se lire dans le legs urbain. "*L'aménagement du site olympique a constitué l'un des exercices urbains les plus grands et les plus politiques jamais observés en Australie*" (Thompson, 2007 : 276).

III.4.1] Le site olympique : le renforcement des actifs métropolitains

Localisé à Home Bush Bay[36] et situé sur une ancienne friche industrielle polluée (abattoirs, dépôt de l'armée…), le Sydney Olympic Park a fait l'objet d'un traitement environnemental étonnant. Outre les équipements sportifs (Stade Olympique, Aquatic Center, Sport Center, Superdome, Tennis Center…), les hôtels et la gare qui constituent les équipements structurants de ce site de 635 hectares, 400 hectares du parc olympique ont été aménagés en espaces verts et en réserve naturelle (zone humide). Aujourd'hui, tout est mis en œuvre pour assurer une gestion durable de ce parc olympique à la vocation en théorie éphémère. Le stade olympique, à l'origine de 110 000 places, a été réduit à 80 000 pour assurer la rentabilité de l'installation. L'ensemble du site fait l'objet d'un ambitieux plan d'aménagement visant à développer les fonctions résidentielles, industrielles, sociales, culturelles et touristiques du lieu. Avec 6,8 millions de visiteurs en 2003, toutes activités confondues, le Sydney Olympic Park (Fig. 2.12 et 2.13) s'est imposé non seulement comme le principal pôle sportif de la métropole et du pays (rugby, rugby à 13, football australien, football, basket, tennis…) mais également comme un complexe culturel majeur (musée aborigène ; concerts rock et classique ; cinéma en plein air) et un centre de festivités (Foire Nationale, carnaval, marché traditionnel). De plus, en 2003, 90 000 enfants ont participé à des programmes éducatifs environnementaux et plus de 750 000 personnes ont simplement profité des espaces verts et des parcs naturels.

[36] Home Bush Bay se situe à environ 15 km à l'ouest du centre-ville de Sydney.

Figure 2.12 : Le Telstra Stadium a accueilli les épreuves d'athlétisme et les cérémonies des Jeux de 2000. Sa capacité est passée de 120 000 à 80 000 spectateurs après les jeux : 2 tribunes latérales ont été démontées pour assurer une meilleure rentabilité du site. (photo GB)

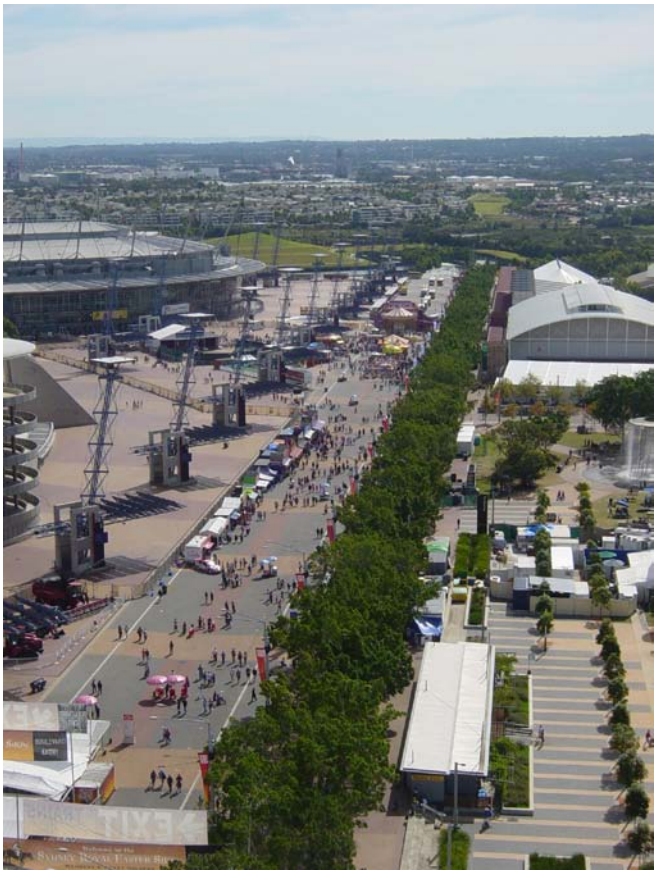


Figure 2.13 : L'Olympic boulevard, artère principale du Sydney Olympic Park, accueille marchés, carnavals, concerts…(photo GB)

III.4.2] Newington : une nouvelle norme en matière de village olympique ?

Le point faible des villages olympiques reste souvent leur insertion dans le tissu urbain existant (Millet, 1997). La prédominance de la fonction résidentielle qui conduit souvent à un mono-usage du lieu est un frein à la viabilité et l'attractivité de ce type d'aménagement après les Jeux. Le 13 décembre 1996, le consortium privé (MLLVC) composé des entreprises Mirvac et Lend Lease fut choisi pour dessiner, financer et construire un village olympique innovant de 470 millions de AUD[37] (282 millions d'euros) sur 90 hectares, dans l'immédiat prolongement nord-ouest du parc olympique.

L'objectif initial d'un village olympique est d'abord de recevoir les athlètes et le personnel d'accompagnement accrédité (environ 15 000 personnes) dans un complexe résidentiel sûr, confortable qui les aide à se sentir chez eux et à se préparer mentalement et physiquement à participer aux Jeux[38]. La double originalité du projet résidait dans la construction d'une structure d'hébergement s'appliquant à démontrer la maîtrise des Australiens en matière d'ingénierie environnementale et prévue pour être transformée à la fin des Jeux en une zone résidentielle viable économiquement et attractive par ses qualités environnementales. Entièrement construit sur une friche militaire (un ancien dépôt de munitions et de matériel de la Royal Australian Navy) située dans la municipalité d'Auburn, le village olympique a été conçu pour que "*l'Australie mette en scène la réponse environnementale pouvant être apportée au développement urbain*" (Challinor, 1999 : 298). Effectivement, que ce soit en matière de production et de consommation énergétiques (maisons équipées de panneaux solaires, normes d'isolation maximum…), de gestion des ressources en eau (recyclage optimisé, usage de plantes indigènes pour limiter l'irrigation des espaces verts…), de traitement des déchets (recyclage y compris des matériaux de construction durant l'aménagement du site), l'optimisation écologique du projet d'aménagement est remarquable. Les logements font aussi l'objet d'un traitement spécifique : chaudière d'eau chaude fonctionnant à l'énergie solaire, isolation systématique, positionnement des fenêtres pour permettre une luminosité et une ventilation optimum, utilisation de bois de charpente provenant d'exploitations respectant les principes du développement durable. Plus de 11 000 arbres ont été plantés (MLLVC, 2003 : 1) et le site est bordé par une réserve naturelle au nord et un parc (zone humide) sur toute sa frange est. Le recours à des produits peu ou non

[37] 1 AUD (australian dollar) = 0,6 €
[38] Directives du CIO concernant la construction du village olympique et les conditions minimales requises pour les équipes olympiques.

toxiques à l'intérieur des logements (peintures, traitement anti-termites..) relève d'une préoccupation de santé publique originale. Enfin, un réseau de chemins piétonniers sillonnant dans la zone résidentielle, l'aménagement de pistes cyclables et la desserte de la zone par les transports en commun (y compris une connexion par bus à la gare RER du parc olympique) ont vocation à réduire les déplacements automobiles.

Contrairement à la prévision pessimiste qui estimait à plus de 200 millions de dollars (120 millions d'euros) la part des contribuables pour ce projet, le consortium MLLVC n'a pas reçu plus de 50 millions du gouvernement australien et a même versé une taxe sur les plus-values d'environ 17 millions de dollars à l'issue de la commercialisation de Newington. Le centre commercial de 6500 m^2 (Newington Marketplace) où la société Woolworth, avec un supermarché sur 3800 m^2, est le principal opérateur, ainsi que le parc d'activités de hautes technologies (Newington Business park) développé à l'ouest de la zone résidentielle sur 9,4 hectares, ont permis de créer approximativement 1600 emplois. Prévue à l'origine pour environ 1600 logements, la structure résidentielle se compose actuellement de 1900 appartements et maisons en accession à la propriété. MLLVC annonçait en 2004 un *boom* sans précédent de la demande attirée par la qualité d'une opération ayant déjà reçu à ce jour plus de trente récompenses internationales, que ce soit pour sa qualité architecturale et pour le *management* environnemental du projet. "*Newington est un projet qui pose les normes d'une éthique environnementale associant des techniques de pointe, traitement architectural et écologique de la planification urbaine, et une réponse aux attentes sociales du développement"* (Challinor C., 1999, p. 301).

La spécificité écologique de l'aménagement contribue certainement à l'attractivité de Newington. Mais plus globalement, c'est l'apparence physique de qualité de vie se dégageant de l'ensemble qui peut expliquer la réussite commerciale de cette opération immobilière. Le consortium MLLVC a bien entendu cherché à maximiser les densités résidentielles sans dépasser un seuil critique au-delà duquel le marché se referme. Le modèle urbain dominant en Australie est celui de la maison avec jardin (Billard, Madoré, 2004). La taille maximale de Newington a été fixée à 5000 résidants avec un parc résidentiel mixte dans lequel cohabitent petits immeubles R+3 maxi et maisons individuelles.

Le Newington Marketplace, centre commercial articulé autour d'une *plazza* et comprenant une douzaine de magasins, offre un service de proximité inhabituel pour un développement suburbain (Fig. 2.14). L'interaction sociale déjà favorisée par les nombreux parcs et les cheminements pédestres est prolongée par l'ouverture d'une crèche et d'une école primaire ainsi que par l'organisation d'un carnaval annuel, d'un concours de maisons fleuries ou d'autres manifestations de proximité. L'intégration métropolitaine du projet a été facilitée par une connectivité multimodale héritée des obligations olympiques (voie rapide M4, bus, RER et ferry) qui permet d'accéder rapidement au centre de Sydney à l'est (14 km) et à celui de Paramatta à l'ouest (9 km), deuxième centre urbain de l'agglomération. Enfin, les habitants ont à leur porte les anciennes installations olympiques ouvertes à la pratique publique (l'Aquatic Center, par exemple), les espaces verts ou encore les 35 km de sentiers pédestres et VTT du Sydney Olympic Park (683 hectares).

Le village olympique s'est ainsi mué en village urbain avec de fortes références au *New Urbanism*. Ce courant urbanistique en vogue aux États-Unis combat l'anomie *a priori* inhérente à l'étalement urbain et sacralise l'esprit communautaire, en misant sur les vertus bénéfiques de l'urbanisme sur l'accumulation de capital social (chapitre 4). Cependant, beaucoup d'opérations inspirées du *New Urbanism* ne sont que des projets de taille modeste qui n'influent pas de manière structurelle sur les tendances lourdes caractérisant le développement des aires métropolitaines. Newington ne règle en rien, au contraire, les problèmes de ségrégation socio-spatiale que connaît Sydney et la dépendance à l'automobile trop importante des Australiens. L'un des mérites de Newington est de proposer une micro-alternative financièrement rentable et socialement acceptable en opposition au développement suburbain peu dense classique. Par ce biais, l'Australie renforce son image avant-gardiste et normative en matière de développement durable urbain. Il émane de la banalisation du village olympique "*la volonté de démontrer que Newington pouvait devenir une norme acceptée par le marché immobilier et que les principes du développement durable pouvaient être un peu plus ancrés dans la société*" (Challinor, 1999 : 298).

Photo aérienne de Newington

Newington Marketplace

Newington Business Park

Exemple d'habitat individuel

Exemple d'habitat collectif

Figure 2.14 : Organisation urbaine de Newington. (photos : GB)

Il semble indiscutable que Sydney, en organisant les Jeux de 2000, est entrée dans le groupe d'élite des villes-monde capables d'accueillir un tel évènement, ce qui reflète également sa santé économique (Thompson, 2007). Pour Chappelet (2000 : 43), "*les Jeux de Sydney constituent un nouvel étalon auquel devront se mesurer les prochains comités d'organisation*". L'auteur souligne ainsi la bonne gestion du temps dans la préparation des Olympiades (des sites sportifs prêts un an avant l'ouverture des Jeux), un budget équilibré (avec notamment 1 milliard d'euros de revenus issus des 24 *sponsors* principaux et des droits de diffusion à la télévision), ainsi que la bonne gestion des 47 000 volontaires et de l'information (8,7 millions visiteurs sur le site Internet officiel des Jeux). Chappelet (2000 : 47) exacerbe aussi le modèle managerial politico-administratif de Sydney 2000 à la fois décentralisé, avec de multiples organismes spécialisés dans un aspect spécifique de l'organisation des Jeux, mais toujours étroitement liés à l'État et aux collectivités locales.

Pourtant, Owen (2002) et Lenskyj (2002, 2004) dénoncent certaines dérives qui ont conduit le gouvernement de Nouvelle Galles du Sud à adopter une législation permettant de simplifier le processus de planification et de conduite d'opérations d'aménagement pour tenir les délais avant l'ouverture des Jeux (en limitant la démocratie participative, par exemple). Le conseil municipal de Ryde, ville hôte des compétitions de water-polo, aurait ainsi "*caché des informations au public lors de l'élaboration et la réalisation du Ryde Aquatic Leisure Centre, remettant en cause le Freedom of Information Act de 1989*" (Owen, 2002 : 331). Cet auteur note aussi le peu de cas fait des problèmes de hausse globale des loyers et le traitement peu social de l'aménagement. À Newington, le prix d'achat minimum d'un appartement atteignait déjà en 2005 un prix plancher de 400 000 AUD (240 000 €) et pour une maison 600 000 AUD (360 000 €), dans un contexte d'offre nettement inférieure à la demande ; en 2009, certaines maisons se négocient à plus de 460 000 € et les loyers d'un F3 se situent à un prix plancher de 1 000 €/mois, à 1 400 € pour un F4[39]. Le coût de ces logements donne au village urbain une allure de banlieue pour classes moyennes supérieures exclusivement. En 2003, les autorités gestionnaires du parc Olympique ont lancé une nouvelle opération d'aménagement de 282 millions d'euros (Sydney Olympic Park's Town Centre), qui comprend 736 appartements, dont seulement 22 à vocation sociale. Bien que ce village témoigne de la volonté gouvernementale australienne de promouvoir la consolidation urbaine (densification), la recherche de rentabilité financière pour la régénération urbaine inhérente à la construction

[39] Relevé G. Billard, avril 2005 et 2009, Newington Village Real Estate.

du site Olympique s'accompagne d'un désengagement progressif des collectivités locales : la notion de nouvelle gouvernance métropolitaine se matérialise concrètement et complexifie le jeu démocratique local.

CONCLUSION : LES DERIVES DE LA COURSE A LA RECONNAISSANCE METROPOLITAINE

Face aux contraintes inhérentes à l'organisation des Jeux Olympiques (comme le respect des échéances draconiennes imposées par le CIO), les autorités publiques doivent parfois s'affranchir des procédures habituelles. Lenskyj (2002) souligne d'ailleurs que, malgré leur organisation dans des pays démocratiques, les Jeux Olympiques ont parfois bafoué les pratiques quotidiennes en matière de consultation et d'implication des citoyens dans les politiques urbaines, sociales et environnementales. En Australie, au début des années quatre-vingt-dix, le gouvernement de Nouvelle Galles du Sud est à l'initiative de lois qui ont accéléré les processus d'aménagement urbain, renforcé la centralisation au détriment des municipalités et encouragé la privatisation de certains équipements. Ce même gouvernement a promulgué entre 1997 et 1998 une série de décrets pour limiter les possibilités de réunions publiques et dissoudre plus facilement les organisations jugées indésirables, suivant ainsi les recommandations de l'article 61 de la Charte olympique : "*la ville et la nation hôtes garantissent qu'il n'y aura aucune manifestation hostile*"[40]. D'une certaine manière, le CIO contrôle mieux le champ sportif, voire les pays et villes hôtes que l'ONU n'organise la société mondiale (Clastres, *op. cit.*).

Comme à Sydney avec la création en février 2000 de l'*Anti-Olympic Alliance*, de nombreuses coalitions se sont formées à Barcelone, Nagano, Salt Lake City ainsi qu'à Vancouver pour apostropher les autorités organisatrices[41]. La question souvent posée par ces mouvements est simple : quel est le coût réel de l'accueil des Jeux Olympiques pour une métropole ? Qu'ils soient liés à des équipements permanents ou temporaires, les grands évènements économiques, culturels, sportifs ou culturels jouent un rôle essentiel pour le dynamisme des villes et de leur attractivité (Falcoz, 2004). Pourtant, Rosemberg (2000) souligne l'effet de paravent symbolisé par les acronymes des comités d'organisations derrière lequel, de manière

[40] Nous pouvons d'ailleurs soulever une petite mésinformation de la part des médias. Bien entendu les 100 000 policiers et militaires déployés à Pékin durant les Jeux Olympiques de 2008 témoignent de la main de fer du régime chinois, surtout dans un contexte géopolitique marqué par les problèmes au Tibet, mais le CIO lui-même n'est pas totalement étranger à ce cadenassage… En effet, si la stabilité politique d'un pays hôte fait souvent acte de caution pour le CIO, le droit à la contestation représente un aléa supplémentaire dans le dossier de certaines villes candidates.

[41] Au début des années soixante-dix, Denver a du renoncer à l'organisation des Jeux Olympiques en raison du lobbying des associations environnementales. Montréal a ainsi hérité dans l'urgence des Jeux de 1976.

quasi-anonyme et en l'absence de légitimation démocratique, quelques personnes gèrent ces projets qui impactent la vie de millions d'habitants. Comme dans tout projet urbain, le marketing territorial ne doit pas échapper au garde fou de la communication en interne

Certaines dérives persistent néanmoins avec la multiplication des palmarès[42] pour évaluer la performance des métropoles sur des thèmes aussi variés que la qualité de leur aéroport, leur propreté, leur concentration de population homosexuelle, la pratique du sport par les habitants ou encore les conditions dans lesquelles vous allez pouvoir élever vos enfants ou prendre votre retraite. Brennetot (2006) montre comment le classement annuel effectué par la firme Mercer sur la qualité de vie dans 215 métropoles dans le monde est largement relayé par les médias internationaux (CNN, USA Today, BBC, le Monde…) puis utilisé par les métropoles afin de promouvoir localement l'excellence de leur cadre de vie. L'un des objectifs du palmarès Mercer est de permettre à certaines entreprises de calculer les primes de pénibilité attribuées à leurs cadres de haut niveau délocalisés. Comment peut-on alors généraliser les résultats (contestables d'ailleurs) de cette hiérarchisation à l'ensemble de la population résidante d'une métropole ?

En marketing territorial, une technique courante est de reprendre à son compte le jugement positif émis par des observateurs extérieurs (presse, guides touristiques…) ou de construire son propre discours à partir des classements favorables dans les divers palmarès. "*La plupart des villes se contentent pourtant d'évoquer les classements à travers des allusions flatteuses afin de mieux justifier leurs choix […] le Montréal Metropolitan Community considère que les résultats du palmarès Mercer sur la qualité de vie montrent que les efforts accomplis pour améliorer les conditions de cadre de vie constituent un atout stratégique pour la compétitivité de la ville*" (Brennetot, *ibid.* : 114). L'office de tourisme de Portland affiche aussi fièrement sur son site Internet[43] l'ensemble de toutes les distinctions décernées par différents magazines et organismes dans un pêle-mêle où l'écologie côtoie l'architecture, le cinéma, la pratique du vélo, la communauté homosexuelle ou la maternité (Fig. 2.15). Au final, le message mal maitrisé des acteurs introduit une confusion des genres : la multiplicité des classements neutralise souvent le palmarès car il est rare que par un atout ou un autre, une ville ne puisse pas en devancer une autre (Rosemberg, 2000).

[42] Voir par exemple le palmarès réalisé en 2007 sur 375 aires métropolitaines aux Etats-Unis, compilant 129 variables différentes pour déterminer la meilleure ville où vivre : Sperling B., Sander P., (2007), *Cities ranked & rated*, 2nde édition, Hoboken, Wiley Publishing.

[43] www.travelportland.com

La communication et le développement territorial restent un jeu extrêmement politique qui relève souvent dans le contexte anglo-saxon d'un localisme associant des intérêts publics (municipalités), privés (Chambres de Commerce, entreprises) et le tiers secteur (associations, groupes de citoyens). Aux Etats-Unis, un nouveau régime de coalition se met en place dans les villes américaines, c'est-à-dire un arrangement informel (les réseaux) par lequel la sphère publique et les intérêts privés travaillent ensemble pour prendre et mettre en œuvre les décisions municipales. Les musées, les équipes sportives, les théâtres, les méga-évènements sont des auxiliaires de ce nouveau régime (Burbank, 2001). L'étude des mécanismes sous-jacents à la promotion territoriale à l'organisation des Jeux Olympiques croise ainsi la problématique plus étendue et complexe de la gouvernance métropolitaine.

Distinctions	Organisme décernant
Gold Service Award	*Meetings & Conventions magazine*
20 Best Places to Retire	*Black Enterprise magazine*
Nation's Best Airport	*Condé Nast Traveler magazine*
N°1, Most Eco-friendly big cities in America	*SustainLane.com*
N° 5, Top 10 cities for design in America	*BusinessWeek*
N°1, Best Gay Cities in America	*Gay and Lesbian International News Week*
Platinium-level Bicycle Friendly Community	*League of American Bicyclists*
N°5, Top cities for architecture and design	*RMJM Hillier Firm*
N°25, World's most livable cities	*Monocle (UK-based magazine)*
N°2, Top 25 Green cities in America	*Country Home*
N°5, America's Cleanest Cities	*Forbes.com*
N°1, Greenest City in America	*Popular Science*
N°1, Best cities in America in wich to have a baby	*Fit Pregnancy magazine*
2008 Distinctive Destination	*National Trust for Historic Preservation*
Top 10 Cities for Independent Moviemakers	*MovieMaker Magazine*
Top 10 Cities Leader of the New Urbanism	*BusinessWeek*

Source : www.travelportland.com

G. Billard, UMR IDEES -MTG

Figure 2.15 : L'ensemble des distinctions reçues en 2008 par Portland (Oregon).

Chapitre 3

Gouverner le difficilement gouvernable

"L'histoire est pleine, jusqu'à ce jour
de l'imbécilité des rois et de celle des gouvernants.
C'est une classe de gens à prendre en pitié,
car ils ne savent pas ce qu'ils doivent faire."

Ralph Waldo Ermerson

"Je suis trop bien né pour être possédé,
pour être un subalterne aux ordres
un serviteur ou instrument utile
de tout Etat souverain de par le monde"

Henri David Thoreau

"*Amérique,*
on ne peut pas reculer quand il y a tant de travail à accomplir,
tant d'enfants à éduquer, de vétérans à soigner,
l'économie à mettre d'aplomb, des villes à reconstruire […]."

Barack Obama
Denver, 28/08/2008

Quel étonnement de constater que le fait urbain occupe une place de choix dans le premier discours du futur président des Etats-Unis, alors qu'il venait d'être investi en tant que candidat officiel du parti Démocrate à la Convention tenue à Denver en 2008. Quelques mois plus tard, en écho à l'élection de Barack Obama, six membres du *Congress for the New Urbanism* adressent chacun une lettre ouverte au futur président pour attirer son attention sur les limites atteintes par le modèle suburbain classique et les effets négatifs induits de l'étalement urbain[1]. Dans un registre plus environnemental, Bruce Katz, vice-président de la célèbre Brookings Institution et directeur du Metropolitan Policy Program, adresse un mémo au futur président des Etats-Unis pour préparer une rencontre commune programmée le 12 janvier 2009 et ciblée sur une redéfinition de la manière dont le gouvernement fédéral devrait

[1] http://www.newurbannews.com/13.8/

appuyer le développement des métropoles[2]. Tout ceci soulève, à notre sens au moins, une première interrogation institutionnelle dans un pays où les écrits d'Emerson et de Thoreau traduisent la culture citoyenne de non-subordination à une autorité fédérale.

L'enjeu urbain aura t-il dans un avenir proche une place plus importante dans l'agenda politique fédéral aux Etats-Unis ? A plusieurs reprises durant l'Après-guerre, l'Etat fédéral a pesé sur la politique urbaine (cf. chapitre 4) quoique de manière cyclique et parcimonieuse. Mais ensuite, le *New Federalism* fut instauré de fait par Nixon puis Reagan qui avaient pour ambition de revenir à un fédéralisme dual, c'est-à-dire un retour vers un idéal originel, réintroduisant des limites imperméables entre compétences étatiques et locales (Vergniolles de Chantal, 2005). Durant ces périodes, les villes ont donc expérimenté un isolement financier et politique totalement assumé par le gouvernement. "*L'administration Reagan argua que les gouvernements des états fédérés et municipaux devraient regarder vers l'économie de marché et non le gouvernement fédéral pour améliorer leur situation matérielle*" (Burbank et *al.*, 2001 : 5).

Pour les responsables municipaux, la logique est soit d'adopter une position entrepreneuriale et/ou simplement de réduire les investissements publics. Ce mouvement de balancier institutionnel, des deux entités à l'extrémité l'une et l'autre de la hiérarchie territoriale, sera évidemment un élément de contexte incontournable dans l'approche que nous ferons des politiques de planification urbaine dans les métropoles états-uniennes mais également australiennes et canadiennes du fait du système fédéral en place dans chacun des trois pays. Néanmoins, le fédéralisme implique une intégration verticale dans laquelle au moins un acteur d'échelle intermédiaire joue un rôle important. Il s'agit des Etats fédérés pour les Etats-Unis et l'Australie ainsi que la Province pour le Canada. Cependant, en fonction de l'échelle des enjeux à traiter, l'environnement institutionnel dans lequel évoluent les gouvernements municipaux est bien plus complexe tant dans sa dimension horizontale que verticale. Cette complexité prend une épaisseur supplémentaire, si, comme Jones (1990), nous considérons qu'il reste très difficile *in fine* de définir un bon ou un mauvais gouvernement : derrière le binôme basique efficacité/équité, s'articulent des systèmes de valeurs extrêmement variables. Au-delà des rapports de concurrence et des alliances entre gouvernements, c'est la

[2] Katz B, (2008), *Memo to the president : invest in long term prosperity* http://www.brookings.edu/papers/2009/0112_propserity_memo.asp

question de la gouvernance métropolitaine qui se dessine devant la multiplicité des acteurs investis aujourd'hui dans la gestion et l'aménagement des espaces urbains.

I] GOUVERNER, POURQUOI ? COMMENT ? AVEC QUI ?

Les espaces métropolitains dans le monde sont incontestablement le théâtre d'expérimentations territoriales (ou extra-territoriales) et partenariales motivées par l'émergence de problématiques et de maux dépassant les capacités régulatrices et compensatrices des seuls pouvoirs publics et de leur matrice spatiale administrative. Les grands ensembles urbains semblent donc condamnés à palier ce que Kooiman (1993), cité par Jouve (2007), qualifie de crise de gouvernabilité, qui se traduit par une double remise en cause des conditions de production des politiques publiques et de la légitimité de la puissance publique. Selon les sciences sociales américaines, la gouvernabilité des sociétés s'est affaiblie sous les effets de la diversification des acteurs et d'un système politico-administratif qui se fragmente jusqu'à l'incohérence (Bourdin, 2000).

Motivée par cette nouvelle position centrale à la fois économique et politique de nombreuses métropoles, l'émergence de formes nouvelles de coopérations métropolitaines semble inévitable. La première partie de ce chapitre s'attachera ainsi à saisir la complexification des modes de gestion de ces vastes espaces urbains touchés par une recomposition territoriale rapide et multiforme. Incontestablement, les mutations continues à la fois du tissu urbain mais également des modes de vie, en matière de transports ou de choix résidentiels par exemple, soulèvent localement la problématique de la délicate superposition entre périmètres décisionnels, opérationnels et fonctionnels. La deuxième partie de chapitre, centrée sur la logique des collaborations à distance entre espaces métropolitains, traitera du caractère extraterritorial de coopérations oscillant entre volontarisme politique et alliances non-institutionnalisées. Enfin, pour mieux saisir les enjeux locaux de la gouvernance métropolitaine, le cas de Sydney sera détaillé.

I.1] Appareil d'Etat et dimension métropolitaine de la gouvernance

"*Le nouvel ordre mondial qui se caractérise par l'intensité des flux (capitaux, produits et personnes) fait en sorte que carte politique et carte économique ne coïncident plus. Il y a de moins en moins adéquation entre Etats-nations, production économique et répartition des richesses*"
(Ghorra-Gobin, 2003 : 43).

En dehors des très grandes agglomérations, existe-t-il actuellement des espaces dans lesquels l'intensité et la configuration des coopérations sont plus complexes à aborder ? Aujourd'hui, les espaces urbains catalysent des enjeux politiques et sociaux dépassant souvent de loin les capacités (et les envies) de régulation des Etats en recul de centralité (Fig. 3.1) : les métropoles sont sans doute les créatures les plus symboliques et les plus marquées par ce lent mais irrévocable effritement de l'Etat keynésien depuis les années 1970. Tant en matière de concentration et de diversité d'acteurs que de niveau spatial pertinent, le local, et notamment la ville, n'a ainsi cessé au fil des décentralisations (pour la France) ou des excès du *new federalism* (les années Reagan aux Etats-Unis) de s'affirmer comme l'échelle pouvant générer des phénomènes compensatoires innovants à défaut d'être totalement satisfaisants.

Cependant, en devenant les points de fixation privilégiés de l'innovation et de la croissance économique, mais également en polarisant les tensions sociales, les grands ensembles urbains sont devenus, par leur emprise spatiale et leur poids démographique, des machines locales extrêmement complexes à piloter. La démultiplication horizontale des acteurs politiques (municipalités, intercommunalités, syndicats intercommunaux, associations de municipalités…) et souvent le maintien d'un emboîtement vertical hérité (Etat, régions/Etats, départements/comtés…) fut sans doute le premier élément visible de cette complexification de l'exercice local du pouvoir, spécialement au sein des pays démocratiques développés. La généralisation des partenariats publics-privés à l'anglo-saxonne ouvre aussi des brèches sectorielles dans l'exercice du pouvoir absolu par les autorités publiques. Toutefois, l'accélération de cette éclosion des territoires d'actions, sous le poids de la mondialisation, ainsi que la dimension systémique de certaines problématiques urbaines (politique de la ville, développement durable, lobbying…) ont fait émerger des besoins inédits de coopération, (conseils de quartiers, réseaux métropolitains thématiques…) dépassant la sphère politique *stricto sensu* du pouvoir légal pour s'inscrire dans la configuration parfois plus informelle, floue et instable de la gouvernance. "*La gouvernance implique une reconfiguration des*

relations et des responsabilités, générant des alliances d'acteurs et des assemblages de réseaux au travers de limites institutionnelles de plus en plus perméables" (Taylor, 2007 : 299).

Figure 3.1: La position intermédiaire des Etats/Nations dans la reconfiguration de la gouvernance locale.

La gouvernance urbaine correspond ainsi à un processus d'élargissement et de diversification du pouvoir local par le biais duquel se met progressivement en place un rééquilibrage dans l'exercice du pouvoir urbain, *a priori* au détriment des Etats et des institutions urbaines, au profit des acteurs issus de la société civile (Jouve, 2007 ; Buléon, Di Méo, 2005). La gouvernance couvre un spectre décisionnel extrêmement vaste. La diversité des acteurs et les combinaisons institutionnalisées ou non des formes d'organisations de prise de décisions confèrent un caractère quasi-infini (et indéfinissable ?) à la gouvernance urbaine. Il est peut-être plus facile de focaliser notre approche sur le cadre relativement plus normé de la coopération métropolitaine. Celle-ci pourrait donc constituer une sous-branche de la gouvernance, non sur le plan du panel potentiel d'acteurs, mais plutôt par une sorte de position préalable et consensuelle des acteurs localisés qui s'entendent sur la définition d'objectifs relativement précis (parfois même sectoriels), dont la réalisation est sous-tendue par l'adoption d'un processus collaboratif partagé, voire d'un territoire commun d'actions. Par ce

profil plus négocié et volontariste, la coopération métropolitaine relève donc plus souvent d'une initiative des gouvernements locaux (ou d'acteurs institutionnalisés) et moins, à notre sens, d'un mouvement d'*empowerment* endogène plus lisible au sein de la notion de gouvernance. Quoi qu'il en soit, qu'elle prenne la forme d'une gouvernance urbaine élargie ou d'une coopération ciblée, l'évolution des modes de gestion métropolitaine doit composer avec une complexification de la structure socio-spatiale des agglomérations générée par un mouvement continu de recompositions urbaines.

I.2] Quel territoire gouvernemental aujourd'hui pour la ville diluée ?

Face à l'affirmation de la ville diluée et polycentrique, sous les effets de l'étalement urbain qui distend le bâti, les groupes sociaux et les aires fonctionnelles, quelles réponses peuvent donc légitimement apporter aujourd'hui les gouvernements municipaux ? "*Il n'est guère plus possible d'identifier une institution dotée de la légitimité et des ressources politiques (budget, expertise technique, administrative, capacités normatives) agrégeant les demandes des acteurs collectifs et individuels et y répondant par des politiques publiques adaptées sur des territoires pertinents*". (Jouve, Lefèvre, 2002 : 13).

Bien entendu, les différentes formes de coopérations entre municipalités qui se développent dans le monde minimisent ces effets de distorsions *a minima*. Mais, comme le suggère Levy (2005 : 45), "s'*il y a davantage de gouvernements urbains débordant des limites municipales préexistantes en termes relatifs, l'écart se creuse entre la ville gouvernée et l'urbain effectif*". Il est ainsi relativement logique d'opposer les besoins en planification urbaine, fourniture de services à la population, gestion de l'environnement ou encore en déploiement des transports de masse à la relative fragmentation municipale et politique des espaces urbains. Les cas des métropoles anglo-saxonnes évoqués plus tard dans ce chapitre démontrent ainsi toute la difficulté d'articuler les territoires fonctionnels et les découpages administratifs, surtout dans des espaces habités multimillionnaires dont l'emprise spatiale dépasse largement les 10 000 km². A titre de comparaison, en prenant l'exemple de l'Ile de France, l'aire du futur SDRIF[3], qui couvre environ 12 000 km², doit composer avec 1280 communes, 94 intercommunalités, 8 départements et 1 région, soit 1383 gouvernements locaux. Ceci représente un taux de gouvernements locaux pour 100 000 habitants relativement élevé de

[3] Schéma Directeur Régional de l'Ile de France.

11,5 (sans compter les divers syndicats intercommunaux…). Une aire métropolitaine comme New York, certes deux fois moins étendue mais peuplée de plus de 18 millions de personnes, affiche un ratio de seulement 4 gouvernements locaux pour 100 000 habitants !

La comparaison précédente met en évidence la tâche délicate que représente la réforme institutionnelle et opérationnelle nécessaire à une meilleure prise en compte stratégique et spatiale de l'évolution des grandes métropoles. "*Le contexte changeant vers lequel évoluent nos sociétés place de nouvelles pressions sur la gestion du développement urbain et régional*" (Neilson, 2002 : 97). Le territoire municipal, certes parfaitement circonscrit géographiquement et institutionnellement, apparait pourtant obsolète face à la croissance démographique et spatiale qui bouleverse la référence duale ville/région. En 1965, la *Royal Commission on Local Government in Greater London* posait déjà la question de la réorganisation spatiale du gouvernement en relation avec la structure spatiale de la croissance urbaine et des activités humaines. Toute réflexion sur les modes de coopérations entre différents gouvernements locaux ne peut donc se soustraire à la problématique du territoire pertinent. "*Le territoire n'est pas seulement le contenant, il est l'objet du gouvernement*" (Estebe, 2008 : 2). Emboitant le pas de ceux qui pensent qu'un gouvernement totalement effectif est une chose presque illusoire (Barlow, 1991), la recherche d'un idéal territorial est sans doute une quête tout aussi vaine. "*Quel que soit le pays, l'harmonisation demeure souvent très approximative, entre espaces vécus, fonctionnels et structures administratives*" (Chaline, 2007 : 47).

La notion d'optimum dimensionnel est difficile à déterminer du fait du maillage institutionnel préexistant souvent parfaitement emboîté selon le modèle des poupées russes et de la multitude de strates statistiques servant de bases à l'action publique opérationnelle. Le principe d'une bonne échelle éclaire de manière plurielle la question métropolitaine : là où le juriste se concentrera sur la cohérence du cadre de régulation institutionnelle, les urbanistes recherchent un périmètre capable de résister à la pression des intérêts urbains particuliers alors que les économistes rêvent d'un modèle qui concilierait les échelles micro de l'économie locale et macro de la globalisation (Négrier, 2005). Il n'est donc pas évident, contrairement à ce que suggère Estebe (2008), qu'un gouvernement métropolitain puisse garantir moins de ségrégation, plus de justice sociale selon le principe du *Big is Beautiful* ou *Better*.

Un autre piège se dessine également derrière la définition d'un territoire gouvernemental métropolitain : "*les territoires sont aujourd'hui sur le devant de la scène, pressés de fournir des solutions de développement socio-économique comme s'ils étaient des acteurs, ou qu'ils donnaient une image cohérente des lieux qu'ils englobent*" (Moine, 2007 : 9). En effet, la notion de périmètrage ne revêt pas simplement un caractère de délimitation de l'aire de compétence d'un gouvernement local. A l'échelle d'une région urbaine, il correspond également à l'institution d'une frontière intérieure conduisant à l'exclusion ou l'inclusion de certains espaces, selon un gradient urbain/périurbain/rural complexe ou un caractère polynucléaire plus ou moins effectif. La complexité à la fois structurelle et spatiale des aires métropolitaines contemporaines invite donc à la prudence quant au discours d'une parfaite superposition entre l'espace vécu des habitants, l'aire des économies d'échelles pour les services publics, l'échelle des politiques foncières ou encore environnementales, les zones de chalandises des entreprises et l'efficacité des gouvernements locaux, y compris dans leur devoir de représentativité démocratique. D'ailleurs, la légitimité de toute action gouvernementale repose sur un principe démocratique simple mais fondamental : le peuple doit pouvoir décider de son avenir par lui-même. Mais généralement, aussi bien dans un Etat fédéral que centralisé, la stratification des découpages administratifs et politiques soulève invariablement une question légitime mais complexe : quelle géographie pour quelle démocratie représentative idéale ?

I.3] La gouvernance comme un remède à la fragmentation ?

En théorie, plus l'échelle est grande, plus le concept d'un peuple souverain pouvant peser sur les décisions affectant son avenir semble pertinent. L'échelon municipal semble ainsi garantir aux citoyens une plus grande liberté face aux abus du pouvoir central, tout en facilitant la participation populaire dans les affaires locales et une meilleure sensibilité aux attentes des habitants concernant, par exemple, la fourniture des services collectifs (Barlow, 1991). Pourtant, selon Frug (2007), plus l'unité géographique est réduite, plus les exclus de la prise de décision sont nombreux : un découpage du territoire en petites circonscriptions écarte mécaniquement les personnes habitant à côté. Ces derniers, bien qu'affectés dans leur quotidien par le vote de certaines mesures, particulièrement dans un contexte de désengagement de l'Etat et de décentralisation, n’ont aucune emprise démocratique sur la prise de décision.

Dans les pays développés, les principales régions urbaines, qui abritent souvent plus de 70 % des populations nationales, paraissent évidemment sensibles à cette contradiction démocratique. Ceci est d'autant plus marqué que les mutations actuelles touchant les villes (étalement urbain, multipolarité…) accentuent la fragmentation politique des espaces urbains (Jouve, Lefèvre, 2002). Cette fragmentation gouvernementale observée au sein du processus d'extension des zones métropolitaines, outre la problématique de la représentativité politique des citoyens, élargit le débat sur la gouvernabilité publique des régions urbaines. Malgré certains processus visant la création d'entités supra-communales aux compétences multiples (Intercommunalité au Canada) ou sectorielles (*Metropolitan Planning Organizations* aux Etats-Unis, agences de planification métropolitaine en Australie), rares sont les créations de gouvernements métropolitains exerçant les compétences étendues d'une municipalité[4]. Si le cas de Toronto au Canada fait souvent office de modèle avec la création en 1998 d'une City of Toronto née de la fusion entre un gouvernement métropolitain (Metro Toronto) et six communes, seuls quelques cas de vastes espaces métropolitains gouvernés par une seule autorité sont identifiés. Cependant, alors que les compétences de ces entités métropolitaines sont parfois importantes, leur territoire d'intervention reste relativement éloigné d'un périmètre supposé pertinent et donc d'une aire fonctionnelle *optimum*. "*Le choix du territoire répond théoriquement à la circonscription d'un espace optimal pour penser et mettre en œuvre des politiques d'aménagement du territoire ou de développement économique*" (Mévellec, 2006 : 59). Bien entendu, il existe des coopérations sectorielles et ponctuelles relativement étendues spatialement, comme celle par exemple des *Regional Comprehensive Plans* aux Etats-Unis. Néanmoins, elles peinent à masquer les difficultés pour re-territorialiser les gouvernements locaux : "*un gouvernement métropolitain n'est pas un agrégat de gouvernements municipaux qui agissent comme un gouvernement métropolitain*" (Rusk, 1995 : 89).

Un mariage communal qui accoucherait d'un gouvernement métropolitain aux responsabilités et au territoire étendus ne peut évidemment se faire sans que la mariée perde son nom de jeune fille : c'est bien là l'un des principaux points d'achoppement de toute réforme des gouvernements locaux. Il semble évident que la réorganisation d'un gouvernement local sous la forme d'entités élargies pose une question sous-jacente maintes fois soulevée mais rarement

[4] Shanghai (Chine) est une illustration de cette situation atypique mais représente à notre sens une organisation de nature à la fois complexe et ambigüe dans laquelle la réalité du pouvoir municipal, l'emprise étatique et la confiscation de la démocratie locale sont à interroger.

traitée par l'Etat ou les Etats fédérés : quelle pérennité pour les gouvernements municipaux en place sur des espaces trop étriqués ? Comme le souligne Mévellec (2006), la réconciliation entre territoire institutionnel et territoire fonctionnel est largement hypothéquée par l'inertie communale. A défaut d'une réponse tranchée dans le sens d'une consolidation urbaine faite de fusion de communes, d'annexion ou d'*amalgation*, il faut donc composer avec la fragmentation politique des régions urbaines et trouver des configurations coopératives s'inscrivant dans un *continuum* spatio-institutionnel acceptable.

La construction de nouvelles alliances géographiques et de nouveaux partenariats entre gouvernements locaux n'est même plus une finalité mais bien une étape vers la constitution d'un système de coopération pas forcément plus vaste géographiquement mais certainement plus ouvert d'un point de vue partenarial et si possible plus transversal. La transformation déjà en œuvre des systèmes de représentations des intérêts, et notamment la généralisation du partenariat public-privé depuis une quinzaine d'années (Lefèvre, 2004), ouvre donc une autre perspective sur les modes de coopérations possibles à l'échelle métropolitaine : celui plus large d'une gouvernance urbaine *a priori* normée.

La gouvernance peut être vue comme "*un arrangement sociétal fondé sur l'idée de la construction d'un espace commun de discussion entre la société civile, la sphère économique et les gouvernements dans le but de définir des enjeux communs, résoudre des problèmes, créer et faire émerger des bénéfices*" (Neilson, 2002 : 97). Du fait de son caractère collectif et diversifié, il apparaît évident qu'un tel système se doit de respecter au moins deux prérogatives. La première consiste en l'adoption de règles communes en amont qui garantiront un comportement prévisible et raisonnable des acteurs impliqués dans la démarche. Au sein d'un nouveau système de gouvernance, il n'est pas indispensable de maintenir à l'identique les compétences initiales des différents acteurs, au contraire. Deuxièmement, l'arrangement ne peut pas reposer exclusivement sur une vision claire et partagée des objectifs à atteindre. La création d'un projet commun entre les différents acteurs de la métropole apparaît désormais comme une variable essentielle pour la compétitivité d'une région urbaine (Halbert, 2005). Mais au-delà de la cohérence interne, ces nouvelles formes de coopération, moins institutionnalisées et exsangues de régulation démocratique externe, ne peuvent faire l'économie d'une parfaite visibilité extérieure vis-à-vis des citoyens pour atteindre une reconnaissance minimum.

En dernier lieu, il serait peut-être pertinent de poser une question basique mais pourtant essentielle : qui veut réellement voir émerger un système de gouvernement métropolitain ? Pour Antier (2005), certainement pas l'Etat qui pourrait avoir peur de devoir partager le pouvoir avec les grandes régions urbaines qui confisquent et organisent déjà le système productif et d'échanges. En institutionnalisant un gouvernement métropolitain, c'est bien un puissant contre-pouvoir qui prendrait politiquement forme. Dans un système fédéraliste, l'Etat a sans doute peu à craindre et, comme aux Etats-Unis, encourage même la coopération métropolitaine et la reconnaissance d'associations de gouvernements locaux (par exemple les *Metropolitan Planning Organizations*). Cependant, la résistance se reporte souvent à une échelle intermédiaire qui est celle des Etats fédérés ou Provinces, voire des comtés aux Etats-Unis, qui se sentent dépossédés d'une partie de leur influence et entrent dans une relation concurrentielle et même parfois conflictuelle avec les espaces métropolitains, municipalités en tête comme c'est le cas en Australie.

La problématique de l'efficience de la gouvernabilité urbaine n'est finalement qu'une question de management et de gestion de l'innovation politique et administrative car la constitution de nouveaux acteurs collectifs majeurs n’est pas évidente (Jouve, Lefèvre, 2002). Toute la difficulté à faire émerger des coopérations durables à l'échelle des grandes régions urbaines, y compris des gouvernements ou des modes de gouvernance métropolitains, prend racine dans un double mouvement d'intégration horizontale et verticale aux enjeux politiques, spatiaux, sociaux, économiques et démocratiques complexes. Burgel (2006 : 19) s'interroge sur une notion de gouvernance assez vague pour se parer d'une estime universelle et d'une utilisation commune alors que l'auteur argue, désabusé : "*on n'aura jamais poussé aussi loin l'imaginaire des sociétés urbaines contemporaines à se payer de mots et à s'aveugler sur leurs propres enjeux*". Faut-il alors réduire la gouvernance et les débats, écrits et expérimentations qui l'accompagnent au simple état de vulgate ? Alors que la croissance internationale des activités économiques a donné lieu à la mise en place, même contestable, de systèmes de gouvernance bien réels (G20, FMI, OMC, Banque Mondiale), les métropoles, points d'ancrage spatial de cette mondialisation, affichent un déficit net de gouvernabilité : les agglomérations anglo-saxonnes n'échappent pas à ce constat négatif.

II] LA GOUVERNANCE DES METROPOLES ANGLO-SAXONNES

Impossible d'appréhender la question complexe de la gouvernance des métropoles anglo-saxonnes sans revenir au préalable sur l'organisation constitutionnelle des trois pays et le faible impact de l'Etat central sur les questions locales. En effet, les Etats-Unis (1787), le Canada (1867) et l'Australie (1901) se sont dotés d'un régime fédéral certes différencié aujourd'hui, mais qui s'est imposé originellement sur des territoires vierges de toute organisation politique antérieure. Le fédéralisme est un mélange entre un régime purement national (Etat souverain et centralisé) et une confédération dans laquelle les Etats membres sont indépendants et délèguent certaines compétences à une autorité étatique.

En fait, le fédéralisme sort du triptyque classique République-Monarchie-Despotisme défini par Montesquieu. Le modèle se présente comme un compromis permanent, un bricolage évoluant au gré des aspirations à la nationalisation ou des poussées de territorialisation : le fédéralisme est une division plus ou moins intense de l'atome de la souveraineté (Vergniolles de Chantal, 2005). Nonobstant, les municipalités, mais aussi les métropoles; apparaissent comme les grandes perdantes de cette fission institutionnelle et territoriale. L'une des conséquences les plus spectaculaires pour les très grandes agglomérations est l'absence totale de gouvernement municipal dans certains secteurs suburbains (*unincorporated areas*) qui sont directement gérés par les comtés, souvent relayés localement par des gouvernements privés non-officiels (*shadow governments*) formés la plupart du temps par des propriétaires privés : la gestion des *gated communities* et des condominiums repose souvent sur cette configuration. Mais ces entités gouvernementales ne se contentent pas d'exister dans des aires périphériques qui ne sont pas couvertes par une administration municipale : les partenariats publics-privés de type *Business Improvment Districts* œuvrant au cœur des centres-villes pour favoriser leur redéveloppement (cf. chapitre 5) entrent dans cette catégorie. O'M. Bowman et Kearney (2007) estiment le nombre total de *shadow governments* aux Etats-Unis à plus de 150 000 ; bien que tenant leurs pouvoirs de législations fédérées, ces derniers sont étonnamment peu regardants sur le fonctionnement de ces gouvernements non-officiels. Dans ces conditions, l'achèvement d'une gestion métropolitaine répondant pleinement à des préoccupations d'équité et de justice socio-spatiale relève pour l'instant de l'utopie.

II.1] Quelques implications du modèle fédéral

"Nos colonies ont été peuplées, non pas par des aristocrates mais par les basses couches sociales européennes. Nos colons savaient par expérience l'amertume de l'injustice sociale et de vivre sur une terre sur laquelle les opportunités étaient pour quelques uns. Ils ont fondé un nouveau monde avec un idéal démocratique fait de dignité et valorisant l'individu […] Nous lui (la démocratie) avons donné une vigueur et une réalité que les révolutions démocratiques européennes du XVIIIe et XIXe siècle n'ont jamais approchées. Ces révolutions ont surimposé un placage d'égalité politique sur un système social anti-démocratique dominé par les inégalités sociales et économiques. Ici, durant cette période, quand nous étions un pays de fermiers-pionniers avec peu d'industrie, nous avions une démocratie s'intensifiant – une démocratie qui fonctionnait si bien que Jefferson avait peur de l'affaiblir en encourageant l'industrialisation et le développement des grandes villes. Il préférait que l'on continue à importer nos biens de l'Europe. Mais nous ne sommes restés longtemps dans l'Arcadia de Jefferson. Nous nous sommes embarqués activement et agressivement dans l'industrialisation. Et à mesure que nous progressions, nos businessmen ont revu leurs droits et leurs privilèges. Pour eux, le gouvernement est là pour maintenir la paix, porter le courrier, protéger les frontières et défendre les droits des hommes contre toutes leurs remises en cause. Aux businessmen et citoyens qui étaient commerçants, la charge de gagner l'argent, l'investir et le distribuer. Le Gouvernement était né…".

(Chaitkin, 2009[5])

Le choix du système fédéral n'est pas un hasard aux Etats-Unis (cf. chapitre 4) : il présente une configuration constitutionnelle optimum permettant de traiter simultanément les impératifs de politique extérieure et les tiraillements institutionnels domestiques. En effet, le fédéralisme favorise le maintien d'une unité nationale et offre une réponse collective aux attentes en matière de sécurité nationale ou de commerce extérieur.

De plus, le système fédéral assure une autonomie gouvernementale régionale (Etats) respectant le droit à l'autodétermination locale et la primauté du citoyen sur toute forme de gouvernement central. Pour James Madison, le père intellectuel de la Constitution Américaine, "*ce régime intermédiaire permettait d'accommoder la pluralité caractéristique des Etats-Unis tout en évitant sa fragmentation* " (cité par Vergniolle de Chantal : 2005 : 8). Ce choix organisationnel représentait pour les 13 colonies d'origine une avancée *sine qua none* dans la construction d'une identité nationale.

[5] Chaitkin A.,(2009), "Harry Hopkins: The American System versus Feudalism and Fascism", *Economics*, 15 mai 2009 : 37-41.

Aujourd'hui, les collaborations entre le Fédéral et les Etats se sont développées en matière de transfert et d'utilisation de fonds publics[6] (voir le cas des MPO dans ce chapitre), même si l'Etat possède une exclusivité décisionnelle et exécutive dans certains domaines comme la lutte contre le terrorisme. Quand la Cour Suprême des Etats-Unis casse ou consolide certains jugements estimés défavorables aux gouvernements locaux (voir arrêt *Kelo vs City of New London*, chapitre 4), certaines tensions se ravivent, mais la plus vieille fédération du monde reste néanmoins un modèle constitutionnel de référence, notamment dans le monde anglo-saxon : l'Australie en est une illustration flagrante.

Après 40 ans d'autonomie (parlements et gouvernements représentatifs sur le modèle anglais), les provinces australiennes se sont enfin organisées en fédération (*Commonwealth of Australia*) en 1901, sur une base proche de celle des Etats-Unis (avec notamment une Cour Suprême - *High Court of Australia* - et des compétences centrales dans le domaine du commerce, des affaires étrangères, de l'immigration ou de la défense…). Nous retrouvons dans le cas de l'Australie ce désir identitaire et d'indispensable structuration institutionnelle d'un pays-continent, devant faire front aux grandes puissances militaires et commerciales orientales voisines. Mais, contrairement aux Etats-Unis, le fédéralisme australien n'est pas marqué par une rupture violente par rapport à l'influence politique de l'Angleterre : la séparation à l'amiable était inéluctable. Le désir d'émancipation de la jeune classe aristocratique australienne, la cohésion identitaire de sa population blanche de souche britannique et l'éloignement géographique ont eu raison d'une tutelle anglaise n'ayant jamais suscité un rejet systématique et violent. Preuve en est, il aura fallu attendre 1986 (*Australian Act*) pour que soit votée une législation mettant fin à la possibilité pour le Parlement britannique d'adopter des lois applicables sur le sol australien ! L'équilibre des pouvoirs entre Etat et gouvernements fédérés ne fait pas l'objet de remise en cause fondamentale et s'impose comme "*l'exemple le plus abouti d'un fédéralisme pacifié permettant d'assurer la gestion d'un pays-continent*" (Vergniolle de Chantal : 2005 : 8).

Le cas canadien présente quant à lui un visage plus instable. En 1783, l'Empire britannique en Amérique du Nord, c'est-à-dire le territoire restant aux Anglais après leur défaite dans la guerre d'indépendance face aux Etats-Unis, voit se constituer un Etat central et unitaire. En 1791, celui-ci se dote d'une Constitution parlementaire et d'un gouverneur nommé par la Reine d'Angleterre. Le territoire canadien est alors composé des Haut (Ontario actuel) et Bas

[6] Face à la crise des *subprimes*, l'Etat américain a voté, en 2009, l'octroi aux Etats de 26,6 milliards de dollars pour financer des projets d'infrastructure de transport (*American Recovery and Reinvestment Act*) : les différents Etats ont la charge de calibrer la redistribution vers les aires urbaines. Voir également le programme de redéveloppement urbain (HOPE VI) initié par le gouvernement fédéral et relayé par les Etats (Cisneros, Engdahl, 2009).

Canada (Québec) ; en 1840, un acte de fusion échoue. A l'inverse de cette tentative, le *British North America Act* consacre la naissance du Canada en 1867 et la reconnaissance de la Province du Québec, de l'Ontario, du Nouveau Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse. Au fur et à mesure que son écoumène se consolide à l'ouest, le Canada, moins préoccupé par la question de l'unité nationale, doit gérer une tendance inverse de territorialisation de la vie politique, marquée par de forts clivages culturels au premier rang desquels les revendications francophones (Vergniolle de Chantal : 2005 : 8). Plus proche de la confédération que du fédéralisme, les provinces canadiennes jouissent aujourd'hui d'une quasi indépendance vis-à-vis de l'Etat fédéral ; elles peuvent refuser ou adapter à leur guise certains programmes fédéraux.

Malgré leurs singularités respectives, les systèmes fédéralistes anglo-saxons des (Ex) Nouveaux Mondes ont deux fondements en commun : la prédominance politico-culturelle du local dans la gestion du territoire domestique et la dépendance des gouvernements municipaux vis-à-vis de l'échelon fédéré : les Etats ou Provinces sont seuls habilités à octroyer des pouvoir exécutifs et législatifs aux entités politiques en charge de la gestion urbaine. Pour illustration, en juin 1997, l'Etat du Massachussetts a voté l'abolition du comté de Middlesex, l'un des plus peuplés de l'Etat, pour fautes de management et corruption[7]. Aux Etats-Unis, la *Dillon's Rule* de 1868 a établi que seuls les Etats pouvaient transférer un quelconque pouvoir aux gouvernements locaux qui devaient en retour déclarer explicitement leurs objectifs (O'M. Bowman, Kearney, 2007). Les conséquences logiques de cette organisation constitutionnelle sont sans appel. Dans un système fédéral comme celui en place aux Etats-Unis, au Canada ou en Australie, les municipalités sont constitutionnellement assises sur un strapontin. En Australie, les gouvernements locaux sont des créatures issues de la législation des Etats fédérés[8] (Vince, 1997 : 155). Ils continuent d'imposer un pouvoir presque absolu sur les municipalités australiennes qui ne sont en fait qu'une extension locale des Etats (McNeill, 1997) : ces derniers détiennent la responsabilité de la planification métropolitaine, même s'ils délèguent parfois cette compétence à des agences mixtes (Murphy, 2007). En 1988, une tentative pour donner une existence constitutionnelle aux municipalités australiennes a échoué (Williams, 2007 : 34).

[7] Aucoin D., Doherty F., (1997), "House votes to pull plug on Middlesex", *Boston Globe* , 13 juin.

[8] "*La manière dont sont élus les gouvernements locaux, les pouvoirs, leurs devoirs, leurs autorités et fonctions doivent être déterminés par ou en accord avec les lois de la législation fédérée*" (Section 51 du New South-Wales Local Government Act).

Le gouvernement du Québec, dans son guide publié en décembre 2006[9], rappelle en page 4 que "*les municipalités relèvent de la compétence exclusive de l'Assemblée nationale du Québec*" et que celles-ci "*exercent les pouvoirs qui leur sont confiés par la loi*". Même la relative autonomie des grandes villes états-uniennes conférée par le système de la Charte municipale (*Home Rule Charter*) relève en fait du droit discrétionnaire exercé par les Etats fédérés. Aux Etats-Unis, ni les villes ni les autres collectivités locales n'ont de droit en tant que telles ; les municipalités, ne constituant en fait qu'une subdivision de l'Etat fédéré, ont été créées par commodité pour exercer ses pouvoirs gouvernementaux (Body-Gendrot, 1997). C'est donc une mâchoire institutionnelle et culturelle puissante qui enserre les gouvernements municipaux car la pression citoyenne est également très forte : "*Les cités européennes sont gérées par des autorités qui octroient des libertés aux individus alors qu'aux Etats-Unis, les villes américaines participent d'un ordre spontané où les citoyens concèdent des pouvoirs aux autorités*." (Sorman : 204 : 22). Hors de question de construire un nouveau stade ou de lever une taxe locale pour financer les transports en commun sans en passer par le referendum populaire.

Cette situation semble aujourd'hui paradoxale si nous admettons que les grandes régions urbaines (thèse défendue dans le chapitre 1) sont des éléments à la fois moteurs et relais du développement économique, prenant ainsi le pas sur la logique d'opposition des grands blocs étatiques. Le morcellement des territoires administratifs qui se prolonge souvent par leur inadéquation avec les territoires fonctionnels, les tensions fiscales et budgétaires entre les autorités locales ou encore le manque de transparence et de coordination dans la prise de décision publique sont quelques uns des dysfonctionnements souvent identifiés au sein des zones métropolitaines. De par leur structure spatiale et démographique particulière ainsi que la nature soumise des gouvernements municipaux au sein du fédéraliste, les aires métropolitaines américaines, australiennes ou encore canadiennes offrent un terrain extrêmement pertinent pour observer les tentatives de coopération au sein d'espaces urbains à forts enjeux économiques et sociaux mais en proie depuis un siècle à d'importantes recompositions territoriales locales.

[9] Affaires municipales et Régions, 2006, *L'organisation municipale du Québec*, Assemblée nationale du Québec, 35p.

II.2] Les nécessités d'une coopération intra-métropolitaine dans le monde anglo-saxon

En introduction, il semble important de souligner au moins deux facteurs essentiels afin de comprendre la diffusion du phénomène urbain et municipal au Canada, aux Etats-Unis et en Australie. Ce sont tout d'abord des pays immenses (respectivement 9,9 millions, 9,6 millions et 7,7 millions de km²) qui présentent encore d'importantes disponibilités foncières par rapport notamment aux pays européens. La diffusion de la municipalisation n'est donc pas un phénomène totalement figé spatialement ni en Australie, ni sur les franges urbaines des agglomérations de l'ouest du Canada et des Etats-Unis. Deuxième élément de contextualisation, le phénomène urbain est relativement récent dans ces pays neufs, anciennes colonies de la Couronne Anglaise : en 1790, les Etats-Unis comptaient 5 % de population vivant en ville. Au cours du XIXe siècle, le nombre de municipalités se multiplie avec la diffusion du principe d'*incorporation*, c'est-à-dire de création de communes, qui répond à la volonté des citoyens de se détacher de l'emprise des Etats fédérés. Selon un principe d'autodétermination cher aux Américains, c'est aux habitants que l'on confie la responsabilité de trancher avec des procédures parfois très permissives. Dans l'Ohio, un territoire constitué de 50 ménages pouvait prétendre au statut de ville. En premier lieu soutenue par les élites locales (propriétaires fonciers, entrepreneurs) soucieuses de contrôler localement la répartition des taxes (en lieu et place des comtés), cette municipalisation devient plus complexe au début du XXe siècle. Elle est alors alimentée par une triple influence selon Barlow (1991) :

- la volonté des communautés suburbaines de s'incorporer pour se protéger du phénomène d'annexion (absorbation par la ville-centre principale) particulièrement actif entre 1850 et 1910 ;
- l'affirmation pour les élites sociales de l'idéologie croissante que la ville est aussi une machine politique ;
- l'influence du socialisme municipal en provenance de la Grande-Bretagne qui suggère une meilleure prise en compte des exclus et une extension de l'action publique.

Sur ce dernier point, Harter (2005) argue que, face à une logique privatiste qui dominait dans la ville du XIXe siècle aux Etats-Unis, le discours de certains maires (San Francisco, Baltimore…) sur la qualité de vie, la santé publique et le bonheur des habitants ouvre la voie de la reconnaissance de l'intérêt général dans une Amérique qui entre dans une ère progressiste.

Ce schéma global sera également celui suivi par le Canada mais, il est vrai, dans un contexte moins permissif. La première ville du Canada unifié, Saint John (Nouveau Brunsvick), fut créée en 1785 par une charte Royale. Ensuite, ce fut le tour de Montréal et Québec (1832), puis de Toronto (1834). Par la suite, les *Municipal Corporation Acts* de 1849 pour l'Ontario et de 1855 pour le Québec couvrent chaque aire urbaine distincte d'un gouvernement doté d'un conseil et de compétences (Sancton, 2006 : 307). L'influence du socialisme municipal est bien évidemment décelable dans cette politique de création de communes, comme c'est le cas également en Australie, bien que le contexte historique y soit différent.

En effet, les colonies européennes étaient directement gouvernées par l'Empire et les premières tentatives de création de gouvernements locaux en 1842 ne furent pas soutenues avec enthousiasme par les élites locales. Celles-ci étaient composées de riches propriétaires minoritaires qui ne voulaient pas qu'une autorité locale, par l'intermédiaire des taxes, finance les services pour une majorité de prisonniers déportés (*convicts*) et de leur descendance. Mais devant le désengagement financier des Britanniques, la création de municipalités est devenue une priorité pour rompre "*la tyrannie de la distance*" (Balmer, 1989, cité par Sancton, 1997 : 19). A la fin du XIXe siècle, l'*incorporation* de municipalités s'accélère avec des lois là aussi très permissives. Il suffit d'une pétition de 50 contribuables en Nouvelle-Galles du Sud et de 300 personnes sur une aire de 22 km² dans l'Etat de Victoria pour créer une municipalité (Mc Neill, 1997). Même si de nombreux espaces restent encore largement non-incorporés de nos jours, la fragmentation gouvernementale des régions urbaines denses s'impose comme une réalité dans les trois pays.

II.3] La fragilisation des municipalités centrales sous l'impact de l'étalement urbain

Aux Etats-Unis, huit Américains sur dix vivent dans l'une des aires métropolitaines, mais cette concentration est encore plus frappante lorsque l'on prend la population des 25 plus grandes agglomérations de plus de deux millions d'habitants (tableau 3.1). En 2005, un peu plus de 44 % de la population américaine vit dans l'une de ces 25 métropoles. En Australie, la structure du peuplement est dominée par quelques grandes agglomérations : cinq dépassent le million d'habitants et concentrent ainsi les deux tiers de la population totale (Billard, Madoré, 2007). Au Canada, la concentration urbaine est encore plus marquée car, en 2006, environ 80 % de la population totale (31 millions d'habitants) réside au sein des dix métropoles les plus peuplées : Toronto, Montréal et Vancouver accueillent à elles-seules un tiers des Canadiens !

Outre le fait de représenter des bassins de vie multimillionnaires dépassant, dans le cas de New York et Los Angeles, les 16 millions d'habitants, l'emprise spatiale des agglomérations est telle que, pour les Etats-Unis en particulier, la notion de villes-régions s'est imposée dans le discours universitaire et des aménageurs[10]. Si la région métropolitaine de Los Angeles avec ses 85 421 km² fait évidemment office d'exception, la majorité des aires métropolitaines dépasse les 10 000 km² mais New York, Chicago, Houston, Atlanta et St Louis s'étendent sur plus de 20 000 km² (tableau 3.1). Cas particulièrement intéressant, la MSA de Phoenix (Arizona) affiche une superficie de 37 664 km² pour 3,8 millions d'habitants, soit une densité d'environ 100 habitants au km². La métropole, qui a connu une croissance de 14 % entre 2000 et 2004, représente, plus encore que Los Angeles, l'archétype de l'avancée du front urbain, avec une ville-centre qui, malgré de nombreuses annexions, ne couvre que 300 km² (Billard, 2006).

[10] Par exemple : Calthorpe P, Fulton. W., 2001, *The regional city*, Washington D.C., Island Press.

Aire Métropolitaine MSA Etats-Unis	Pop 2005	Superficie en km²
New York	18 747 320	23 768
Los Angeles-Riverside	16 833 501	85 421
Chicago	9 443 356	24 714
Philadelphia	5 823 233	12 566
Dallas	5 819 475	23 953
Miami	5 422 200	15 834
Houston	5 280 077	25 960
Washington	5 214 666	15 552
Atlanta	4 917 717	21 879
Detroit	4 488 335	10 927
Boston	4 411 835	11 640
San Francisco	4 152 688	8 835
Phoenix	3 865 077	37 664
Seattle	3 203 314	16 278
Minneapolis-St. PauI	3 142 779	16 419
San Diego	2 933 462	11 676
St. Louis	2 778 518	22 818
Baltimore	2 655 675	8 010
Tampa	2 647 658	8 594
Pittsburgh	2 386 074	13 785
Denver	2 359 994	21 639
Cleveland	2 126 318	10 265
Portland	2 095 861	17 590
Cincinnati	2 070 441	11 522
Sacramento	2 042 283	13 697
Aire Métropolitaine RMR Canada	**Pop 2006**	**Superficie en km²**
Toronto	5 555 912	5 902
Montréal	3 635 571	4 047
Vancouver	2 116 581	2 878
Ottawa - Hull	1 130 761	5 318
Calgary	1 079 310	5 083
Edmonton	1 034 945	9 418
Québec	715 515	3 154
Aire Métropolitaine SD Australie	**Pop 2006**	**Superficie en km²**
Sydney	4 284 379	12 144
Melbourne	3 744 373	7 693
Brisbane	1 820 400	4 673
Adelaide	1 579 510	1 826
Perth	1 146 119	5 386

Sources : US Census 2007, Statistique Canada 2007, ABS 2007.

Tableau 3.1 : Taille et emprise spatiale des plus grandes métropoles aux Etats-Unis, Canada et Australie.

Certes moins étendues que leurs homologues états-uniennes, les métropoles australiennes connaissent aussi une croissance urbaine consommatrice d'espace. En Australie, Adélaïde présente un profil de petite agglomération avec ses 1 800 km², mais Melbourne et surtout Sydney dégagent un profil morphologique proche des agglomérations étendues de l'ouest et du sud des Etats-Unis. D'ailleurs, en Australie se pose aussi clairement la problématique du faible poids de la ville-centre sur l'organisation générale de l'aire métropolitaine. Les villes de Sydney, Melbourne, Adélaïde et Perth apparaissent spatialement et démographiquement comme des micro-communes au sein de leur vaste région urbaine (tableau 3.2) : un handicap certain qui pèse sur la cohésion des politiques publiques et de planification urbaine.

Statistical Division (aire métropolitaine)	Etat	SD 2006	Pop Municipalité 2006	Population couverte par la municipalité centrale en %	Superficie SD 2004 km²	Superficie Municipalité centrale km²
Sydney	Nouvelle-Galles du sud	4 284 379	160 143	3,7	12 144	26,15
Melbourne	Victoria	3 744 373	67 193	1,8	7 693	36,5
Brisbane	Queensland	1 820 400	980 000	53,8	4 673	1 220
Adelaide	South Australia	1 579 510	16 659	1,1	1 826	15,57
Perth	Western Australia	1 146 119	11 573	1,0	5 386	9

Sources : ABS, 2007

Tableau 3.2 : le poids des municipalités centrales dans les cinq aires métropolitaines millionnaires en Australie.

La situation est plus nuancée au Canada car, si la superficie des agglomérations millionnaires se classe de 2 878 km² pour Vancouver à 9 418 km² pour Edmonton (tableau 3.1), les villes-centres limitent mieux en moyenne l'évasion démographique en dehors de leur circonscription par rapport aux Etats-Unis. Des processus de fusion en Ontario et au Québec ont ainsi permis aux villes-centres de s'étendre artificiellement en formant avec des communes de banlieues de nouvelles municipalités. Il n'en reste pas moins que les villes de Toronto, Montréal et surtout Vancouver regroupent moins de la moitié de la population de leur aire métropolitaine statistique (tableau 3.3), une situation qui entraîne des problèmes d'organisation et de financement des services publics.

RMR	Province	RMR 2006	Pop Municipalité 2006	Population couverte par la municipalité centrale
Toronto	Ontario	5 555 912	2 503 281	45,1
Montréal	Québec	3 635 571	1 620 693	44,6
Vancouver	Colombie-Britannique	2 116 581	578 041	27,3
Ottawa - Hull	Ontario	1 130 761	812 129	71,8
Calgary	Alberta	1 079 310	988 193	91,6
Edmonton	Alberta	1 034 945	730 372	70,6
Québec	Québec	715 515	492 937	68,9
Winnipeg	Manitoba	694 668	633 451	91,2
Hamilton	Ontario	692 911	504 559	72,8
London	Ontario	457 720	352 395	77,0

Source : Statistique Canada, 2007

Tableau 3.3 : L'emprise spatiale des villes-centres au sein du système métropolitain canadien.

Contrairement aux villes-centres, les aires métropolitaines, tant aux Etats-Unis qu'au Canada ou en Australie, ont une définition statistique mais de reconnaissance institutionnelle. Pour le recensement américain, la MSA (*Metropolitan Statistical Area*) représente une zone de plus de 100 000 habitants, comprenant une ville (ou une aire urbanisée) de plus de 50 000 habitants ; la Région Métropolitaine de Recensement (RMR) au Canada est définie quasiment sur les mêmes critères démographiques. Dans les deux cas, le découpage ne renvoie à aucune logique administrative métropolitaine. La *Statistical Division* (SD) en Australie offre une définition différente du phénomène métropolitain mais tout autant significative : elle représente "*une aire régionale relativement homogène caractérisée par des liens sociaux et économiques identifiables entre les habitants et les entreprises et sous l'influence d'une ou de plusieurs grandes villes*[11]". Encore une fois, la dimension politique n'influence pas la délimitation de l'espace métropolitain. Nous observons aujourd'hui la quasi absence de statut juridique pour les métropoles dans le monde (Jouve, Lefèvre, 2002). Ce manque de reconnaissance n'est évidemment pas fortuit dans les trois pays car il n'existe pas réellement d'exemples aboutis de superposition parfaite entre une forme de gouvernement métropolitain et une région métropolitaine. D'ailleurs, peut-on réellement imaginer dans un avenir proche, la naissance de gouvernements métropolitains dans un contexte fédéraliste dans lequel même les gouvernements municipaux ont déjà du mal à trouver leur place ?

[11] Australian Bureau of Statistics, 2007.

II.4] Quand les villes-centrales australiennes et canadiennes tentent de répondre institutionnellement à la croissance urbaine…

Face à des villes-centres qui étendent leur attractivité et leur influence parfois à plus de 80 km de leur centre-ville avec l'explosion des différentes formes de mobilité, l'extension spatiale et politique de la commune principale est une solution pertinente en dehors de la création de nouvelles entités (gouvernements métropolitains, associations de gouvernements locaux, syndicats métropolitains sectoriels – *special districts*). L'absorption d'autres municipalités par la ville-centre (annexion aux Etats-Unis, *amalgation* en Australie, fusion au Canada) permet ce type de démarche. De multiples intérêts sont mis en avant par les supporters de cette réduction de la fragmentation municipale tels que la réalisation d'économies d'échelles, une meilleure coordination dans la fourniture de services ou l'instauration d'une meilleure répartition fiscale (OCDE, 2003).

En Australie, entre 1910 et 1991, le nombre de gouvernements locaux est ainsi passé de 1067 à 826. En Nouvelle-Galles du Sud, 177 conseils municipaux sont dénombrés en 1991 contre 309 en 1937 ; l'état de Victoria compte 78 municipalités en 1991 contre 210 quelques décennies auparavant (Vince, 1997). Une vision micro-économique a principalement guidé cette réforme avec l'objectif de réduire les coûts de fonctionnement des gouvernements locaux tout en maintenant leur même diversité et niveau d'engagement dans la fourniture des services publics (Witherby, 1999). Seulement en Australie, l'*amalgation* a dévoilé une face cachée : la fusion de communes permet de mieux utiliser les ressources en transformant les municipalités en *local business unities*, mais en retour elle diminue la représentativité politique et n'engendre pas d'amélioration ni de l'exercice de planification urbaine, ni de la concertation (Vince, 1997). Concernant ce dernier point, le problème dans une réforme fédérée ou fédérale touchant la réorganisation du tissu municipal repose souvent sur un manque de concertation en amont dans une politique descendante, qui uniformise le management et la provision des services publics : le risque d'une démarche *fits all*[12] est de standardiser un processus mariant pêle-mêle espaces urbains, périurbains et ruraux ou ignorant parfois la culture locale (Vince, 1997). La configuration politique locale se pose également comme un frein au processus de fusion ; ce fut le cas à Sydney en 2003. Alors que la réintégration du gouvernement local de South Sydney, au bord de la banqueroute[13], au sein de la municipalité voisine de Sydney est

[12] Qui convient à tout le monde…
[13] Davies A, "City super-council on the way", *Sydney Morning Herald*, 20/11/2003.

jugée globalement positive pour les habitants, le débat se focalise sur deux quartiers de South Sydney : Redfern et Waterloo. Ces derniers, dans lesquels sont concentrés une part importante de logements sociaux et une population souvent précaire (notamment aborigène), pèsent sur le budget de South Sydney. Le processus d'*amalgation* représente un véritable salut social à court terme. Mais d'un point de vue politique, les deux quartiers sont perçus comme un vivier de voix pour le parti Travailliste (*Labor party*) qui rêve de reconquérir la mairie de Sydney aux mains des libéraux depuis plus de 10 ans[14]. La fusion considérée comme le suicide politique du maire Tony Pooley (Travailliste) de South Sydney est en fait un cheval de Troie électoraliste, une manœuvre partisane qui détourne le débat de fond…

"*Il est cependant manifeste qu'un modèle uniforme d'application générale ne peut convenir, sur l'ensemble d'un territoire national*" (OCDE, 2000 : 8). En 2006, 92 % des Australiens habitent en ville ; deux tiers d'entre eux résident dans une commune de plus de 100 000 habitants. La demande croissante en matière de services publics à laquelle doivent faire face ces grandes agglomérations est marquée par la combinaison de trois principaux facteurs : le vieillissement de la population, l'augmentation du chômage et l'avènement de la société des loisirs. L'*amalgation* ne représente pas simplement en Australie un outil pour revoir les frontières obsolètes des anciennes municipalités souvent calées sur des barrières naturelles (rivières, collines,…) mais bien un enjeu pour le maintien de l'action publique face à une tendance à la privatisation de l'urbain et de ses services (Billard G, Madoré, 2007).

En théorie, la fusion de communes est aussi un antidote contre la concurrence entre communes. Au Canada, l'association des six villes-centres de Québec (Montréal, Québec, Outaouais, Chicoutimi-Jonquière, Sherbrooke et Trois Rivières) a d'ailleurs défendu ce principe considéré comme la seule solution aux problèmes qui les affligeaient : charges trop élevées de la centralité, dépeuplement et paupérisation, diminution du potentiel fiscal. (Ravalec, 2004). Les municipalités de banlieue, moins alourdies par les charges que la ville-centre, pratiquent une fiscalité attractive qui séduit les ménages ayant le choix de leur localisation résidentielle. Au Québec, l'agrandissement du territoire de base de Montréal a entraîné paradoxalement un émiettement interne, car les anciennes municipalités sont devenues des arrondissements pensés à l'origine comme des organes de gestion de première ligne mais, qui, ont finalement fait l'objet d'investissements différenciés de la part des élus,

[14] Davies A, "Two Mayors felled for price of one", *Sydney Morning Herald*, 21/11/2003.

créant ainsi d'importantes tensions (Mévellec, 2006). Ces tensions se sont traduites par l'adoption en 2003 de la Loi 9 par le gouvernement québécois libéral qui met en place de nouvelles dispositions pour encadrer le référendum sur le démantèlement des municipalités existantes[15]. Le 20 juin 2004, plusieurs référendums[16] consacrent la reconstitution de quinze communes de la Communauté Urbaine de Montréal et de quatre communes de Longueuil, annihilant ainsi les efforts pour fusionner les communes en 2002. Le slogan "*Une île, une ville*" qui avait accompagné les supporters de la fusion à Montréal devient ainsi caduque… Depuis le 1er janvier 2006, la Communauté Urbaine de Montréal est donc composée de la ville de Montréal avec ses 19 arrondissements et de 15 municipalités de banlieues reconstituées.

En fait, la réforme municipale n'a pas résisté à l'important fardeau fiscal qui pesait dès le départ sur les épaules de la CUM : au total, cela représentait une dette initiale de 3 848 milliards de dollars canadiens (2 835 milliards d'euros). De plus, Montréal contrôlait le conseil de la CUM avec 38 conseillers sur 71, une domination politique difficile à admettre, notamment pour les arrondissements d'influence anglophone. Bien entendu, la création en 2001, comme à Québec et à Outaouais, d'une Communauté Métropolitaine (Communauté Métropolitaine de Montréal - CMM) atténue, d'un point de vue fonctionnel en tout cas, le rétrécissement de la consolidation municipale. La CMM couvre 82 communes regroupant 3,6 millions d'habitants sur 4360 km². Le conseil est composé de 14 représentants de la Communauté Urbaine de Montréal et de 14 conseillers issus de municipalités composant l'aire métropolitaine. Bien que parfois un peu floues et manquant d'harmonisation territoriale, les compétences de la CMM sont étendues[17] et l'emprise spatiale de la structure couvre la zone fonctionnelle de la métropole, mais ceci ne résout que très partiellement la principale préoccupation que représente la recherche d'une meilleure péréquation fiscale, dans un système basé à 90% sur les taxes foncières (OCDE, 2004). "*L'amalgation de communes ne se met pas en place au profit des contribuables mais souvent avec le simple souci de sauvegarde des services publics, voire d'une collectivité*" (Vince, 1997 : 154).

[15] Deux conditions doivent être remplies : d'une part, le nombre de votes en faveur de la reconstitution de la municipalité devait être égal à au moins 50 % des votes ; d'autres part, le nombre de personnes inscrites sur la liste référendaire de l'ancienne ville devait équivaloir à 35% (Ravalec, 2004 : 94).

[16] Au Québec, 89 référendums furent conduits simultanément et 32 entraînèrent une remunicipalisation de communes. (Sancton, 2006 : 318).

[17] Aménagement du territoire ; le développement économique, artistique ou culturel; le logement social; les équipements, infrastructures, services et activités à caractère métropolitain ; le transport en commun et le réseau artériel métropolitain ; la planification de la gestion des matières résiduelles ; l'assainissement de l'atmosphère ; l'assainissement des eaux.

Le Québec n'a pas été la seule Province canadienne à se pencher sur cette problématique de l'intercommunalité et de la consolidation municipale. Au Nouveau-Brunswick, en 1992, une double réforme consacre la régionalisation des services par la création d'organismes intermunicipaux et le regroupement de toutes les unités municipales à l'intérieur de l'agglomération concernée (Ravalec, 2004). Le regroupement de toutes les communes de chaque région de Miramichi et de Madawaska illustre parfaitement cette réforme. Le gouvernement du Manitoba dès 1972 ou encore celui de la Nouvelle-Ecosse en 1992 ont également adhéré à ce principe des fusions de communes et de création d'organismes intercommunaux. Cependant, le cas le plus exemplaire, avec Montréal, reste certainement celui de Toronto en Ontario.

En 1953, la création d'une *Municipality of Metropolitan Toronto* lance la première tentative de réorganisation municipale, suivie en 1966, par la création d'une Communauté Urbaine avec 6 municipalités (Metro Toronto) au lieu de 13 précédemment. En 1988, Metro Toronto se dote de 28 conseillers élus au suffrage universel en plus des six maires qui siègent de droit au conseil. Mais la réforme municipale prend une dimension supplémentaire en 1996 avec l'application de la Loi 26 qui favorise le regroupement de communes. De 1997 à 2000, le nombre de municipalités en Ontario passe de 815 à 537. Le 1er janvier 1998 est créée la City of Toronto issue de la fusion des six communes composant l'ancienne Metro Toronto. La gestation fut délicate car, en mars 1997, entre 70 et 80 % des votants des municipalités concernées par cette fusion refusent la réforme (Ravalec, 2004) : le faible taux de participation, seulement 38 % des citoyens, sera sans doute insuffisant pour inverser le processus pourtant controversé. En effet, au cours de l'année 1997, le gouvernement de l'Ontario a fermement réaffirmé la nécessité de cette fusion[18]. L'objectif est de renforcer la responsabilité des municipalités dans la fourniture et le financement des transports publics, des routes, de la santé publique ou encore du logement social. C'est bien le désengagement financier de la province de l'Ontario et le transfert de compétences vers les gouvernements locaux qui motivent la fusion afin de donner une assise fiscale supplémentaire aux communes (solidarité financière) y compris en attribuant une partie des recettes fiscales issues de la taxe de propriété aux programmes sociaux financés jusque là par la seule taxe sur les revenus. Selon le maire de Toronto de l'époque, Alan Tonks, "*pour se regrouper, il ne suffit pas d'éliminer les doublons ou de trouver des sources d'efficience, mais plutôt de réaffirmer les*

[18] Le *Megaweek Announcement* (13-17/01/1997) introduit la réforme volontariste voulue par le Gouvernement de l'Ontario dans le domaine municipal et fiscal.

obligations collectives et établir l'équilibre entre subsidiarité et solidarité"[19]. Cette réforme imposée aux forceps ne fait pas l'unanimité parmi les élus locaux, qui continuent comme ceux de Montréal de juger le système en place trop complexe et rigide (Sancton, 2006). Assez paradoxalement, les Provinces qui militent pour élargir la base spatiale des services et renforcer une politique plus équitable et une meilleure solidarité ville-centre/banlieues jouent parfois double jeu. L'Ontario par exemple a décidé de prendre en charge directement l'aménagement de la très grande région métropolitaine de Toronto (Greater Golden Horseshoe), court-circuitant la City of Toronto dans son rôle d'autorité coordinatrice de la planification métropolitaine. Pour Larry Bourne (2001), l'expérience relativement positive de Toronto réside dans les compétences effectives prises par la nouvelle autorité qui ont permis de traiter de manière plus systémique la gestion de la croissance et les problématiques de qualité de vie. Cependant, il souligne également deux autres facteurs singuliers de la métropole : à l'inverse de ses proches voisines du nord des Etats-Unis (Detroit, Pittsburgh, Cleveland…) auxquelles elle pourrait être comparée, Toronto n'a pas eu à gérer le poids économique et social de la désindustrialisation. Autre élément, le système canadien offre des recettes fiscales et une redistribution des ressources plus importantes par rapport aux Etats-Unis, ce qui allège d'autant les gouvernements municipaux.

Comme au Canada, aux Etats-Unis, le processus d'annexion est un moyen de répondre à la fragmentation politique et à la dilution du potentiel financier en permettant aux villes-centres d'étendre leur influence politique et fiscale sur les territoires suburbains. Entre 1950 et 1990, 4/5 des 520 plus grandes villes aux Etats-Unis ont ainsi augmenté leur taille de 10% en moyenne, soit un total cumulé de plus de 26 000 km² (Rusk, 1995). Certaines villes telles que Houston, Columbus, Raleigh et Albuquerque ont d'ailleurs utilisé de manière très agressive ce dispositif d'absorption. Entre 1960 et 1990, la municipalité de Houston a ainsi étendu son territoire de 65 %, soit 130 km² supplémentaires, mais a cependant perdu 26 % de sa population (Orfield, 2002 : 135). Cette tendance à l'érosion du poids démographique des villes-centres au sein des aires métropolitaines se confirme : en 2000, 85 millions des 225 millions des métropolitains résident dans une ville-centre, soit seulement 37,7 % de la population totale (Billard, 2003). Le rapport s'est ainsi totalement inversé par rapport aux années cinquante, période durant laquelle les grandes municipalités des 168 aires métropolitaines concentraient encore 70 % de la population. Face à cette extension des

[19] Extrait d'un discours lors de la Conférence OCDE, *Une meilleure gouvernance pour des villes plus concurrentielles et habitables, octobre 1998*, Toronto.

régions urbaines, Rusk (1995) met en avant la nécessité d'une ville élastique capable de s'étirer en annexant des espaces municipaux ou les territoires non-incorporés périphériques. Néanmoins, l'atomisation des gouvernements locaux est particulièrement importante dans certaines zones aux Etats-Unis (Antier, 2005) comme à Philadelphie, St Louis et Cincinnati. En effet, le patchwork communal se combine souvent à la présence de nombreuses agences sectorielles, à l'intervention des comtés et à la multiplication des associations volontaires de municipalités entre elles pour traiter notamment de la question des transports. En dehors de la procédure ancienne d'annexion ou de consolidation qui consiste à fusionner une ville-centre avec le comté (exemple de San Francisco, Indianapolis, Nashville, Jacksonville…), l'absence de véritables réformes portées par les Etats fédérés, comme ce fut le cas au Canada, pour accompagner un espace urbain en pleine expansion pèse sur la gestion des grandes aires métropolitaines.

III] LES METROPOLES ETATS-UNIENNES AU PIED DU MUR…

Aux Etats-Unis, deux écoles se font face, sans forcément s'opposer radicalement, lorsqu'il s'agit de repenser la gouvernabilité des aires métropolitaines : la recherche du renforcement des structures gouvernementales (annexion, consolidation ou gouvernement métropolitain) ou le développement du réseautage (Champagne, 2002). Cette logique de mise en réseau semble pourtant être plus diffusée à l'heure actuelle car elle correspond à la mise en place d'un système plus souple et plus holistique de gouvernance. Cette dernière intègre un partenariat entre des organisations gouvernementales multi-niveaux, le secteur privé et associatif, ainsi que, traditionnellement aux Etats-Unis, les citoyens[20].

III.1] A la recherche d'un gouvernement métropolitain…

L'organisation spatiale des régions métropolitaines aux Etats-Unis est marquée par le passage de l'urbanisation à la métropolisation : cette dernière se démarque de la première par l'expansion des grands centres urbains et par un processus interne de restructuration urbaine adoptant une forme spatiale étalée et polycentrique (Champagne, 2002). Par effet mécanique, l'extension des métropoles états-uniennes déjà évoquée a une incidence importante sur la

[20] Pour une lecture plus approfondie de cette question : Billard G., 1999, *Citoyenneté, planification et gouvernement urbains aux Etats-Unis*, Paris, L'Harmattan.

fragmentation du pouvoir politique. En 2002, on dénombrait aux Etats-Unis 35 930 communes et plus de 35 000 *special districts* (équivalent de syndicats intercommunaux) : si le nombre de communes est a peu près stable depuis 1932, le nombre de *special districts* a plus que doublé en 70 ans (Blais, 2005). Les villes-centres, incapables - y compris à travers le recours à la procédure d'annexion - d'étendre leur pouvoir sur ce développement suburbain, cherchent de nouvelles combinaisons partenariales (les s*pecial purpose district*s sont l'une de ces solutions) pour améliorer la gestion et l'aménagement de ces régions métropolitaines porteuses d'interdépendances fortes entre anciens et nouveaux espaces urbains.

Le tableau 3.4 illustre clairement les conséquences politiques imputables au déficit de réformes institutionnelles durant l'évolution spatiale rapide des grands ensembles urbains depuis l'Après-guerre. Le nombre de gouvernements locaux pour 100 000 habitants, qui constitue un indicateur de la fragmentation politique, montre parfaitement la multiplicité des acteurs institutionnels opérant à l'échelle de certaines aires métropolitaines (Minneapolis-St Paul, St Louis, Pittsburgh, Cleveland ou encore Cincinnati) qui dépassent le ratio de dix gouvernements locaux pour 100 000 habitants. La forte densité des comtés et du tissu municipal préexistant dans les zones anciennement urbanisées du nord-est des Etats-Unis est bien entendu un facteur explicatif de cette forte fragmentation ; celle-ci, bien que réelle, reflète plus le résultat d'un découpage statistique *a posteriori* qu'une volonté politique de diluer le pouvoir. A l'inverse, malgré leur plus grande superficie en moyenne, les métropoles du sud et de l'ouest des Etats-Unis apparaissent globalement moins fragmentées (tableau 3.4), sous l'effet de comtés et de municipalités généralement plus étendues spatialement, donc moins nombreuses, et par le jeu des annexions qui ont permis à certaines villes-centres (Houston, San Diego, Seattle…) de limiter la création de municipalités suburbaines. En comparaison, les plus grandes aires métropolitaines canadiennes (Toronto, Montréal, Vancouver Ottawa, Calgary) présentent toutes une fragmentation municipale limitée avec des taux inférieurs à 1,8 gouvernement municipal pour 100 000 habitants : seul Edmonton sort du rang avec un taux de 3,5 (Colin et *al.* : 2007). Les métropoles australiennes se situent dans une même fourchette : Sydney, 1,14 gouvernement municipal pour 100 000 habitants ; Melbourne, 0,93 ; Brisbane, 0,45 ; Adelaïde, 1,76 et Perth, 2,26 (Kübler, 2005).

Les régions urbaines ont besoin d'un vrai débat pour résoudre les déséquilibres au sein des aires métropolitaines, car si les annexions et la consolidation ont fait partie des premières

mesures, même avant la Seconde Guerre mondiale, les choses sont plus difficiles aujourd'hui légalement et au niveau de la défense de l'identité communale (Orfield, 2002). A titre d'exemple, plusieurs processus de sécession dans les régions de Los Angeles ou encore de Seattle (Billard, 1999) démontrent l'envie de certains résidants de se libérer de l'autorité municipale pour créer une nouvelle entité ou contractualiser avec le comté. Cette volonté séparatiste, généralement motivée par le refus de la péréquation fiscale, démontre que l'environnement local aux Etats-Unis se complexifie. De nombreuses zones urbaines *incorporated* ou non sont socialement, économiquement et financièrement autonomes vis-à-vis de la ville-centre.

Metropolitan area	Pop 2005	Taille km²	Comtés	Total Gouvernements municipaux	Gouvernements locaux pour 100 000 habitants
New York	18 747 320	23 768	27	729	4,0
Los Angeles_Riverside	16 833 501	85 421	5	177	1,1
Chicago	9 443 356	24 714	13	554	6,0
Philadelphia	5 823 233	12 566	14	428	7,6
Dallas	5 819 475	23 953	12	184	3,4
Miami	5 422 200	15 834	2	55	1,1
Houston	5 280 077	25 960	8	115	2,3
Washington	5 214 666	15 552	33	125	3,0
Atlanta	4 917 717	21 879	20	107	2,6
Detroit	4 488 335	10 927	10	325	7,5
Boston	4 411 835	11 640	14	282	6,7
San Francisco	4 152 688	8 835	10	104	2,7
Phoenix	3 865 077	37 664	2	32	0,9
Seattle	3 203 314	16 278	6	88	2,9
Minneapolis-St. PauI	3 142 779	16 419	13	331	10,9
San Diego	2 933 462	11 676	1	18	0,6
St. Louis	2 778 518	22 818	12	300	11,2
Baltimore	2 655 675	8 010	5	90	3,6
Tampa	2 647 658	8 594	4	35	1,5
Pittsburgh	2 386 074	13 785	6	412	17,5
Denver	2 359 994	21 639	7	67	3,1
Cleveland	2 126 318	10 265	8	259	12,6
Portland	2 095 861	17 590	8	79	4,2
Cincinnati	2 070 441	11 522	13	235	12,0
Sacramento	2 042 283	13 697	6	22	1,4

Source : US Census 2007.

Tableau 3.4 : Taille et fragmentation du pouvoir municipal dans les 25 plus grandes aires métropolitaines aux Etats-Unis.

Dans ce contexte, la construction d'un projet métropolitain partagé ainsi que la conduite de politiques sectorielles ou intégrées à l'échelle intercommunale apparaissent délicates. Contrairement aux idées reçues, cette préoccupation n'est pas nouvelle aux Etats-Unis. Le début du XIXe siècle voit s'installer l'Ere Progressiste, durant laquelle "*une élite intellectuelle (surtout sciences sociales) fait la promotion d'une réorganisation des institutions publiques et privées autour d'objectifs plus rationalisés*" (Solof : 1998 : 7). La planification urbaine régionale prend donc racine dans ce mouvement progressiste. Nous retrouvons ainsi des thématiques régionales (transports, gestion des espaces non-bâtis) dans le plan d'aménagement de la ville de Chicago (1909). Dans les années vingt, les Etats-Unis comptent déjà une quinzaine de plans régionaux (*Tri-State District Plan for the Philadelphia Area*, *Boston Metropolitan Planning Commission*). Le plus souvent, ces initiatives sont le fruit du travail d'organisations privées qui, sans aucune autorité réglementaire, ne peuvent compter que sur leur pouvoir de persuasion pour imposer leur vision aux municipalités. L'une des plus célèbres à l'époque était la *Regional Plan Association for New York*, qui couvrait une aire d'environ 13 000 km² à cheval sur les Etats de New York, du New Jersey et du Connecticut. Si le développement des banlieues déclenche cette nécessaire vision à une plus petite échelle de la planification, l'apparition des Autorités (*Authorities*) offre un cadre institutionnel innovant. Généralement créée de manière discrétionnaire par les Etats (souvent en association avec d'autres gouvernements locaux), une Autorité est une agence quasi-gouvernementale (ses membres sont nommés et non élus directement par les citoyens). Elle a le pouvoir d'instaurer des taxes (péages, droits portuaires…), de lever des emprunts publics (*bonds*) et peut prétendre à exercer des compétences, entre autres, en matière d'occupation des sols, parfois même au dessus des municipalités. Souvent, ces Autorités sont à vocation unique, c'est-à-dire qu'elles exercent leurs compétences dans un domaine seul comme les transports publics ou la collecte et le traitement des déchets, mais au fil des années, si elles résistent aux fortes pressions politiques ambiantes (surtout municipales), elles parviennent à étendre leurs champs d'intervention.

La plus célèbre de ces organisations est certainement la *Port of New York and New Jersey Authority* (*the Port Authority*) fondée en 1921, qui devait à l'origine se focaliser sur l'amélioration de la desserte ferroviaire (fret) du port, à cheval sur les deux Etats. Mais rapidement, la circulation automobile et des camions devient la priorité de l'agence qui construit alors le pont Georges Washington au dessus de l'Hudson. The *Port Authority* s'impliqua également dans le transport public (mass-transit) en devenant l'opérateur du réseau

métropolitain de bus. Elle est également l'autorité gestionnaire des trois aéroports New Yorkais (Kennedy, La Guardia, Newark) et s'est investie bien entendu dans la gestion, la modernisation et l'extension du port de New York, en particulier dans le New Jersey (Port Newark). En association avec la ville de New York, *The Port Authority* développa également un parc d'affaires (Teleport) de 40 hectares : elle est engagée aujourd'hui dans le réaménagement du World Trade Center. De fait, avec un actif de 25 milliards de dollars, un passif de 15 milliards de dollars en 2008[21], et environ 8 000 employés, The *Port Authority* présente donc un profil de gouvernement métropolitain opérant sur un territoire de 3 800 km² sans en avoir ni les entières compétences, ni l'assise démocratique, ce qui contribue à conférer un pouvoir politique colossal à des membres non élus au suffrage universel direct.

Une autre configuration que celle des *Authorities* est possible. En 1957, pour la région métropolitaine de Minneapolis/St. Paul, est créée la Metropolitan Planning Commission, sous l'impulsion d'un groupe de citoyens (*Citizen's league of Minneapolis and Hennipin County*) et de la *League of Minneapolis Municipalities* (MPC) et l'autorité de l'Etat du Minnesota. La MPC est dirigée par un directoire (*board*) de 28 membres (21 nommés par les gouvernements locaux et 7 par le Gouverneur). A l'origine, son rôle était de réfléchir et d'émettre des recommandations sur l'aménagement de l'espace régional (transports, occupation des sols, renouvellement des centres-villes, gestion de l'eau…), mais elle n'avait absolument pas le pouvoir d'intervenir directement en lieu et place des municipalités. Il ne s'agissait en aucun cas d'un transfert de compétences mais plutôt de l'institution d'un organisme officiel d'études et de conseils. Mais en 1967, l'Etat de Minnesota légifère pour donner à la MPC la responsabilité de l'implémentation d'un Schéma directeur régional ; elle devient également l'autorité compétente de la gestion de l'eau, du traitement des déchets, des espaces non-bâtis, des équipements sportifs, du transport public ou encore des autoroutes. Par délégation fédérée, elle fournit également des services publics dans les domaines de l'art, l'aide aux personnes âgées, de la santé publique… La MPC, devenue le *Metropolitan Council of the Twin Cities Area*, est souvent citée (Barlow, 1991 ; Champagne, 2002 ; Orfield 1997 et 2002 ; Levy, 2003) comme un modèle d'intégration des questions de planification à l'échelle métropolitaine. Son territoire institutionnel s'étend sur 7 comtés et 189 municipalités et couvre un bassin de vie de 2,9 millions d'habitants. De par sa structure et ses domaines d'intervention,

[21] The New York and New Jersey Port Authority, (2009), *Annual report 2008*. (www.panynj.gov)

elle se rapproche du fonctionnement des plus répandus *Councils of Governments* dont le nombre est estimé à 450 aux Etats-Unis.

The *Atlanta Regional Commission* créée en 1947, mais en gestation depuis 1938 sous l'impulsion de la ville, du comté et de la Chambre de Commerce, est l'une des plus anciennes initiatives aux Etats-Unis pour doter une région d'une agence de planification urbaine. La commission étend son travail aujourd'hui sur 10 comtés, 63 municipalités, soit 4,3 millions d'habitants. Comme dans la plupart des *Councils of Governments*, le pouvoir est détenu par les représentants des municipalités et des comtés. Dans le cas d'Atlanta, le *Board of Directors* est composé de 23 membres officiels appointés par les gouvernements municipaux parmi leurs élus, complétés par 15 membres indépendants élus non pas par le public mais par les 23 officiels du *Board*. Malgré leur forte implication dans la planification urbaine régionale, le rôle des *Councils of Governments* est habituellement limité à la constitution de bases de données, souvent géographiques (SIG), et à la conduite d'études prospectives sur l'occupation des sols, la gestion de l'étalement urbain, le système de transport, la question de l'eau ou encore plus récemment le développement économique. Le rôle de telles agences métropolitaines ne s'analyse pas à travers leurs capacités à empiler les briques et le mortier, mais dans la synergie et la réflexion qu'elles peuvent produire à une échelle intercommunale (Levy, 2003).

Pourtant, toutes ces tentatives pour construire des formes de gouvernements métropolitains se sont accélérées depuis le début des années soixante-dix. Paradoxalement, l'impulsion est aussi donnée par l'Etat Fédéral via le *Federal-Aid Highway Act* de 1973, qui impose la création d'une *Metropolitan Planning Organization* (MPO) pour toutes les aires métropolitaines de plus de 50 000 habitants. Amenées à gérer au départ les fonds fédéraux pour la construction des infrastructures routières et le développement des transports en commun, les MPO's deviennent moins dépendantes des fonds fédéraux à partir des années quatre-vingt, en s'ancrant plus localement. Elles vont souvent étendre leurs domaines de compétence, notamment au niveau de la planification urbaine. Le vote de *l'Intermodal Surface Transportation Efficiency Act* en 1991 a renforcé les MPO en les rendant gestionnaires de nouveaux fonds fédéraux destinés au développement local des transports multimodaux, mais incluant également des objectifs en matière de réduction de pollution de l'air, de stimulations économiques ou encore d'équité sociale et de logements. L'une des expériences les plus abouties est celle de Portland dans l'Oregon. METRO est la MPO désignée pour la région de

Portland et à ce jour, la seule instance de planification urbaine aux Etats-Unis dont les membres sont directement élus par les citoyens. Depuis 1979, l'agence de planification régionale définit des *Urban Growth Boundaries* (UGB) pour Portland, 23 municipalités et 3 comtés, afin de délimiter les zones à densifier et protéger les zones naturelles et agricoles. En complément, de manière assez classique aujourd'hui, l'agence développe aussi des initiatives pour optimiser la rentabilité des services et équipements publics, promouvoir la mixité fonctionnelle et sociale des quartiers, encourager les modes de transport doux (vélo, marche…) et intensifier l'usage des transports en commun : l'un des objectifs affichés est de diminuer de 20 % d'ici 30 ans le nombre de *miles* parcourus annuellement par les véhicules individuels. Entre 2002 et 2006, ce chiffre a d'ailleurs reculé d'environ 5%. L'une des réussites du gouvernement métropolitain de Portland est d'avoir réussi à inculquer aux citoyens et activistes l'échelle régionale comme référence (Orfield, 1997), permettant ainsi le développement d'une culture urbaine traditionnellement centrée, au mieux sur l'échelle municipale, au pire sur celle du quartier.

Néanmoins, sauf pour quelques rares exceptions comme Portland ou Minneapolis-St Paul qui disposent de gouvernements d'agglomération ayant des compétences transférées de la part des communes et peuvent ainsi mener une politique plus holistique d'aménagement régional, les structures métropolitaines jouissent souvent d'un pouvoir limité (tableau 3.5). Issues d'associations volontaires de communes, généralement sans véritable pouvoir fiscal, ni réglementaire par rapport à l'usage des sols par exemple, ces instances métropolitaines ont le plus souvent un rôle consultatif grâce au développement de la dimension prospective de leurs missions (économie, planification, environnement…). Aujourd'hui, nous pouvons affirmer que seule la gestion des transports publics et des infrastructures routières fait l'objet d'une gouvernance métropolitaine affirmée à l'échelle de l'ensemble des aires métropolitaines. Les *Metropolitan Planning Organizations*, en servant d'agence de réception et de transfert des fonds fédéraux et fédérés servant au développement des infrastructures de transport, occupent une position stratégique à l'échelle régionale, mais leur champ d'action, malheureusement circonscrit sectoriellement, ne répond que partiellement à l'ampleur et la diversité des enjeux actuels touchant les métropoles états-uniennes, en particulier dans le domaine de la coopération transfrontalière.

Aire Métropolitaine (MSA)	Structure métropolitaine	*Regional Plan* effectif en 2009	Appréciation du pouvoir de la structure métropolitaine	Site Internet
New York	nd	nd	nd	
Los Angeles	Southern California Association of Governments	The Regional Comprehensive Plan: Helping Communities Achieve a Sustainable Future	fixe des objectifs mais les municipalités et les comtés sont maîtres de leur planification	www.scag.ca.gov
Chicago	Chicago Metropolitan Agency for Planning	2040 Regional Framework Plan : realizing the vision	fixe des objectifs mais les municipalités et les comtés sont maîtres de leur planification	www.chicagoareaplanning.org
Philadelphia	Delaware Valley Regional Planning Commission	Destination 2030 : the long range plan	vision régionale mais organise surtout la concertation et consultation	www.dvrpc.org
Dallas	North Central Texas Council of Governments	Region Plan for Region 40	élaboration d'une vision stratégique pour la région mais portée modeste	www.nctcog.dst.tx.us/
Miami	South Florida Regional Planning Council	Strategic Regional Policy Plan for South Florida	rôle consultatif avec une portée modeste	www.sfrpc.com/
Houston	Houston-Galveston Area Council	aucun	aide technique mais portée modeste	www.h-gac.com
Washington	Metropolitan Washington Council of Governments	aucun	pouvoir limité en matière d'aménagement du territoire	www.mwcog.org/home.asp
Atlanta	Atlanta Regional Commission	EnVision6 : Atlanta Regional Plan	pouvoir très limité avec un rôle consultatif	www.atlantaregional.com/cps/rde/xchg/
Detroit	Southeast Michigan Council of Governments	aucun	réalise des plans de secteurs et intervient sur des questions d'environnement (rôle consultatif)	www.semcog.org/
Boston	Boston Metropolitan Area Planning Council	Metroplan 2020	rôle consultatif avec une portée modeste	www.mapc.org
San Francisco	Association of Bay Area Governments	Aucun	force de proposition mais sans pouvoir d'implémentation	http://www.abag.org/
Phoenix	Maricopa Association of Governments	Aucun	le comté est en charge de l'élaboration du Maricopa County 2020, Eye to the Future.	www.mag.maricopa.gov/display.cms
Seattle	Puget Sound Regional Council	Vision 2040	surveillance de la mise en œuvre par les communes	www.psrc.org
Minneapolis-St. Paul	Metropolitan Council of the Twin Cities Area	2030 Regional Planning Framework	une forte implication dans l'aménagement avec une gestion directe au niveau métropolitain	www.metrocouncil.org

Aire Métropolitaine (MSA)	Structure métropolitaine	*Regional Plan* effectif en 2009	Appréciation du pouvoir de la structure métropolitaine	Site Internet
San Diego	San Diego Association of Governments	Regional Comprehensive Plan	issue de la proposition C en 1988. Portée importante car les municipalités sont soumises à évaluation	www.sandag.cog.ca.us
St. Louis	East-West Gateway Coordinating Council	Aucun	pas d'implication directe dans l'aménagement qui reste aux mains des municipalités	www.ewgateway.org
Baltimore	Baltimore Metropolitan Council	Aucun	pouvoir très limité en matière d'aménagement	www.baltometro.org/index.asp
Tampa	Tampa Bay Regional Planning Council	Future of the region : a strategic regional policy plan for the Tampa Bay Region	un plan sans portée légale	www.tbrpc.org
Pittsburgh	South western Pennsylvania Commission	aucun	quasi absence d'implication sur les questions d'aménagement car l'orientation est plutôt économique	www.pittsburgh-region.org/
Denver	Denver Regional Council of Governments	Metro Vision 2000	le plan est réalisé pour guider la croissance mais reste indicatif	www.drcog.org
Cleveland	Northeast Ohio Areawide Coordinating Agency	aucun	pas d'implication directe sur les questions d'aménagement	www.noaca.org
Portland	Metropolitan Service District	Regional Framework Plan	pouvoir de contrôle sur les plans municipaux et détermination des *growth boundaries*	www.metro-region.org
Cincinnati	Ohio-Kentucky-Indiana Regional Council of Governments	Aucun	n'est pas impliqué directement dans les questions d'aménagement (anime un comité de réflexion)	www.oki.org
Sacramento	Sacramento Area Council of Governments	Metropolitan Transportation Plan for 2035	un plan tourné vers la planification des transports mais avec un volet *Smart Growth*. Aucun impact réglementaire sur la gestion des sols	www.sagog.org/

Tableau 3.5 : Evaluation de l'impact des autorités régionales de planification pour les 25 plus grandes métropoles aux Etats-Unis.
(sources : sites internet des agences, relevé G. Billard)

III.2] La coopération inter-métropolitaine : les cas des régions urbaines de San Diego et de la Cascadia.

La coopération entre gouvernements locaux au sein d'un espace régional n'est pas la seule manifestation du processus matérialisant la dimension collective inhérente à l'élaboration et la conduite de politiques communes. D'autres processus collaboratifs se développent depuis plus d'une dizaine d'années impliquant des métropoles devant faire face à des enjeux dépassant l'échelle des organisations métropolitaines opérant habituellement. La gouvernance métropolitaine prend ainsi une configuration plus atypique, moins ancrée territorialement et moins institutionnalisée. La mise en réseau d'acteurs, au-delà de l'aire métropolitaine, représente alors un moyen pour les métropoles, y compris entre-elles, d'élargir et d'enrichir leurs champs d'interventions. Le réseautage, plutôt que le gouvernement, a aussi l'avantage de permettre de dépasser les frontières constitutionnelles relativement imperméables des Etats fédérés et celles encore plus marquées des nations souveraines.

A l'instar des 24 autres plus grandes métropoles des Etats-Unis, la région urbaine de San Diego (2,9 millions d'habitants pour 11 676 km²) possède une instance qui fait office d'organe de gestion métropolitaine. Créée en 1966 par la réunion de quelques gouvernements locaux et du Département de Planification du Comté, la *Comprehensive Planning Organization* est devenue en 1980 le *San Diego Associations of Governments* (SANDAG) et regroupe aujourd'hui les représentants de 18 municipalités et du comté. Le SANDAG associe aussi au processus de décision (sans droit de vote) plusieurs organismes publics tels que le US Department of Defense, le San Diego Unified Port Authority, le California Department of Transportation ou le Metropolitan Transit System. L'instance représente aussi une plate-forme consultative élargie en intégrant fréquemment la société civile aux débats, et notamment le secteur associatif (usagers des transports publics, défenseurs de l'environnement, acteurs privés, Chambre de Commerce, représentants de tribus indiennes)… En 2003[22], le SANDAG a renforcé son rôle d'organisme en charge de la planification, de la construction et, dans une certaine mesure, du financement des infrastructures de transport. Mais ses responsabilités s'étendent également, à l'échelle métropolitaine, aux domaines de la planification urbaine et de la gestion de la croissance (*Smart Growth Policy*) avec l'élaboration d'un *Regional Comprehensive Plan*, de la sûreté publique (organisme d'études sur les questions de

[22] *State Law SB 1703*.

délinquance) ou encore de l'environnement (qualité de l'eau, de l'air, question des espaces non-urbanisés…).

Bien que le SANDAG, de par ses champs d'intervention et la légitimité que lui reconnaissent localement les municipalités, soit devenu un acteur fort de la gestion métropolitaine, sans pourtant revendiquer le statut de gouvernement métropolitain, l'originalité de la démarche coopérative est plus lisible dans la dimension binationale prise par la mise en réseau. En effet, sur les questions générales de développement économique, d'énergie, de transport, d'environnement ou encore de sécurité, le SANDAG possède un Comité Frontalier (*Border Committee*) composé de 12 membres américains (dont un issu de chaque comté frontalier au Mexique : San Diego et Imperial) et d'un représentant du Mexique (Consul Général du Mexique). Au sein d'un programme global intitulé *Comprehensive Border Coordination Projects*, l'objectif est d'appréhender la planification sous l'angle transrégional (inter-comtés[23]) mais également transnational. La coordination de certaines opérations foncières et politiques publiques revêt une importance de plus en plus cruciale au sein d'un espace d'urbanisation continue entre la métropole de San Diego et sa jumelle frontalière Tijuana (1,6 million d'habitants en 2005). La coopération transfrontalière a même récemment franchi une nouvelle étape avec l'adoption en 2007 du *Otay Mesa-Mesa de Otay Binational Corridor Strategic Plan*, un document de planification urbaine, de développement économique, de gestion des transports et de l'environnement sur une zone commune à trois municipalités (San Diego et Chula Vista aux Etats-Unis et Tijuana au Mexique).

[23] En plus de celui de San Diego, trois autres comtés sont représentés au sein de ce Border Committee : Imperial et surtout Riverside et Orange qui appartiennent à la grande région métropolitaine de Los Angeles au nord.

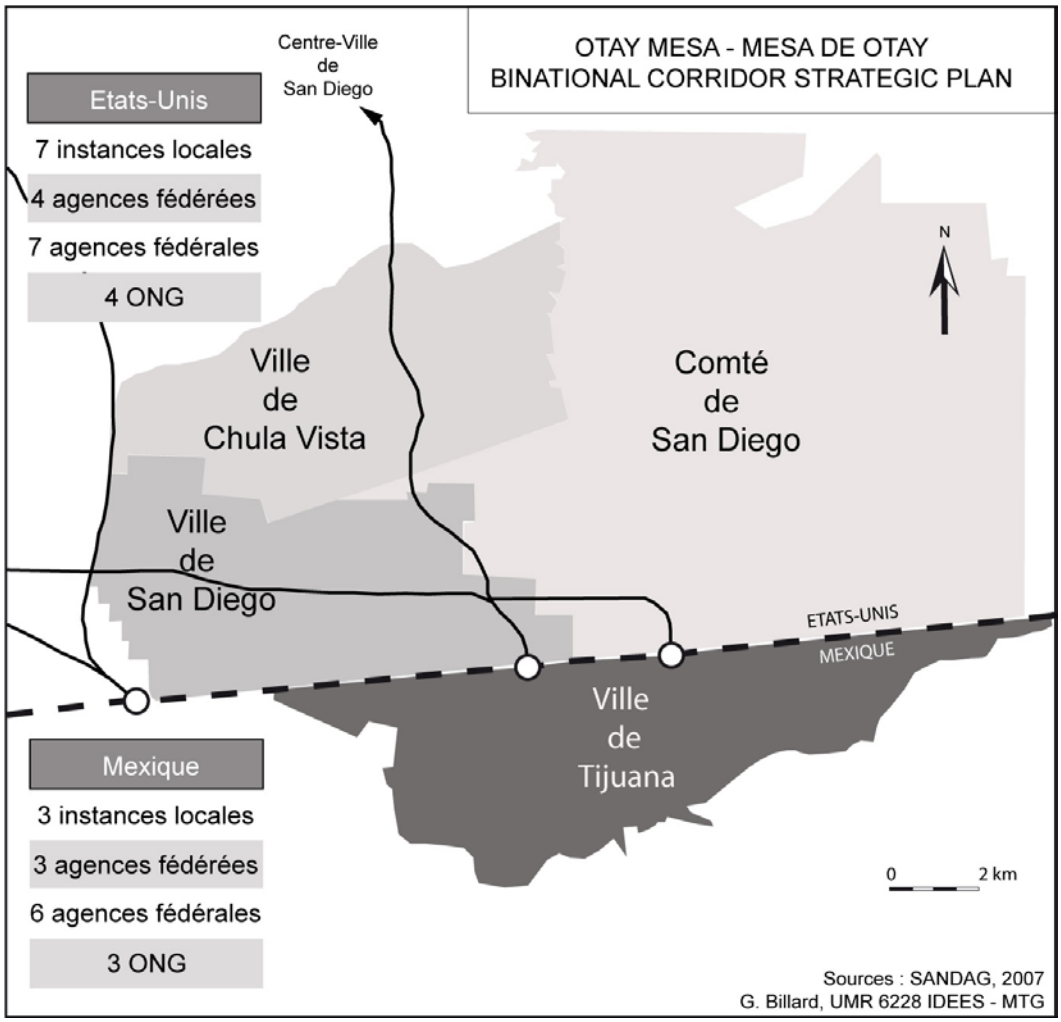


Figure 3.2 : Aire du *Otay Mesa-Mesa de Otay Binational Corridor Strategic Plan* et origines des partenaires du projet.

Ce premier exemple démontre que le caractère polycentrique du développement métropolitain est une réalité assimilée par les gouvernements locaux opérant dans la région de San Diego. Il semble également évident que, pour le SANDAG, la notion de frontière prend un caractère hautement stratégique. San Diego est prise en étau entre Los Angeles au Nord et Tijuana au sud. Plutôt que de s'isoler dans un monocentrisme affaiblissant le potentiel de développement, les élus ont opté pour une mise en réseau des principaux acteurs locaux, fédérés et fédéraux, y compris en tissant des liens transnationaux avec le Mexique (Fig. 3.2).

L'émergence de la *Cascadia Region* en tant qu'espace de collaboration symbolise également cette volonté de coopération entre plusieurs municipalités au sein d'un vaste espace bi-national (Etats-Unis, Canada) et tri-étatique (Oregon, Washington et Colombie Britannique) de plus de 12 millions de personnes et à fort potentiel attractif. Elément moteur de ce mouvement aux côtés de Vancouver et Portland, la ville de Seattle s'est résolument engagée depuis le début des années quatre-vingt-dix dans la mise en place d'une cellule d'échanges et de prospective : le *Cascadia Metropolitan Forum*. Celle-ci est constituée de représentants des gouvernements locaux issus du Puget Sound Regional Council (région de Seattle), du Metro (Portland) et du Greater Vancouver Regional District (Fig. 3.3). Les réunions annuelles du *Cascadia Metropolitan Forum* ne reflètent que la face la plus visible de la collaboration régionale car de nombreux autres acteurs, privés notamment, participent au sein de plusieurs structures coopératives au profil souvent sectoriel (*Pacific Northwest Economic Region Council, Pacific Corridor Entreprise Council, Cascadia Transportation and Trade Task Force, International Center for Sustainable Cities*…) à la réflexion prospective à l'échelon de la région du Nord-Ouest Pacifique. Le développement économique (transfert de technologie, collaboration entre sites portuaires…) et l'organisation des transports à l'échelle du corridor Vancouver-Seattle-Portland (projet de train à grande vitesse par exemple) apparaissent comme des domaines privilégiés d'échanges, d'études et de projets. Néanmoins, les problèmes environnementaux (préservation du Puget Sound, amélioration de la gestion de la pression urbaine sur les terres agricoles et naturelles…), la planification urbaine[24], l'amélioration du transit des flux économiques transfrontaliers Etats-Unis / Canada ou encore la promotion collective du tourisme en région Cascadia reviennent fréquemment dans les débats (Artibise, 1995).

L'originalité de la démarche repose incontestablement sur le caractère multimodal de la coopération. C'est bien la multitude d'organisations et leur géométrie variable (Fig. 3.3) et non la création *a fortiori* d'un seul organisme, qui donne une consistance et une visibilité aux liens inter-métropolitains tissés entre les agglomérations leaders de cette région Cascadia. Indéniable atout dynamique, le foisonnement de structures représente parallèlement l'une des faiblesses de ce réseau au moins sur deux points. Il reste difficile d'élaborer une vision sur le long terme en raison du manque de cohésion entre les divers acteurs et cela en dépit de la

[24] En avril 1999, à Seattle, 5 700 professionnels de l'aménagement et de l'urbanisme se sont réunis pour débattre de l'avenir de la planification urbaine dans la région Cascadia (Goldsmith S.,(1999)," Planners ponder the future of Casacadia", *Seattle Post-Intelligencer*, 26 avril 1999).

cohérence géographique, économique et culturelle de la région (Artibise et *al*., 1997). Mais au-delà de la construction d'un projet collectif, l'autre frein reste l'absence d'une autorité institutionnalisée capable de traduire ces objectifs partagés en actions concrètes dans un contexte de forte fragmentation horizontale (multiplicité des intérêts municipaux) et verticale[25]. Le cas de la région Cascadia démontre qu'une grande variété d'acteurs, institutionnels ou non, peut donner corps à un projet ambitieux en peu de temps, une énergie qui se doit d'être relayée par un passage à l'acte convaincant (Artibise et *al*., 1997). En effet, la bascule de l'état de réflexion à l'implémentation reste une étape déterminante mais souvent délicate pour crédibiliser et ancrer durablement la mise en réseau.

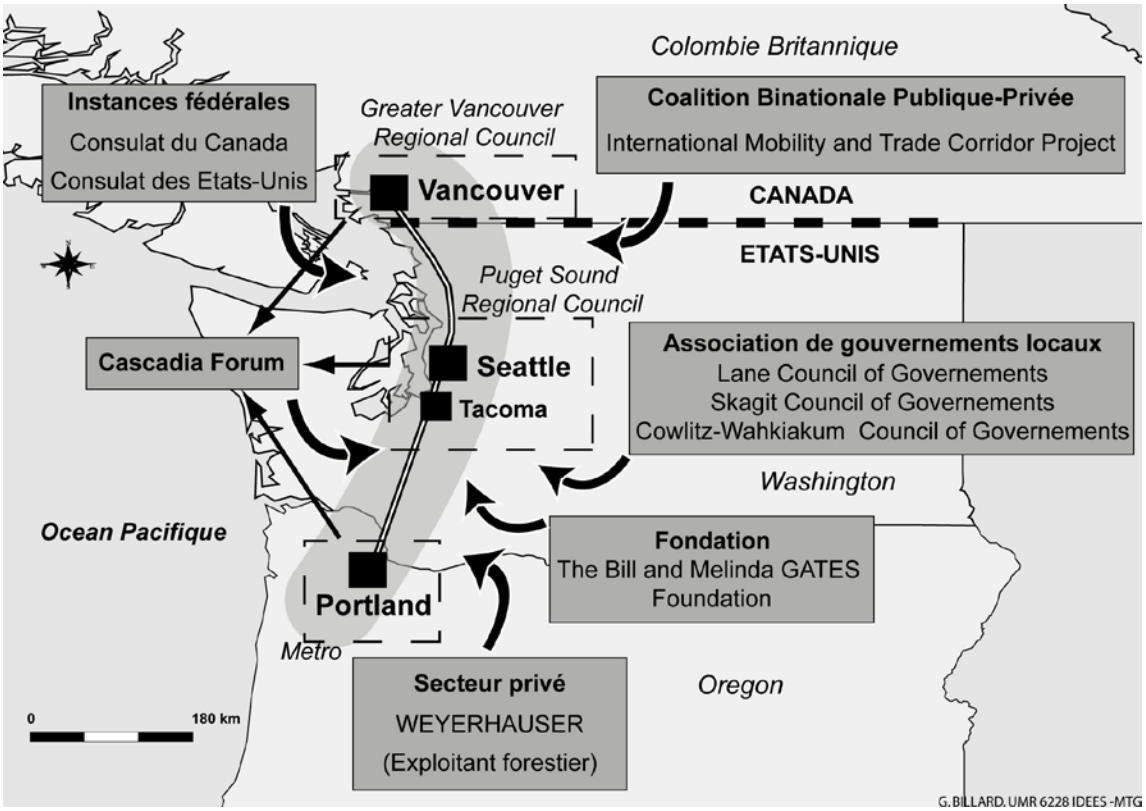


Figure 3.3 : les principaux participants et sponsors à l'*Annual Cascadia Conference* and *Metropolitan Forum* tenu en 2007.

[25] La Constitution américaine, contrairement à la canadienne, donne au Congrès seul le pouvoir de réguler le commerce des Etats-Unis avec les autres nations mais également les Etats fédérés entre eux.

IV] LA DIFFICILE INTEGRATION VERTICALE DANS LA GESTION DES METROPOLES AUSTRALIENNES : LE CAS DE SYDNEY

L'agglomération de Sydney nous renvoie généralement l'image d'un modèle urbain hybride, empruntant sa morphologie aux métropoles nord-américaines (une aire métropolitaine s'étirant jusqu'à 60 kilomètres du *downtown*) et son organisation socio-spatiale à la logique européenne. Dans un contexte de globalisation extrêmement prégnant, il semble ainsi pertinent de s'interroger sur l'évolution de la gestion d'un espace métropolitain en proie à un fort étalement urbain. Cette croissance urbaine n'induit pas seulement des changements morphologiques, elle invite à réfléchir sur l'évolution du mode de gestion pris en étau entre la logique du système fédéral au sein duquel le pouvoir du gouvernement de Nouvelle-Galles du Sud reste fortement discrétionnaire. L'Etat adopte aussi une position ultra-défensive vis-à-vis des communes de l'aire métropolitaine qui voudraient développer des coopérations intercommunales innovantes.

IV.1] Le contexte métropolitain

Fondée par les Anglais en 1788, l'agglomération de Sydney a largement franchi le cap du million d'habitants après la Seconde Guerre mondiale pour devenir la zone urbaine la plus peuplée du continent, concentrant environ 20 % de la population totale du pays. Entre 1995 et 2000, l'aire métropolitaine (*Sydney Great Metropolitan Region*) a enregistré un gain de 264 000 résidants, passant de ce fait la barre des 4 millions d'habitants. Sous l'effet de la croissance démographique, la tache urbaine de Sydney n'a cessé de progresser en direction de l'ouest et du sud-ouest, atteignant respectivement Penrith et Campbelltown à une cinquantaine de kilomètres du *Downtown*, tandis qu'un corridor d'urbanisation d'égale distance s'est développé le long de la côte, selon une direction méridienne. Ces couloirs d'urbanisation sont le fait combiné de l'essor des infrastructures automobiles depuis les années cinquante, des larges parcelles de terrains disponibles notamment dans la partie ouest de l'agglomération et d'un attrait de plus en plus marqué pour la localisation résidentielle littorale (*beach lifestsyle*) : dans les années quatre-vingt-dix, un quart des Australiens vivait déjà à moins de 3 km de la mer (Newton, 2002).

Aujourd'hui, la ville de Sydney ne compte que 160 143 habitants (ABS, 2006), soit 3,7 % de la population totale de la grande région métropolitaine, contre 7 % en 1947. L'*Inner Suburbs*

(Fig. 3.4) pesait pour 40,5 % du total métropolitain en 1947 puis seulement pour 16,9 % en 2003. À l'instar des villes états-uniennes, le CBD de Sydney concentre néanmoins une large majorité des emplois dans le tertiaire supérieur (50,6 % du total de l'agglomération) avec 4,25 millions de m² de bureaux contre environ 1,6 million pour le reste de l'aire métropolitaine[26] (principalement à North Sydney et Parramatta). La ville de Sydney *stricto sensu* abrite 13 % de l'emploi total de l'agglomération mais 39 % des sièges sociaux des 150 plus grandes compagnies australiennes et 75 des 100 plus importantes sociétés de hautes technologies et communication[27].

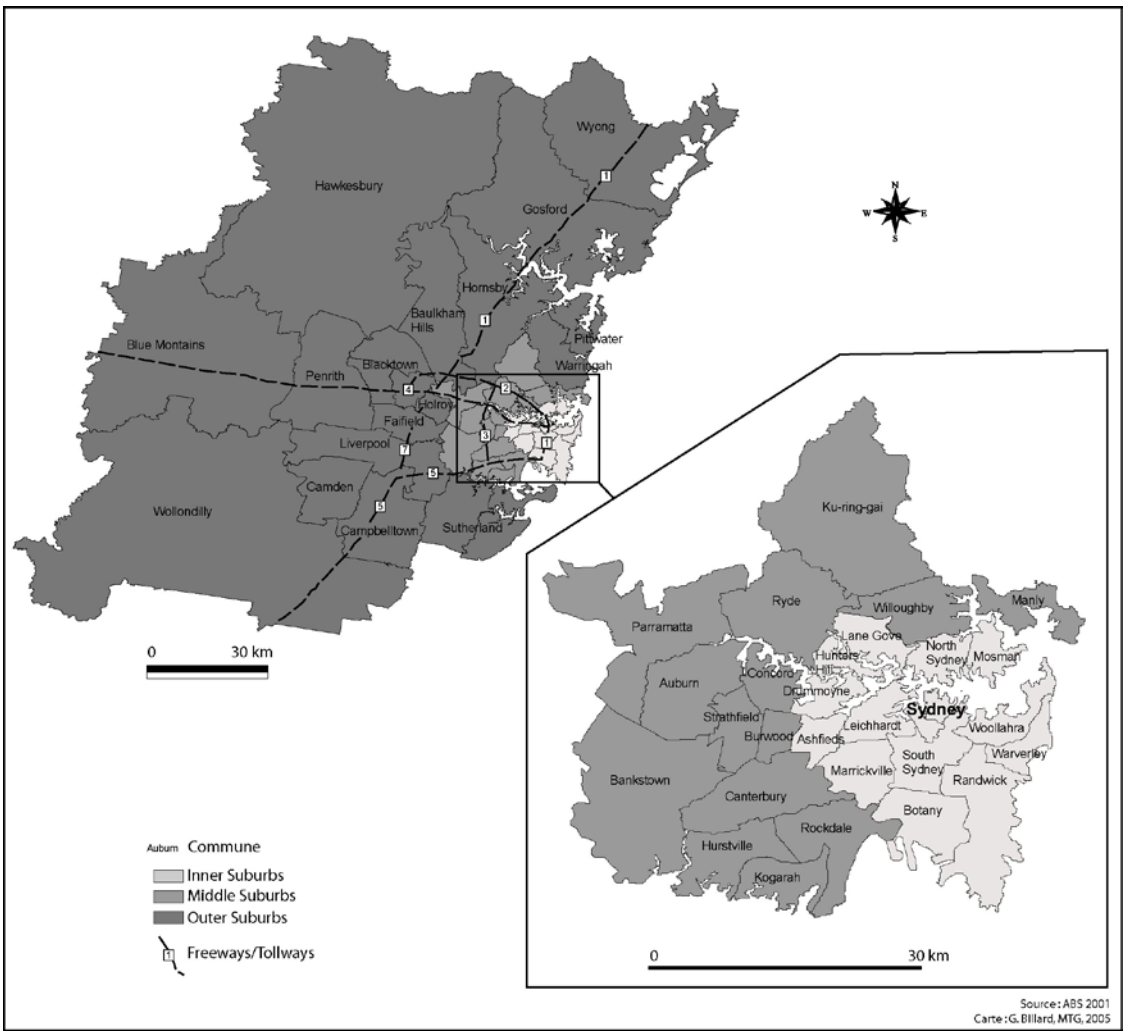


Figure 3.4 : Les gouvernements locaux de la région métropolitaine de Sydney.

[26] City of Sydney, (2000), *Sydney 1999* : 97.
[27] City of Sydney, (2000), *Sydney 1999* : 113.

IV.2] Organiser l'espace métropolitain : planification urbaine et coopérations locales verticales

La première tentative pour organiser l'espace métropolitain autour de Sydney date de 1909, mais c'est sur le modèle du plan d'Abercrombie pour Londres que le comté de Cumberland[28] lance en 1948 une politique urbaine basée sur le développement de centres industriels et commerciaux satellites pour décongestionner la ville-centre (Searle, 2002). Élaborées à partir d'une projection démographique sous-évaluée, les ceintures vertes agricoles (ex. Blacktown) qui devaient isoler les nouveaux développements du tissu urbain dense préexistant ont cédé sous la pression foncière et le laxisme des autorités, qui laissent des lotissements non-planifiés se construire sur la frange ouest de l'aire métropolitaine.

Le plan de 1968 (*Sydney Region Outline Plan*) marque un tournant dans l'approche de la planification : suivant l'exemple de Copenhague (*fingers plan*), le gouvernement de Nouvelle-Galles du Sud - dont Sydney est la capitale - opte pour une stratégie visant à orienter la croissance métropolitaine vers des corridors drainés par les axes de communication majeurs (routes/rails) et s'articulant autour de points d'ancrage constitués des villes de banlieue les plus importantes, tout en protégeant de l'urbanisation les interstices situés entre ces couloirs de développement. Cette période voit donc l'affirmation du principe de déconcentration défendu par le gouvernement travailliste de Withlam, qui finance notamment la relocalisation des industries et la construction d'infrastructures dans les zones déficitaires de l'*Outer Suburbs*, ainsi que l'aménagement de villes nouvelles comme Macarthur au sud-ouest de Sydney (Searle, 2002). Il s'agit de rompre avec le concept de limitation de la croissance pour adopter celui de modélisation spatiale de cette dernière plus en adéquation avec l'idéologie australienne. En effet, l'Australie colonisée est marquée par le syndrome originel "*d'une petite nation mais d'un grand pays qui renvoie à la notion de se peupler ou périr […] ceci donne une réelle valeur au concept : ma ville est plus grande que la tienne et croît plus vite*" (Salt, 2004 : 34). Sous la pression de l'euphorie économique et démographique de l'Après guerre (*Long Boom*), Sydney s'affirme définitivement devant sa rivale historique Melbourne comme l'agglomération dominante du pays (3 millions d'habitants en 1970), avec l'émergence d'une méga-région constituée de Sydney-Newcastle-Wollongong.

[28] Ce comté, aujourd'hui disparu, regroupait l'essentiel de l'aire métropolitaine de Sydney (hormis quelques communes ou comtés parmi les plus éloignées de l'*Outer*).

« *Sydney est typique d'une métropole mondiale qui expérimente la croissance de ses fonctions de commandement et de contrôle, de ses activités financières et de services internationaux* » (Searle, 2002 : 317). De fait, la maîtrise de l'étalement urbain ne résiste pas à la demande foncière, à l'essor des transports mécanisés (en 1968, un Australien sur trois possédait une voiture contre un sur huit en 1945[29]) et à la politique d'encouragement à l'acquisition de propriété individuelle en direction des vétérans de la Seconde Guerre mondiale (*War Service Home*) et des ménages (garantie des taux par la Banque Centrale). Rien d'étonnant donc si « *entre 1950 et 1960, l'Australie et la Nouvelle-Zélande construisirent plus de maisons individuelles en accession qu'aucun autre pays industrialisé* » (Badcock, 2000 : 256).

Entre 1975 et 1990, le gouvernement de Nouvelle-Galles du Sud recentralise les pouvoirs en matière d'élaboration et de mise en œuvre des politiques urbaines[30], créant une tension importante avec les collectivités locales ; parallèlement, ce même gouvernement limite ses investissements et cherche à développer un partenariat public-privé en matière d'aménagement sur le modèle anglais des *corporations*[31]. La période de récession engage le gouvernement dans une course économique aspatialisée servie par une planification urbaine dérégulée et justifiée « *par une compétition entre les villes pour capter les capitaux et les emplois dans une économie de plus en plus globale et mobile* » (Searle, 2002 : 318). La politique de déconcentration industrielle est ainsi pratiquement abandonnée et 342 km de *freeways* (M2, M4, M5 – voir fig. 2) sont construits en partenariat avec des opérateurs privés. Ceci remet en cause les principes de l'*Outline Plan* de 1968 (Kremer, 2003) et facilite l'expansion résidentielle peu dense, consommatrice d'espaces agricoles et non rentables (sous-utilisation des écoles, services publics, réseaux énergétiques…) des *Outer Suburbs* aux faibles capacités d'emplois et mal connectées aux réseaux de transports en commun. En 1979, l'*Environmental Planning and Assessment Act* réinjecte des considérations environnementales et prône une nouvelle gouvernance métropolitaine (incitation à la concertation entre les gouvernements locaux et les citoyens), tout en incitant les conseils municipaux à conclure des partenariats avec des prestataires privés en matière de fourniture de services et de construction

[29] Frost, Dingle, 1995 : 22.

[30] Au début des années soixante-dix, le *NSW Planning Department* passe de douze membres avec un équilibre entre communes et État à seulement cinq membres nommés par la NSW dont un représentant des communes et un de la communauté pour l'ensemble de la métropole (Roseth, 2003).

[31] Voir Merlin P., "L'aménagement du territoire en Grande-Bretagne", in *L'aménagement du territoire*, Paris, PUF, 2002 : 79-114.

d'équipements (Wilmoth, 2003 : 113 ; McManus, 2005 : 43). Après la mise en place d'un nouveau programme (*Sydney into the Third Millenium*), basé sur le principe d'une densification des zones urbaines déjà aménagées et d'une ré-intervention du gouvernement de la Nouvelle-Galles du Sud, la déception est grande face au décalage entre le discours officiel et les moyens financiers réellement engagés.

Pourtant, au début des années quatre-vingt-dix, le ralentissement de l'immigration étrangère, la diminution de la taille des ménages, la montée idéologique des principes du développement durable sont des éléments favorables à une maîtrise de l'extension urbaine (Meyer, 2003 : 13). La notion de ville compacte (ou de consolidation urbaine) devient la colonne vertébrale du programme *Better Cities* de 800 millions de dollars australiens lancé en 1991-1992 par la Nouvelle-Galles du Sud. Cette politique autorise la division des logements et augmente le seuil minimal des densités à l'hectare dans les nouvelles zones ouvertes à l'urbanisation. Si cette dernière mesure est renforcée en 1995 (quinze lots à l'hectare au minimum contre dix auparavant) avec l'arrivée d'un nouveau gouvernement néo-libéral, celui-ci annule la division des logements, suspend le programme *Better Cities* et introduit une nouvelle politique urbaine : *Cities for the 21st Century*. Élaboré à l'échelle de la *Sydney Great Metropolitan Region*, ce programme semble s'attaquer de manière plus cohérente aux problèmes liés à l'étalement urbain en désignant quatre grands centres et neuf sous-centres pour intensifier la croissance, en instaurant le seuil minimal de 65 % d'appartements dans les nouveaux développements résidentiels et en coordonnant l'ensemble de la planification avec l'*Integrated Transport Strategy*[32]. En 1998, *Shaping our cities*[33] prolonge le mouvement général de densification tout en restant cependant très favorable aux zones déjà attractives (Inner Sydney, Parramatta, Newcastle, Wollongong…). Ce plan assure également la promotion du développement durable, surtout par rapport à la gestion des ressources en eau. Le mouvement de consolidation urbaine tente d'orienter la croissance urbaine vers d'autres directions idéologiques et géographiques mais l'héritage laissé par le mouvement de suburbanisation est tenace (Frost, Dingle, 1995). Dans un contexte où le gouvernement de Nouvelle-Galles du Sud s'impose en tant qu'autorité la plus puissante et active en matière de planification urbaine car responsable de la politique urbaine, des logements sociaux, du contrôle environnemental ou encore des services publics de transport (McManus, 2005), il bride les capacités d'innovation des autorités municipales. D'ailleurs, pour ce même P. McManus (2005 : 54), la construction à terme d'un gouvernement métropolitain efficient

[32] Équivalent du Plan de Déplacement Urbain (France).
[33] Collectif, (1998), *Shaping our cities*, , New South Wales Department of Urban Affairs and Planning.

(association de municipalités) est vécue comme une menace par le gouvernement. La présence, omnipotente mais volatile au vu des alternances partisanes, des autorités de Nouvelle-Galles du Sud explique le manque de coordination à l'échelle régionale des politiques de lutte contre l'étalement urbain et les inégalités socio-spatiales, ce qui fait de la métropole de Sydney une aire ingouvernable (Dodson, 2003). A titre d'exemple, les autorités de Nouvelle-Galles du Sud maintiennent une Cour d'Appel (*Land and Environment Court*) qui défend l'intérêt de l'État et souvent des promoteurs privés face aux gouvernements locaux.

Dans les années quatre-vingt, le réaménagement de Darling Harbor dans le centre de Sydney a semblé ouvrir une brèche dans la préférence marquée pour le modèle suburbain : « *il a fait prendre conscience des capacités de réussite d'opérations visant à la reconquête des quartiers centraux* » (Salt, 2004 : 51). Cependant, au-delà du projet urbain ponctuel, seule une volonté politique forte à l'échelle de la métropole pourrait infléchir l'étalement urbain. Malgré le volontarisme affiché en matière de maîtrise de l'étalement urbain, l'inversion des forces centrifuges est loin d'être une tâche facile comme le démontre le lancement en 2004 d'une énième politique urbaine[34] qui relance la lutte contre l'étalement urbain et le gaspillage foncier, tout en réaffirmant la volonté de consolider sept sous-centres urbains dans la grande banlieue ouest de Sydney. Alors que 2 millions de dollars australiens seront consacrés aux investissements dans ces secteurs pour renforcer leur attractivité économique et 1,5 milliard pour améliorer leur déserte ferroviaire, le gouvernement de la Nouvelle-Galles du Sud financera paradoxalement une extension du réseau routier rapide (dont le *Cross City Tunnel* en direction de North Sydney) pour une enveloppe totale de 3,6 milliards de dollars australiens.

[34] Department of Infrastructure, Planning and Natural resources, (2004), *Metropolitan Strategy: planning for a better future*, NSW, 24 pages.

IV.3] Gouvernement métropolitain versus coopération entre gouvernements locaux…

La nouvelle stratégie métropolitaine élaborée par l'Etat de la Nouvelle-Galles du Sud et formalisée par l'adoption en 2005 du "*City of Cities : a plan for Sydney's Future*" ne traite que partiellement la problématique de l'intégration verticale des gouvernements locaux. Bien entendu, la consultation des 47 municipalités (LGA) composant l'aire métropolitaine soit de manière individuelle, soit regroupées au sein des *Metro CEO's Groups* et des *Regional Organisation of Councils* (ROCs) pose les bases de la coopération. Mais deux éléments limitent sans doute l'efficacité d'une collaboration entre les deux échelons institutionnels. En premier lieu, le caractère très descendant de la démarche conforte un peu plus la position dominante du gouvernement fédéré, renforçant malheureusement le sentiment de rapport de forces au sein du processus de prise de décision. Au-delà, la deuxième faiblesse du système repose sur la fragmentation des gouvernements locaux qui, bien que regroupés en organisations régionales, avancent en ordre dispersé. Dans la région métropolitaine de Sydney, il n'existe pas moins de quatre ROCs avec parfois des communes, comme la ville de Sydney, qui intègrent deux ROCs simultanément. Le *Southern Sydney Regional Organisation of Councils*, qui recouvre la zone la plus centrale de la métropole dont la municipalité de Sydney, n'englobe que onze gouvernements locaux : les municipalités, dispersées collectivement, offrent donc une cohésion moindre au bloc monolithique formé par le gouvernement de la Nouvelle-Galles du Sud et ses agences sectorielles.

Finalement, l'exemple australien diffère peu du cas nord-américain, même si certaines provinces canadiennes semblent afficher une volonté plus grande de régler ce problème de la gouvernabilité de ses grandes métropoles. "*Le système américain de gouvernements locaux est complexe et fragmenté et évolue de lui-même sans trop d'intervention de la part des Etats. Cette situation diffère de celle observée au Canada où les provinces jouent un rôle plus actif en matière d'organisation municipale*" (Blais, 2005 : 6). Spiller (2005 : 15) met ainsi en garde les élus sur le fait que "*nous sommes arrivés aujourd'hui à un stade où les instituions doivent être reconstruites, notamment les institutions régionales et métropolitaines*". Au sein du système fédéraliste dans lequel les municipalités ont dû batailler constitutionnellement pour affirmer leur position, l'idée d'un gouvernement métropolitain peut être interprétée parfois comme un recul institutionnel et une remise en cause de l'échelon communal. "*A Sydney,*

comme dans les autres aires métropolitaines australiennes, les relations entrent gouvernement fédéré et municipalités sont sous haute tension" (Kübler, 2005 : 35). L"un des blocages réside peut-être dans le fait qu'aucun gouvernement local n'est vraiment capable de donner de l'importance à une politique de dimension métropolitaine souvent confuse et rigide…

D'ailleurs en septembre 2007, Graham Larcombe[35] défend le principe de l'inutilité de la création d'un gouvernement métropolitain (*Metropolitan Authority*). Il considère que la municipalité de Sydney collabore déjà étroitement avec d'autres municipalités sous la tutelle de l'Etat fédéré : celui-ci est plus apte à dépasser l'approche habituellement monocentrée en adoptant politiquement une vision polynucléaire de l'espace métropolitain. Se doter d'un nouvel échelon gouvernemental intermédiaire *(new tier of government*) n'apparaît donc pas foncièrement prioritaire. Par contre, développer de nouvelles collaborations entre gouvernements locaux et consolider les partenariats avec les milieux économiques et les citoyens semble constituer les bases actuelles pour tendre vers une gestion plus efficace et consensuelle des grandes régions urbaines aux Etats-Unis, au Canada et en Australie.

[35] Larcombe G., (2007), *Partners in prosperity - governments working together for sustainable cities*. (http://www.sydneymedia.com.au/asset/2/upload/Partners_in_Prosperity_-_CoS_Business_Forum_12-9-071.pdf)

CONCLUSION : QU'EN EST-IL DES CITOYENS ?

"Les métropoles sont devenues aujourd'hui l'un des lieux où se posent avec le plus d'acuité les enjeux de nos sociétés. Enjeux économiques puisque c'est dans les villes que sont produites la richesse et la croissance économique ; enjeux sociaux puisqu'elles sont le théâtre des misères et des inégalités ; enjeux environnementaux car de leur mode de développement dépend en large mesure l'avenir de la planète ; enjeux politiques enfin car c'est dans les métropoles que se pose aujourd'hui avec force la question de démocratie et de gestion politique de la diversité sociale et culturelle"
(Lefèvre, 2005 : 81).[36]

Ce chapitre a débuté par le positionnement politique du nouveau Président américain, lors de son investiture à la candidature démocrate. L'autre question sous-jacente du discours de Barack Obama semble encore plus essentielle par rapport à notre réflexion. A quel niveau de dégradation se situent aujourd'hui les villes américaines puisqu'il s'agit de les reconstruire ? Cette reconstruction est-elle à prendre au sens propre ? S'agit-il donc, face au vieillissement du tissu urbain de la ville-centre ou à la désorganisation insulaire des *suburbs*, de s'atteler à une réflexion en profondeur sur la densité et la structure du bâti et de la forme urbaine, de ce que Panerai (2005) qualifie de squelette de la ville ? Sommes-nous dans une dimension plus humaine de l'approche urbaine qui renvoie à la fois à la place de l'individu ou des groupes sociaux dans la ville, ce qui souvent relève de préoccupations axées sur le logement, l'accès à l'emploi ou aux mobilités, par exemple ? Ou bien s'agit-il d'une approche plus économique autour d'un processus actuel et multiformes de métropolisation ? S'agit-il encore d'améliorer la démocratie de la cité ou la performance environnementale de la machine urbaine ? Ou alors est-ce tout à la fois ? C'est-à-dire une reconstruction à l'ambition systémique pour rallier une urbanité idéale et porteuse d'un bien être universel qui serait la résultante espérée du parfait couplage de la densité, de la diversité des objets urbains et de la configuration spatiale de ces derniers[37]. Comme pour la problématique de la gouvernance, malgré des contextes différents, cette quête d'urbanité peut trouver un terrain d'étude dans les métropoles états-uniennes, australiennes et canadiennes.

D'après les propositions de Calthorpe (2008, *op. cit.*), l'une des clés de la mise en place d'une politique urbaine durable repose sur une démarche intégrée et concertée dans laquelle il y aurait une augmentation du pouvoir fédéral à travers ses agences et ses programmes : plus d'interventionnisme, plus d'Etat, mais en ciblant quelques thèmes stratégiques.

[36] Lefèvre C., (2005), "Faire des métropoles de territoires démocratiques", *Pouvoirs Locaux*, n°65 : 81.
[37] Lussault M., (2003), "Urbanité", *In* J. Levy et M. Lussault (dir.), *Dictionnaire de la géographie*, Paris, Belin : 966-967.

Au niveau des transports, il faut que l'Etat délaisse la construction d'autoroutes pour cibler à la fois le déploiement des systèmes de transit de masse et la construction de formes urbaines connexes (type *Transit Oriented Neighborhood*). Le niveau fédéral doit également accentuer son rôle dans l'élaboration et le financement de politiques de protection de la qualité de l'air, l'habitat naturel et les terrains non-bâtis. Même en continuant à financer le crédit à l'accession à la propriété, l'Etat doit se détourner des maisons individuelles pour promouvoir le logement collectif, le renouvellement urbain et la mixité des lieux. Enfin, tout en faisant la promotion de la revitalisation urbaine, l'Etat doit être le garant d'une politique visant à préserver la diversité, la dimension piétonne et l'histoire des quartiers et limiter le financement des grands travaux.

Cependant Calthorpe, dont les intentions louables ne doivent pas faire oublier les intérêts financiers qui découleraient d'une orientation des politiques urbaines vers les concepts défendus par les partisans du *New Urbanism* (voir chapitre 4), oublie ou néglige volontairement un point crucial à notre sens. Le renforcement du poids gouvernemental, au niveau local, peut se heurter à une forte résistance des gouvernements locaux mais également des citoyens eux-mêmes, dans une société où résonnent encore les écrits de Thoreau (*La désobéissance civile*, 1849). En effet, les habitants deviennent des sujets encore plus actifs de la gouvernance urbaine même si leur pouvoir réel reste très difficile à évaluer. Que ce soit au Canada, en Australie et aux Etats-Unis, la force de percussion des citoyens en complément de la démocratie représentative est manifestement moins importante que prévue par les théoriciens du post-modernisme : ces derniers tablaient sur la généralisation de politiques plus fluides et ambigües permettant aux citoyens d'accéder à plus de pouvoir direct en s'alliant ou non avec les différents niveaux gouvernementaux (Taylor, 2007). Quelle place donner au citoyen au sein d'un dispositif de gouvernance plus localisé dans l'avenir ? Le XXIe siècle est-il celui de l'avènement de la démocratie directe (Bussi, Badariotti, 2004) ?

Le droit à la ville défendu par Purcell (2008)[38], qui s'appuie sur les théories d'Henri Lefebvre, dépeint le principe de mobilisation des groupes exclus du jeu politique traditionnel, capables de construire leur propre coalition pour défier les gouvernements locaux[39]. L'auteur évoque ainsi la situation à Los Angeles et surtout à Seattle, un cas emblématique aux Etats-Unis. La

[38] Purcell M., (2008), *Recapturing democracy : neoliberalization & the struggle for alternative urban futures*.
[39] Voir également le livre d'Emmanuelle Le Texier (2006), *Quand les exclus font de la politique : le barrio mexicain de San Diego, Californie*.

situation à Seattle n'est pas une découverte pour nous car, dès le milieu des années quatre-vingt, la municipalité est à l'origine de la mise en place des plusieurs outils qui vont favoriser l'*empowerment* des communautés. La démarche volontariste revendiquée par la mairie a concrètement abouti à la création, par les associations de résidants, d'une quarantaine de plans de secteurs (Billard, 2004). Ceci résulte de la création d'un puissant département municipal tourné vers la planification urbaine et plus largement vers le développement culturel et social des quartiers, via notamment le *Neighborhood Matching Fund Program* (Billard, 1999). Ce programme a été créé en 1989 et repose sur le principe simple de l'effet levier. La municipalité de Seattle verse des fonds à des projets de quartiers ; les résidants fournissent en échange l'équivalent de la somme, soit en dollars (levée de fonds privés), soit en fournitures diverses et/ou en temps de travail communautaire. Entre 1991 et 2001, la ville a ainsi injecté 23 millions de dollars et généré en retour environ 30 millions de dollars, soit un ratio de 1 dollar investi pour 1,6 dollar de retour (Diers, 2004).

Alors que la globalisation économique inflige une inscription mondiale du jeu décisionnel, la subsidiarité est sans doute l'élément qui recentre la question de la gouvernance urbaine vers le local. Plus que jamais, la problématique de la démocratie locale et participative, dans ce jeu ouvert (ou entre-ouvert) à de multiples acteurs, croise celle plus vaste du devenir des espaces métropolitains polymorphes et cosmopolites[40].

Deux tendances peuvent finalement s'opposer. Celle du français Guy Burgel (2006 : 19), affirmant que le problème de la gouvernance est de vouloir passer pour un modèle de démocratie locale alors que les arrangements entre acteurs sont loin d'être toujours démocratiques. Celle de Jim Diers, l'ex-directeur du *Department of Neighborhoods* de la ville de Seattle, qui défend avec conviction une démocratie locale dans laquelle les initiatives citoyennes sont indispensables pour que les gouvernements locaux ne perdent pas pied devant la complexité sociale et environnementale des problématiques urbaines : "*les gouvernements doivent apprendre à voir les quartiers non seulement comme un lieu avec de gros besoins mais possédant également de formidables ressources*". (Diers, 2004 :172). Alors que la reconquête d'un sens du lieu est devenue une priorité pour des politiques urbaines en lutte contre l'étalement urbain, laisser l'opportunité aux résidants de s'exprimer et de s'engager ne représente-t-il pas une pratique à généraliser ?

[40] A paraître en ligne en décembre 2009 : "*la ville et ses nouvelles arènes du débat public*", *L'Espace Politique*, coordination du numéro G. Billard. Dans ce numéro, la question de la démocratie participative est abordée à Montréal (Lila Combes) et à Sydney (Jean-Philippe Raud).

De ce délicat exercice d'équilibre démocratique entre gouvernement et citoyens, il est urgent d'imaginer les conditions opérationnelles d'une gouvernance efficiente et juste. En Australie, l'exercice contemporain de planification urbaine est de plus en plus marqué par ces questions d'engagement communautaire et d'implication des citoyens : "*mais si les encouragements à une participation accrue des résidants émergent clairement, dans la pratique, la société civile se voit bridée dans la portée réelle de ses actes*" (Eversole, Martin, 2005 : 7). Un autre obstacle se dessine dans ce jeu de la démocratie participative. Comme le souligne fort justement Sorman (2004) à propos du cas états-unien, la démocratie directe n'a pas toujours pour objet de prendre des décisions mais plutôt parfois d'empêcher les gouvernements d'en prendre. Devant l'enjeu que représente aujourd'hui la gestion intégrée des ensembles métropolitains sous le poids de la suburbanisation, évitons de sombrer dans une sur-gouvernabilité étouffante, et encore moins dans une République des quartiers et du clientélisme, régie par la tyrannie de la micro-gouvernance.

Chapitre 4

Le dilemme suburbain

"La colonisation du Nouveau Monde fut un évènement qui transforma l'histoire humaine. Pour l'Europe chrétienne déjà accablée par son passé, le Nouveau Monde était une vaste scène sur laquelle pouvait se jouer à l'échelle des nations, la romance de la rédemption, une seconde chance dans la vie. Dans les deux premiers siècles de la saga de la colonisation, cet état d'esprit resta aussi vivace que l'étendue des nouvelles terres vierges".

(Kunstler, 1993 : 17).

"*Mr le Président,*
il est temps de redéfinir l'American Dream. […]
Certaines valeurs traditionnelles (la diversité, la communauté, la frugalité, l'échelle humaine) devront être à la base de la redéfinition à la fois d'un nouveau rêve américain et des nouvelles métropoles états-uniennes"[1]

Peter Calthorpe,
Co-fondateur du Congrès pour le Nouvel Urbanisme
Décembre 2008

La suburbanité[2] rend-elle les Américains plus respectables ? En 2007, dans le film Juno[3], un bijou d'humanité, une jeune américaine de 16 ans jouée par Ellen Page cherche des parents adoptifs pour son enfant à naître qu'elle ne veut pas garder. Parmi de nombreuses annonces de couples, le choix de l'adolescente se porte sur celle dont les premiers mots sont : *suburban couple…* Pour la jeune fille soucieuse de l'avenir de son enfant, cette condition d'habiter est à elle seule un gage de confiance et de stabilité, bien supérieur aux garanties financières mises en avant par certains autres couples candidats. Le réalisateur joue d'ailleurs énormément avec le suburbain en présentant en plan fixe plusieurs maisons se ressemblant devant lesquelles passe le véhicule de la jeune fille, un peu désorientée au milieu de ce duplicata résidentiel. Toujours dans ce film, l'un des parents adoptifs, artiste-musicien, quitte sa femme et sa maison en banlieue pour un loft en centre-ville… Ces quelques lignes introduisent bien le chapitre qui va suivre (et le suivant) dans lequel sera évoqué le dilemme

[1] http://www.newurbanismnews.com/13.8/dec08calthorpefull.html
[2] *suburbanum* : mot latin, à l'origine, villa ou maison de campagne à l'extérieur de Rome qui de manière plus générique désignera tout ce qui entoure la ville à proximité.
[3] Réalisation Jason Reitman, produit par la Twentieth Century Fox.

d'une société américaine (et australienne, plus que canadienne sans doute) forte d'une culture suburbaine autrefois triomphante mais malmenée depuis quelques années par de nouveaux idéaux, ses contradictions sociales et environnementales et une récente crise immobilière dévastatrice. Si "*la maison individuelle en propriété privée est à la fois la règle et le rêve*" (Sornman, 2007 : 21), le cauchemar suburbain est-il en passe de faire évoluer la norme ?

I] LA SUBURBANISATION, COMME MODELE DOMINANT DE L'HABITER AUX ETATS-UNIS

"*La maison est en fait plus qu'une maison, c'est un Home (un chez soi) détenant un caractère presque sacré. Elle correspond au rêve américain et se situe dans la continuité du mythe pastoral célébré par les Pères Fondateurs soucieux de permettre à tout Américain d'être propriétaire de sa maison*". (Ghorra-Gobin, 2003 : 126).

Dans les Nouveaux Mondes, la construction identitaire des colons implique une rupture, au moins territoriale, avec un lieu quitté et peut se prolonger avec la construction d'un sentiment d'appartenance culturelle commune, détaché d'une influence sociétale d'origine. Dans ce cheminement, la Révolution Américaine a été un élément important dans la construction de cette identité. A partir de 1776, les Américains ne peuvent plus se penser Anglais : d'ailleurs, les loyalistes fidèles à la couronne britannique émigrent pour la plupart au Canada à cette période. L'identité américaine est souvent perçue comme la conjonction de trois valeurs fondamentales : la liberté, l'égalité et les libertés civiles. "*Les Américains sont libres de voter pour qui bon leur semble, de vivre où bon leur semble, de prendre ou refuser un emploi, d'exprimer leurs pensées et d'acheter ce que leur fantaisie leur dicte*" (Beauregard, 2006 : 183). C'est la conception de la recherche du bonheur exprimée dans la Déclaration d'Indépendance du 4 juillet 1776 : *Nous tenons pour évidentes pour elles-mêmes les vérités suivantes : tous les hommes sont créés égaux ; ils sont doués par le Créateur de certains droits inaliénables; parmi ces droits se trouvent la vie, la liberté et la recherche du bonheur. Les gouvernements sont établis parmi les hommes pour garantir ces droits, et leur juste pouvoir émane du consentement des gouvernés*. Ces valeurs fondamentales étonnent les Européens, en particulier les Français plus familiers avec un "*Etat social"* qu'un *"Etat minimal*" (Sorman, 2004 : 19) et imprégnés d'un héritage catholique dans lequel le poids de la rédemption sur terre relègue "*le bonheur personnel, immanent ou transcendant*" au sombre statut "*d'hérésie*" (Sorman, *ibid.* : 323).

Par le biais de cette approche, la périurbanisation ne renvoie pas seulement à des modes universels de croissance spatiale, elle comporte aussi sa part de mythe, de symbole et pourquoi pas de religieux (Burgel, 2006). Qui veut comprendre la suburbanisation actuelle dans les métropoles anglo-saxonnes ne peut faire l'économie d'une plongée dans l'histoire de la construction idéelle des sociétés nord-américaines et australiennes. Cependant, nulle question de laisser le seul champ libre au structuralisme parce qu'il faudrait, dans ces conditions, emprunter un chemin déterministe auquel nous refusons d'adhérer. L'influence des travaux de Pierre Bourdieu et Michel Foucault dans la géographie anglo-saxonne moderne, dans laquelle nous puisons une large part de notre bibliographie, n'est certainement pas étrangère à cette posture sage et raisonnable.

I.1] Les fondements originels de la colonisation américaine et ses mythes

"*Les Etats-Unis ont pu être perçus par les premiers colons comme le nouveau Jardin d'Eden. Mais au Jardin d'Eden, il n'y avait pas de place pour les propriétaires et Adam et Eve n'ont jamais eu aucun titre de propriété. D''ailleurs la première fois qu'ils ont mal agi, le propriétaire les a chassés...*" (Kunstler, 1993 : 17-18).

Si nous devions retenir une nation au monde arborant à son revers la plus belle collection de mythes fondateurs déclinés au présent, ce serait certainement les Etats-Unis. "*L'identité nationale est bien sûr une mixture volatile de fiction et de réalité, irrémédiablement paradoxale*" (Beauregard, 2006 : 181). Pêle-mêle, la Nature, la *Wilderness*, le Nouveau Monde, la Frontière, la Conquête de l'Ouest, le Far West[4], la démocratie directe ou la communauté pastorale sont quelques-uns des mythes originels attachés à la société états-unienne dans sa relation à l'urbain.

En dépit de la dimension communautaire et religieuse de l'entreprise de colonisation primaire, les 87 *Pilgrims* du Mayflower (1607) ont introduit un système basé sur la propriété individuelle. A partir de là allait progressivement s'instaurer un processus de spéculation, lui-même moteur d'une législation foncière basée sur le principe que *"la terre a pour première et principale vocation la rémunération du capital"* (Kunstler, 1993 : 26).

[4] Voir la soirée Théma du 9/08/09 sur Arte : M*ythique Far West*.

Ce même auteur (*ibid.*, 27) rapporte que *"Tocqueville, observant cela en visite en Amérique en 1831, écrira qu'en premier lieu l'individualisme mine les vertus de la vie publique sur le long terme, puis celles-ci finissent par être absorbées dans l'égoïsme*". D'un certain point de vue, le culte de la liberté ne sert que le progrès économique, reléguant les bénéfices sociaux au rang d'heureuses conséquences. La nature humaine est ainsi faite : la *praxis* étouffe parfois la vertu. Cette dernière tire son essence d'une vue optimiste et fragmentée de l'esprit sur une réalité historique dont les mythes ne sont souvent qu'une représentation idéalisée. En parcourant les deux premiers siècles de la colonisation des Etats-Unis, deux éléments forts forgent la singularité du peuple américain : le Citoyen dominera le Gouvernement ; l'Homme dominera une Nature magnifiée.

I.1.1] Une société qui précède son gouvernement

"*L'origine même des Etats-Unis se trouve dans une société civile qui précède l'Etat*" (Koven, Louda, 2004 : 79). En fait, le paradigme démocratique américain repose un axiome historique irréfutable : aux Etats-Unis, l'individu a précédé le gouvernement. Cela ne signifie pas pour autant que les premiers colons n'aient pas cherché à édicter dès leur arrivée des règles de vie, sur le principe du *self-government*. Au début du XVIIe siècle, les pères pèlerins, livrés à eux-mêmes face à la nature, vont s'unir et promettre d'obéir à des règles communes. Mais leur expérience européenne faite de persécutions de la part du roi d'Angleterre Jacques Ier engendre l'établissement d'une régulation de la société dans laquelle le contrat social passé entre ses membres surpasse la régulation par le politique : le peuple sera source de tout pouvoir, *we the people*… (Kaspi, Bertrand, Heffer, 1997). Un héritage fondamental imprègne la démocratie américaine : empêcher plutôt que collaborer (Soppelsa, 1971). L'implication collective de l'individu, y compris par le vote, ne doit pas menacer son intérêt particulier.

Pour les Américains, la démocratie représentative telle que nous la connaissons en France porte "*le germe de la tyrannie des majorités politiques, propre à légitimer toutes les atteintes au droit des minorités et aux libertés individuelles*" (Cohen-Tanugi, 2004 :102). Cette indépendance morale a engendré des citoyens qui défendent les libertés publiques mais confèrent aux libertés individuelles une dimension bien supérieure. La conquête de l'Ouest ne fera que conforter l'idée que l'individu, au sein du groupe, est capable de faire acte de

survivance et d'atteindre le bonheur en dehors d'une quelconque aide gouvernementale[5]. Cette idéologie, mélange de mythes et de pragmatisme, sera confortée intellectuellement par la pensée jeffersonienne ("*le meilleur gouvernement est celui qui gouverne le moins*", cité par Body-Gendrot, 1997 : 2) mais également de manière plus radicale par Henry David Thoreau. La pensée dogmatique de Thoreau s'appuie deux idées fondatrices : l'incapacité des gouvernements à gérer correctement une nation entière et la croyance en la supériorité de l'individu sur toute forme de gouvernement. Dans son ouvrage emblématique, *la désobéissance civile*, édité en1849, il compose un hymne glorifiant l'individu doué de raison et défiant la réelle utilité du gouvernement :

> "*Le citoyen doit-il un seul instant, dans quelque mesure que ce soit, abandonner sa conscience au législateur ? Pourquoi, alors, chacun aurait-il une conscience ? Je pense que nous devons d'abord être des hommes, des sujets ensuite ?*" (Thoreau, 1849 : 12).

> "*Pourtant, ce gouvernement n'a jamais de lui-même favorisé la moindre initiative, sinon par l''alcarité avec laquelle il s'est dévoyé. Il ne conserve pas la liberté du pays. Il ne pacifie pas l'Ouest. Il n'instruit pas. Le caractère inhérent du peuple américain a réalisé tout ce qui s'est accompli ; et il aurait accompli davantage, si le gouvernement ne lui avait parfois fait obstacle*" (Thoreau, 1849 : 10-11)

Les écrits de Thoreau flirtent souvent avec la ligne rouge de l'anarchie mais sa pensée est plus précise quand il réclame clairement, non une absence immédiate de gouvernement mais immédiatement un meilleur gouvernement. Farouche abolitionniste et antimilitariste convaincu, il reproche à son gouvernement d'imposer sa volonté au peuple sans autre légitimité que la démocratie représentative et en utilisant parfois la force contre des citoyens américains. "*L'Etat ne s'adresse donc jamais intentionnellement à la raison de l'homme, intellectuelle ou morale, mais seulement à son corps, à ses sens. Il n'est pas armé d'une honnêteté et d'un esprit supérieur, mais d'une force physique supérieure*" (Thoreau, 1849, 34). Malgré des évolutions dans la perception positive du rôle de l'Etat fédéral, notamment durant le *New Deal* ou l'Après-guerre, il est intéressant de souligner que la question de l'intervention fédérale[6] ou encore celle des impôts cristallise toujours le débat aujourd'hui. L'héritage

[5] La série *Deadwood* (HBO, 2004) a récemment retranscrit, sans doute avec réalisme, le quotidien d'une petite ville du Dakota du Sud à la fin du XIXe siècle dans laquelle, en l'absence de gouvernement central et d'organisation politique municipale, l'auto-organisation guide la destinée de cette communauté d'individus, implantée en territoire hostile et isolé.

[6] En septembre 2009, Barack Obama essaye d'imposer sa réforme sur la sécurité sociale publique aux Etats-Unis. Ceci donne lieu à de violentes critiques de la part d'une partie des citoyens qui ne veulent pas d'un Etat communiste, ou pire, d'un Etat à la française !

constitutionnel et culturel est tel que payer l'impôt ne va pas de soi aux Etats-Unis, ce qui limite souvent la marge de manœuvre des gouvernements locaux.

Aux Etats-Unis, l'impôt sur la propriété est au cœur du système de financement des municipalités depuis près de 200 ans (Body-Gendrot, 1997). Pour le citoyen américain, s'attaquer à la *property tax* revient donc à défier le système gouvernemental de gestion de la vie quotidienne. En 1978, la Proposition 13 votée par les citoyens californiens est une illustration de cette défiance vis-à-vis du gouvernement. Pour simplifier, en dehors d'une vente (le legs n'étant pas considéré comme tel), les municipalités ne peuvent augmenter le taux d'imposition sur un logement privé. Les conséquences ont été dramatiques pour les gouvernements locaux qui ont perdu potentiellement plusieurs milliards de dollars en recettes fiscales : "*La Proposition 13 fut le début et non la fin. Cela a affecté nos écoles, nos emplois, nos quartiers. Elle a affecté notre démocratie elle-même*"[7]. Dans ces conditions, il semble difficile de voir émerger un intérêt général en matière de planification urbaine. Cette impression se trouve d'ailleurs confortée par certaines décisions de justice qui ont confirmé l'esprit du 5e Amendement de la Constitution protégeant le droit de propriété individuelle.

En 1926, dans le célèbre cas *Village of Euclid vs Ambler Reality Co.*, la Cour Suprême des Etats-Unis avait reconnu le principe d'exclusion qui revient à rejeter toute forme de développement urbain pouvant entraîner une dévalorisation des biens immobiliers avoisinants (Billard, 1999). Paradoxalement, en 2005, un autre arrêté de la Cour Suprême (*Kelo vs City of New London*)[8] a tenté de renverser cette tendance devant les priorités données au renouvellement urbain et à la lutte contre l'étalement. La Cour Suprême, à une majorité de 5 voix contre 4, a statué en faveur de la ville de *New London* (Connecticut) dans sa démarche d'acquisition de plusieurs maisons dans le *downtown* pour mener une politique de redéveloppement économique. Dans cette affaire, le problème est complexe car la municipalité, invoquant une opération justifiée de revitalisation urbaine, voulait acquérir le bien dans le but de le transférer à une entité privée dans le cadre de l'implantation d'une nouvelle usine pharmaceutique Pfizer. C'est sur ce point que Mme Kelo et une quinzaine d'autres propriétaires qui ne voulaient pas vendre leur maison ont attaqué la municipalité.

[7] Simon S, (1998), "20 years later, Prop. 13 still marks California life", *Los Angeles Times*, 26 mai.
[8] http://www.law.cornell.edu/supct/html/04-108.ZS.html

Cependant, la Cour Suprême a jugé qu'au regard de la situation économique délicate de la ville, cette acquisition était justifiée par la possibilité d'agréger des parcelles privées pour mener une opération cohérente de redéveloppement urbain. Ce qui apparaît comme une victoire de l'intérêt général au pays du NYMBY s'est en fait avéré désastreux sur le long terme pour la revitalisation des villes-centres. En effet, considérant que l'échelon fédéral avait interféré dans le droit du citoyen (V^{e} et XIVe Amendements de la Constitution), plus de 4/5e des Etats ont adopté une législation interdisant ou limitant l'invocation du développement économique pour justifier l'acquisition publique d'un bien immobilier (en dehors d'un logement à l'abandon). Les municipalités voient ainsi diminuer leur marge de manœuvre dans les opérations de rénovation ou de renouvellement urbain. Par un effet de balancier, cette décision de justice renforce l'intérêt pour les grandes parcelles disponibles d'un seul tenant en périphérie !

Dans les deux exemples de la Proposition 13 et de l'Arrêt Kelo, ce n'est pas seulement une lecture du rapport particulier qu'entretient le citoyen américain avec toute forme de gouvernement (du local au Fédéral) qui doit être faite : au-delà, ce sont les fondements de la relation ambivalente entre les Américains et l'urbain qui posent question.

I.1.2] De l'idéologie anti-urbaine nait le suburbain

"*Il m'a expliqué que lui-même et sa moitié, parfois réunis sous l'appellation de partenaires pour la vie, […], venaient d'acheter pour plus d'un million de dollars un appartement qui donnait sur un endroit appelé le Presidio*[9]*. J'étais abasourdi. J'imaginais volontiers une ferme valant ce prix, mais certes pas un appartement empilé au-dessus d'autres appartements.* […] *Pour quelqu'un de la campagne, l'idée de gens vivant et travaillant empilés en innombrables couches successives a quelque chose de stupéfiant*."

Jim Harrison, 2008[10].

Même en 2008, l'idéologie anti-urbaine aux Etats-Unis est encore tenace. Jim Harrison, l'un des grands auteurs contemporains américains, s'inscrit dans cette tradition intellectuelle et morale du rejet de l'urbain. Dans l'*Odyssée américaine*, le personnage principal Cliff, ancien professeur de lettres affirmant son addiction aux écrits d'Emerson, Thoreau et Jefferson, se dit "*trop sensible à la brutalité du monde contemporain*" (Harrison, *ibid*. :165) et déclare sans détour que l'Utah serait un bel état sans Salt Lake City…

L'idéal d'une ville à la campagne et d'une communauté construite en harmonie avec la nature hante l'esprit des habitants du Nouveau Monde depuis l'implantation des premières colonies : ceci constitue l'un des piliers fondateurs de la société américaine (Maumi, 2009). Affirmer que les Américains sont en perpétuelle révolte contre la ville serait sans doute exagéré. En revanche, la dimension émotionnelle et spirituelle de la campagne s'oppose souvent à l'utilitarisme urbain. La pensée jeffersonienne de la fin du XVIIe siècle fixe les bases de cette idéologie anti-urbaine dans laquelle la vertu et la liberté de la vie agraire au sein d'une communauté pastorale l'emportent sur les manières et les principes de la ville. Cette vue sur la ville est reprise par Park (: 22) en 1950 : "*l'urbanité est une qualité charmante mais ce n'est pas de la vertu. Nous ne connaissons jamais réellement la personne urbaine et plus encore, nous ne savons pas jamais quand lui faire confiance*". En fait, pour Jefferson, l'urbanisation et l'industrialisation sont un mal nécessaire pour s'émanciper de la domination anglaise : "*l'union entre la ville et l'Amérique est un mariage de raison, sans aucun sentiment d'amour entre les deux*" (White, White, 1997 : 19).

[9] A San Francisco (note personnelle).
[10] Jim Harrison, (2008), *Une odyssée américaine*, Paris, Flammarion : 61 et 179-180.

Dans une société marquée dès ses origines par l'idéologie de la terre promise, Jefferson place également le travail de la terre au cœur de la relation entre l'Homme et Dieu. L'entreprise de colonisation de l'ouest, qui débute véritablement avec l'expédition de Lewis et Clark (1804-1806), fut la concrétisation du rêve expansionniste de Jefferson, devenu président en 1801. Celui-ci manifestait un réel intérêt pour les Indiens, la faune, la flore et la géographie mais cette expédition était aussi porteuse de considérations patriotiques et politiques (Bakeless, 1964). Il s'agissait pour la jeune fédération de consolider définitivement son pouvoir économique tout en permettant au peuple américain d'accéder à la liberté et la démocratie. La mise en valeur de millions d'hectares de nouvelles terres par le système du *township* et par l'accession individuelle à la propriété est au cœur de cette logique : l'Arcadia jeffersonien prenait forme[11].

Cette dimension à la fois religieuse, démocratique et anti-urbaine de la pensée de Jefferson trouvera un relais dans les écrits d'Emerson puis de Thoreau une quarantaine d'années plus tard. Bible du transcendantalisme, l'ouvrage *Nature* (1836) d'Emerson est un hymne contemplatif : la campagne, par son vaste horizon, des routes sans fin, ses montagnes et sa végétation infinie, représente l'école de la Raison pour le poète et le philosophe (White, White, *op. cit.*). La ville, antre des choses artificielles, conduit l'homme lui-même à l'artificialité. "*Dans la nature sauvage, je trouve quelque chose de plus cher et de plus primordial que dans les rues et les villages*" (Emerson, 1836 : 14). Pour Emerson, la Nature, en tant que création divine, influence nécessairement positivement l'Homme qui la côtoie et la travaille. "*C'est pourquoi la nature est toujours l'alliée de la religion, prêtant toute sa gloire et sa richesse au sentiment religieux* : *qu'est-ce qu'une ferme sinon un évangile muet ?*". (Emerson, 1836 : 50).

Le discours de Thoreau, disciple d'Emerson (avant de se brouiller avec lui) est encore plus radical. Il imagine l'homme retiré de tout, ne faisant plus société et encore moins démocratie. En fait, pour lui, la nature s'oppose à la mesquinerie du monde et il envisage l'homme comme une part et parcelle de la nature plutôt que comme un membre de la société (Maumi, 2009). Même dans son plaidoyer à la désobéissance civile, il en appellera aux règles simples de la vie sur Terre : "*Si une plante ne peut vivre selon sa nature, elle meurt ; il en va de même pour l'homme*" (Thoreau, 1849 : 35).

[11] A l'origine, l'Arcadie est une région centrale de la Grèce que la mythologie grecque caractérise comme un lieu primitif et idyllique, peuplé d'une société pastorale, vivant en harmonie avec la nature.

Cette fusion homme/nature s'oppose aussi frontalement à la ville, notamment dans son ouvrage *Walden ou la vie dans les Bois* (1854), dans lequel il critique l'avancée du front urbain défrichant les forêts mais qui, fort heureusement, ne peut abattre les nuages. Un siècle plus tard, Mumford (1968 : 8) tient d'ailleurs un discours proche quand il dénonce la confusion entre progrès technologique et progrès tout court : "*les gens admirent le tramway qui permet de gravir et d'aménager la colline, au lieu d'admirer la vue de la colline si leur maison était construite au pied* ".

En cette fin de XIXe siècle, les circonstances sont également favorables à la montée d'une idéologie anti-urbaine. Tout d'abord, la fermeture de la Frontière en 1890 laisse un vide identitaire pour la société américaine de l'époque[12]. Avec la fin de la conquête de l'Ouest, l'Américain est privé de sa force de caractère et de "*cette possibilité de se renouveler au contact de la Frontière et d'expérimenter la vraie simplicité que seule offre la vie primitive*" (Maumi, *op. cit.* : 123). En réponse à cette perte de réalité, la Frontière accède au statut de mythe. Le vide est comblé par une autre démarche concrète qui va elle-même être porteuse et moteur d'un autre mythe fondateur : la *wilderness*. Face à l'avancée de la colonisation agricole et à l'exploitation minière, John Muir fonde à Yellowstone en 1872 le premier Parc National des Etats-Unis ; en 1868, Yosemite Valley avait déjà été cédée à l'Etat de Californie pour être transformée en parc naturel (Getis et *al.*, 2001).

La nature sauvage, théoriquement préservée de l'homme, devient ainsi le symbole d'un romantisme[13] qui tranche évidemment avec la décadence de la vie urbaine. La *Wilderness* devient à la fois un lieu de villégiature et de refuge imaginaire, une double dimension qui inspire les campagnes publicitaires des promoteurs périurbains. Si la création de réserves naturelles représente une nécessité pour sauvegarder l'aspect primitif de la terre face à l'agriculture, l'industrialisation et l'urbanisation, alors la suburbanisation pourrait être à l'urbain ce que la réserve naturelle est à la terre : un retour à l'état originel dans lequel se mélangent utilité et fantasmes (Urbain, 2002). Freud avait isolé l'importance de la création du royaume de la fantaisie chez l'homme qui lui permet de s'extirper de la contrainte extérieure imposée par la vie réelle et ainsi d'alterner entre animal de joie et être raisonnable[14]. La création des parcs nationaux aux Etats-Unis relève de la logique de la préservation d'espaces

[12] L'historien Frederick Turner a analysé la place de la Frontière dans la société américaine lors d'une communication publiée en 1893 : *The signifiance of the Frontier in American History.* (Maumi, *op. cit.*)
[13] Voir par exemple les peintures de paysages de Yellowstone de Thomas Moron
[14] Freud S., (1970), *Introduction à la psychanalyse*, Paris, Payot (première édition en 1915).

remarquables face à la progression du front pionnier : des espaces à la fois inutiles matériellement mais porteurs de valeurs.

La Renaissance Américaine consacra ainsi un modèle idéal imposant un équilibre entre l'Homme et la Nature au sein d'un paysage intermédiaire ou de transition, fait d'images pastorales et pittoresques.

Cette fin de XIXe siècle sonne aussi le terme de certaines illusions démocratiques aux Etats-Unis. Les systèmes de gestion municipale, détachés du pouvoir fédéral, atteignent leurs limites sous les effets de la corruption et des déficits de management. La série américaine *Deadwood*[15], retraçant la vie d'une petite ville implantée illégalement sur un territoire Sioux Lacota (Dakota du Sud), hors juridiction de l'Union à la fin du XIXe siècle, permet de saisir le haut niveau de corruption et la faible vision politique dans la gestion communale (Billard, Brennetot, 2009)[16]. La diffusion de cette fiction a été interrompue en 2006, après trois saisons, officiellement du fait d'un coût de production élevé. La série portait aussi atteinte à la vision romantique de l'Ouest américain (les habitants de l'actuel Deadwood s'en sont plaints !) : elle remettait en cause la sacralité de la notion de *self-government*. Loin de représenter un idéal de démocratie directe, le système de gestion municipale dans de nombreuses villes reposait principalement sur une élite locale d'hommes d'affaires réunis au sein de coalitions puissantes confisquant le pouvoir aux citoyens de la rue. L'aversion du local vis-à-vis de tout contrôle étatique, thème récurent aux Etats-Unis, se fonde autant sur la peur d'une bureaucratie centrale inadaptée aux enjeux pragmatiques de la Frontière que sur la nécessité de protéger les systèmes locaux régis par la loi du plus fort et du plus riche. Les *Tycoons*, ces patrons d'industries et de presse omnipotents, qui règnent sur les villes et pervertissent le contrat social originel d'autogestion, ne peuvent que conforter cette idée d'une dilution de la morale dans l'urbain.

Mais l'idéologie anti-urbaine du milieu XIXe est également liée à la remise en cause du modèle patriarcal porteur d'un idéal de domesticité féminine. Le changement de statut de la femme dans une ville de plus en plus industrialisée et offrant de nombreuses opportunités sociales bouscule la représentation de la domesticité attachée au modèle arcadien. Si la ville

[15] Production et diffusion HBO.
[16] Billard G., Brennetot A., (2009), "la dimension sociale et spatiale du huis-clos dans les séries américaines", *Colloque Les pièges des nouvelles séries américaines*, Université du Havre, 17-18 septembre 2009.

est un terrain propice à l'émancipation de la femme hors du foyer, la banlieue va se charger de la remettre dans le droit chemin.

Suite à un voyage à Paris, Jefferson aura ce commentaire : les hommes ne pensent qu'aux intrigues ambitieuses et sentimentales alors que les femmes de la société à la vie futile sont bien loin de leurs homologues américaines déployant des vertus de domesticité (White, White, 1977). Les intellectuels de cette période ont souligné les vertus morales du modèle domestique et des réformes sanitaires.

L'ensemble de ces influences a contribué à légitimer "*la vision idéalisée du suburbain dont les attributs combinaient la moralité attachée à la Nature, enrichie et affinée par les institutions culturelles, politiques et sociales*". (Knox, 2008 *ibid.* : 15). Cependant, il est finalement difficile de définir précisément la filiation culturelle de la naissance de la suburbanité. Celle-ci porte pêle-mêle l'héritage du modèle arcadien jeffersonien, du transcendantalisme d'Emerson et d'une vision romantique de la *Wilderness*. Le suburbain renvoie aussi au mythe pastoral importé d'Angleterre (incluant le cottage, le jardin sauvage, la résidence à la campagne), aux valeurs démocratiques et sociales attachées à la propriété terrienne, à une nécessité sanitaire ou hygiéniste, à un argumentaire théologique sacralisant la proximité avec la Nature et sa mise en valeur agricole. Les architectes, développeurs et promoteurs se sont emparés de ces influences bien souvent en les mixant de manière empirique pour proposer une alternative physique et sociale à la ville. En réponse à un certain mal-être urbain, les solutions vont en partie s'ancrer dans l'utopie, c'est-à-dire dans la quête d'un ailleurs, de la cité idéale, et d'un rapport au temps hybride associant une nostalgie mystifiée et un modernisme rêvé. Pour Jean-Bernard Racine (1993 : 130), rien d'étonnant dans tout cela : "*d'une certaine manière, ne faut-il pas qu'il y ait utopie pour qu'il y ait ville ou du moins pour que la ville commence à être valorisée positivement par les hommes ? De fait, dans l'histoire, la pensée utopique, et plus profondément encore ce que nous pourrions appeler la propension à l'utopie, est une sorte de constante qui accompagne l'évolution urbaine, comme deux phénomènes conaturels"*. Un rapport critique à l'histoire et à la société constitue souvent la base de toute utopie urbaine, et la fin du XIXe siècle est propice à l'émergence de grandes figures anglo-saxonnes offrant leur vision originale de l'avenir des espaces suburbains.

I.2] La déclinaison urbaine des mythes fondateurs

Le plus connu des premiers pionniers fut Frederick Law Olmsted, paysagiste de formation. A partir de 1857, il œuvra pour répondre "*aux besoins psychologiques et sociaux des citadins en leur donnant accès à un paysage naturel à l'écart de la poussière et du bruit, un lieu de loisir et de détente*" (Knox, 2008, *ibid.* : 16). Sa réalisation la plus emblématique reste certainement la création de Central Park, terminé en 1862 en association avec Calvert Vaux, même si certains n'y voient qu'un signe de la capitulation de l'Homme sur l'urbain : "*Central Park n'est pas seulement le principal équipement récréatif de Manhattan, c'est aussi le témoin de son évolution : une conservation taxidermiste de la nature qui illustre pour l'éternité le drame de la nature dépassée par la culture*" (Koolhaas : 2002 : 21). Par la suite, Olmsted interviendra dans l'aménagement de plusieurs parcs (Boston, Chicago, Philadelphie, San Francisco) mais également des campus de Berkeley et de Columbia University (New York). Cependant, entre 1857 et 1950, c'est-à-dire la période durant laquelle opéra la firme fondée par Olmsted S^{r}., celui-ci[17] et/ou ses associés[18] seront également à l'origine de la planification de 450 lotissements périurbains (*suburban planned communities)* dans 29 Etats. Les plus célèbres réalisations sont Riverside (Illinois), Llewellyn Park (New Jersey), Suldbrook Park (Baltimore), Druid Hills (Atlanta) ou encore Forest Hills Gardens dans le Queens.

Dans cette seconde moitié du XIXe siècle, les transports publics puis l'automobile ont permis de rompre avec le développement suburbain rectiligne en *grid*, synonyme de continuité et donc de proximité. En 1902, 200 villes aux Etats-Unis disposaient d'un système de tramways représentant un total d'environ 35 400 kilomètres de voies linéaires (Knox, *op. cit*.). En 1915, cinq millions de voitures circulaient déjà, avant que la production de masse (notamment la Fort T) ne fasse passer ce nombre à 25 millions en 1930 et que les premières voies rapides réservées pour les automobiles reliant le centre à la périphérie fassent leur apparition à la fin des années vingt[19] (Levy, 2003). L'essor des mobilités mécanisées affranchit partiellement les développeurs (et les habitants) de la distance et ouvre la voie à l'acquisition de terrains agricoles, éloignés de la ligne d'urbanisation continue, moins chers et sur lesquels de vastes communautés peuvent être planifiées *ex-nihilo*. Cette nouvelle subdivision du foncier offre un cadre idéal à l'expérimentation. Pour Olmsted, un développement suburbain réussi doit avoir

[17] Il prit sa retraite en 1895 alors que seulement cinq voitures circulaient aux Etats-Unis.
[18] Notamment Calvert Vaux, Henry Godman, Charles Eliot, John Olmsted (neveu) et son fils Frederick Olmsted Jr.
[19] Aux Etats-Unis, la première autoroute fut mise en service à New York en 1926 (Bronx River Parkways).

des trottoirs, de larges routes pavées (peu communes à l'époque), esthétiques, bordées d'arbres et incurvées ; le lieu doit être parsemé de parcs et jardins assez isolés mais facilement accessibles à la communauté d'habitants. Le design d'ensemble s'adapte au relief en jouant avec les pentes, les espaces boisés existants ou encore les ruisseaux ou les points d'eau. (Garvin, 1995 : 264). Ceci rejoint, sous une forme réadaptée car plus ambitieuse, le concept de *Garden-City* défendu par l'anglais Ebenezer Howard à la fin du XIXe siècle. Ce dernier tente de répliquer aux méfaits de l'industrialisation en créant des villes circonscrites géographiquement et démographiquement, et organisées selon le principe d'un zonage exclusif supportant une occupation des sols (résidentielle, industrielle, agricole, espaces verts) compartimentée (Billard, 1999).

"*Il y a en réalité non pas seulement, comme on l'affirme constamment, deux possibilités – la vie à la ville et la vie à la campagne – mais une troisième solution, dans laquelle tous les avantages de la vie de ville la plus active, toute la beauté et tous les délices de la campagne peuvent être combinés d'une manière parfaite*".

"*La ville et la campagne peuvent être considérées comme deux aimants, chacun cherchant à attirer à lui la population, rivalité dans laquelle une nouvelle forme de vie, participant des deux premières, vient s'interposer*".

Ebenezer Howard, *Garden-Cities of Tomorrows* (1902)[20]

A ces deux principaux courants pionniers[21] qui se firent écho de chaque côté de l'Atlantique vint se greffer un autre élément qui allait devenir récurent de la rhétorique urbaine et suburbaine américaine : le quartier et la notion plus large de voisinage communautaire (*neighborhood*). Un autre pionnier se distingue alors : il s'agit de Clarence Perry. "*Dans son Regional Plan for New York and its' environs en 1929, Clarence Perry introduit son concept novateur de Neighbordood Unit (unité de voisinage) […] En se basant sur une division de l'espace urbain (zonage), il cherche à promouvoir un environnement physique et social garantissant la santé publique et favorisant l'épanouissement de l'individu au sein du groupe communautaire*". (Billard, *ibid.* : 85).

[20] Cité par Choay F., (1965), *L'urbanisme, utopies et réalités*, Paris, éditions du Seuil : 278.

[21] Nous faisons volontairement abstraction ici du *City Beautiful Movement* qui émerge à la fin du XIXe siècle et peut se définir comme un mouvement néo-classique (Beaux Arts) architectural ayant eu un impact limité sur le développement suburbain.

Les principes communautaires de Perry, ceux d'Olmsted sur le paysage et la mobilité, associés aux idées de Howard, constituèrent la base du plan de la communauté planifiée de Radburn (New Jersey), développé par Clarence Stein et Henry Wright en 1928. Le projet de Radburn fut frappé de plein fouet par la Grande Dépression (la *City Housing Corporation* en charge du financement fit banqueroute en 1935) et se limita finalement à une zone de 60 hectares. Celle-ci comprenait au final 430 maisons individuelles, 44 maisons séparées en 2 logements, 90 maisons de ville, un complexe de 96 appartements et un parc de 9 hectares. (Garvin, 1995).

Bien que réduit dans sa traduction spatiale définitive, le plan de Radburn s'impose symboliquement comme une icône faisant le lien entre 150 ans de courant anti-ville et la planification moderne qui allait, dès les années trente, déformer et détourner l'idéal des pionniers. Ces derniers, dans leur quête d'un autre habiter et de vivre l'urbain, ont introduit dans le suburbain "*la classification et le design de la trame viaire, le superblock, le cul-de-sac, les boulevards arborés, la topographie vallonnée, l'agencement de la maison sur la parcelle, la taille et la forme de cette dernière, la séparation et l'organisation de l'utilisation des sols, le design et l'aménagement des parcs et des espaces de loisirs, l'ornementation, l'enterrement des réseaux et d'autres caractéristiques qui furent tout d'abord l'apanage des promoteurs privés avant d'être adoptées par les agences publiques de planification*" (Knox, 2008 : 22).

Malgré de célèbres défenseurs comme Lewis Mumford qui soutenait le modèle Garden City comme un idéal équilibré, entre science et utopie, capable de distribuer rationnellement croissance démographique et économique (*balanced urban communities within balanced regions*), il s'avère difficile pour la puissance publique d'imposer des modèles rationnels d'aménagement dans une course à l'urbanisation en périphérie des villes. Présenté en 1935, *Broadacre City* est le projet le plus ambitieux de Franck Lloyd Wright. En périphérie urbaine, il s'agit d'une ville, reproductible, ni trop dense, ni trop lâche qui s'inscrit dans la modernité. Elle est bâtie sur le principe du *homsted*, c'est-à-dire composée de parcelles carrées d'un acre sur chacune desquelles est édifiée la maison familiale dont le prix doit être modéré. La réflexion s'étend également sur l'agencement intérieur de l'espace domestique de cette maison usonienne (USONIA - United States of North America). La circulation automobile est au cœur du système de mobilité : Wright adopte le principe d'une grande route, artère drainante le long de laquelle se placent les services, commerces, motels, le tout séparé par des vergers et vignobles (Maumi, 2009).

Pour l'individu, l'achèvement quotidien ne se traduit pas simplement en termes de qualité de vie mais se lit aussi dans le fait de renouer avec l'idéal démocratique arcadien jeffersonien. Franck Lloyd Wright actualise la place de la maison individuelle dans la société américaine, l'inscrivant à la fois au centre de l'aire domestique, du voisinage et de l'urbain plus largement, tout en donnant une place importante au jardin comme élément de communion avec la nature (Brennetot, 2008).

A travers une vision très organique de la ville, Wright combat les dérives de la matérialité de l'urbanisation moderne. Très influencé par les écrits de Jefferson et d'Emerson, il voudra ainsi réconcilier l'Homme avec lui-même car "*la grande ville industrielle est accusée d'aliéner l'individu dans l'artifice*" (Choay, 1965 : 46). A la manière de Jefferson, il critique férocement la ville accusée d'être l'antre de la *mobocratie*[22]. Au-delà d'un discours radical sur la décadence et la destruction de la ville, Wright insuffle l'idée à la fois de déconcentration et d'intégration urbaine : la ville de Wright est partout et nulle part à la fois (White, White, 1977).

Pourtant novateurs et inscrits dans leur époque, ces travaux auront une diffusion directe limitée dans un contexte durant lequel les développeurs immobiliers imposent leur propre modèle apte à répondre aux inspirations suburbaines du plus grand nombre. Dans un sens, il est presque naturel de voir échouer les modèles utopiques à l'ordre artificiel anthropocentrique, qui s'accommodent mal de la nature humaine, de la spontanéité, de l'adaptation et de l'instinct dont font preuve les individus (Racine, 1993). "*En Amérique, avec cette surabondance de terre bon marché, sa législation foncière simpliste, sa mobilité sociale, sa manie pour le profit, son zeste d'inventivité praticienne, son sens de l'histoire enivrée par la Bible, la grande envie de fuir l'industrialisme s'est exprimée dans la recherche d'un nouvel Eden. L'Amérique a réinventé le paradis, décrit trop brièvement et vaguement dans le livre de la Genèse, l'a nommé suburbia et l'a mis en vente*" (Kunstler, 1993 : 37).

[22] Le terme est difficile à traduire en français car il fait à la fois référence à la populace, la mafia, les gangs…

I.3] La frénésie suburbaine de l'American Way of Life

"*Nos nouveaux centres urbains sont reliés entre eux non pas par des locomotives ou des métros mais par des pistes d'aéroports, des autoroutes et des antennes satellites sur les toits. Leurs monuments caractéristiques ne sont pas un héros à cheval mais des atriums grimpant vers le soleil et protégeant les arbres perpétuellement en fleurs devant les sièges sociaux, les centres de fitness et les centres commerciaux. Ces nouveaux espaces urbains ne sont pas marqués par les beaux appartements des vieux riches ou les logements sociaux des vieux pauvres. A la place, la structure de leur paysage célèbre la maison individuelle détachée, la maison suburbaine avec de l'herbe autour qui a fait des Etats-Unis la civilisation la mieux logée que le monde ait connu*".
(Garreau, 1991 : 4).

Paradoxalement, les années de guerre (1939-1945) ne détournent pas les municipalités des préoccupations entourant la croissance des périphéries. De nombreuses grandes villes concluent des alliances avec des firmes privées et des municipalités périphériques pour réfléchir à la planification de la *New Post War America* (Solof, 1998) : cette démarche est encouragée par l'Etat fédéral par l'intermédiaire du *National Resources Planning Board* (qui sera démantelé en 1943). Ces initiatives locales ont le mérite de définir clairement l'échelle régionale comme celle des enjeux résidentiels et économiques. Cette prise en compte des systèmes régionaux par les documents de planification urbaine allait s'imposer à la fin de la Seconde Guerre mondiale. Mais rapidement, il se dégage de ces schémas régionaux de développement une absence de vision d'ensemble (*comprehensive planning*) des futurs espaces suburbains. Les priorités affichées répondent à une seule problématique : où construire rapidement les nouveaux logements, industries et commerces dont ont besoin les agglomérations de l'Après-guerre ?

La question du comment aménager, comment lier spatialement tous les composants du système dans un souci d'équilibre et d'intégration urbaine et sociale semble oubliée. Symptomatique à l'époque, la construction de nouvelles autoroutes (*highways*) devient l'élément central de la planification urbaine. Culturellement, Olmsted, Stein ou encore Wright avaient déjà intégré dans leurs travaux que l'automobile jouerait un rôle primordial dans la vie des ménages et l'extension de la ville américaine. L'histoire leur donne raison car en 1945, 25 millions de voitures circulaient aux Etats-Unis, 40 millions en 1950 puis 62 millions en 1960. A la fin de Seconde Guerre mondiale un Américain sur cinq possédait une automobile, 50 ans plus tard, ce ratio est d'un sur deux (Levy, 2003). Mais l'influence culturelle fut

également le fruit d'un marketing parfaitement orchestré par les constructeurs automobiles eux-mêmes. En 1939 s'ouvre à New York l'Exposition Mondiale (World's Fair) lors de laquelle il est possible de découvrir la maquette Futurama (sponsorisé par General Motors). Conçue par Norman Bel Geddes, l'exhibition est un exercice d'anticipation qui tente de présenter le monde urbain projeté en 1960. En fait, le grand public découvre une agglomération composée de vastes banlieues liées entre elles par un réseau de super-autoroutes. Futurama a un impact incontestable sur les formes de planification régionale à implémenter et pas seulement parmi les décideurs locaux. En 1944, le Congrès s'adosse à cette idée de l'ère de l'automobile (*Motor Age*) en autorisant le lancement du premier plan d'aménagement autoroutier de l'histoire des Etats-Unis. Celui-ci sera suivi en 1956 du *Federal Aid Highway Act* qui entérine la construction d'environ 70 000 km d'autoroutes, de routes nationales et secondaires, dont l'un des objectifs est d'irriguer les grandes villes et leurs périphéries.

A partir des années quarante, les Etats-Unis entrent dans une période sans précédent de demande en biens de consommation et en logements. A la fin de l'année 1946, l'armée américaine démobilise 10 millions de personnes et 1,4 million de ménages se créent par an : la demande immédiate en logements se monte à 5 millions et les projections sur 10 ans estiment les besoins à 12,5 millions d'unités supplémentaires (Solof, 1998). Evidemment, le secteur privé s'empare de la manne financière en proposant notamment la construction de maisons standardisées, utilisant des matériaux préfabriqués. Dans les années quarante, 3/5e des maisons neuves aux Etats-Unis sont construites dans les *suburbs*. Dans les années cinquante, environ 2 millions de nouvelles maisons sortent de terre par an (contre 90 000 dans les années trente), entraînant une croissance démographique de 9 millions de personnes dans les comtés suburbains contre 6 millions dans les villes-centres (Knox, 2008).

L'incontournable symbole de cette frénésie est Levittown à Long Island dans la grande banlieue de New York. La construction du lotissement de 17 000 maisons a débuté en 1947 et est assurée par la société Levitt & Sons (Garvin, 1996). Le lotisseur était capable de produire une maison de 4 pièces toutes les 16 minutes à faibles coûts (100 $ à l'achat et 57 $ par mois pour un prix total de 7 990 dollars). D'autres développements ont aussi marqué l'époque, comme Lakewood à Long Beach (Californie) communauté planifiée pour 80 000 personnes et intégrant un centre commercial régional avec 10 500 places de parking : 16 petits centres commerciaux, desservant chacun une zone de chalandise d'un kilomètre de rayon, complétaient l'ensemble. Nous pouvons aussi citer le cas de Park Forest dans la banlieue de

Chicago, où la firme *America Community Builder* développa une communauté de 30 000 habitants. Entre 1946 et 1953, 10 millions de maisons individuelles vont être construites aux Etats-Unis (Hayden, 2004 : 275). De 1930 à 1960, 18 des 25 plus grandes métropoles américaines vont progressivement voir leur population suburbaine devenir majoritaire (Fig. 4.1) : en 1965, 60 % des Américains vivent dans une banlieue.

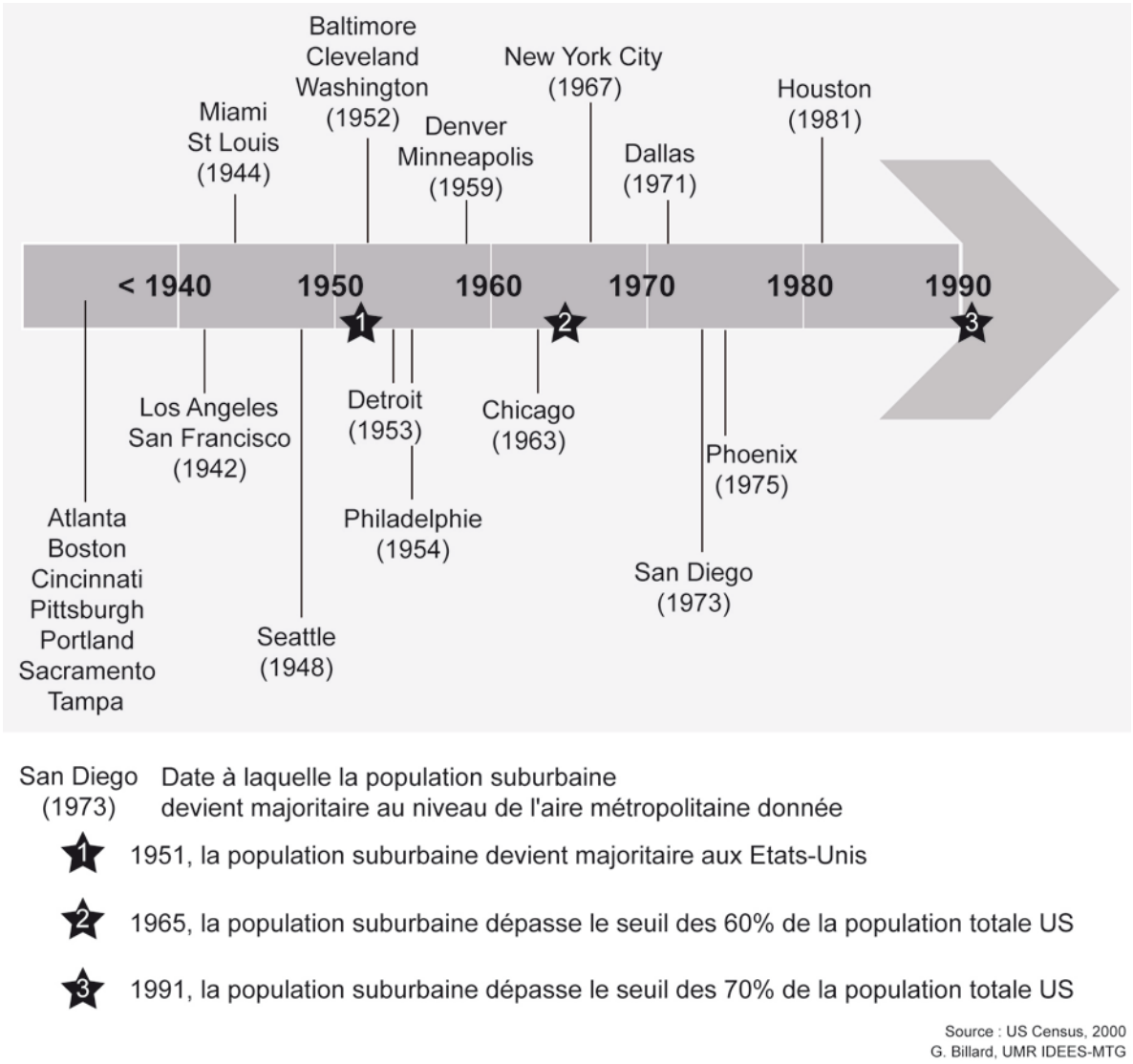


Figure 4.1 : La naissance d'une nation suburbaine.

L'un des outils essentiels de cette suburbanisation fut le mécanisme d'accession à la propriété instauré par le *Servicemen's Readjustment Act* en 1944, consolidé en 1949 puis 1954 par la *Federal Housing Administration*. Il s'agissait de consentir des avances aux développeurs mais surtout d'aider les vétérans à acheter leur maison. Les chefs de ménage obtenaient des prêts de 4 % (avec assurance) et les intérêts du prêt étaient déductibles des impôts pendant 30 ans. Mais deux autres éléments peuvent être isolés. Le premier est le rôle joué par la rente foncière et en particulier, le plus faible prix des terrains en périphérie. Ce mécanisme est bien décrit par Alonso (*Location and land use*, 1964[23]) qui présente un modèle centre-périphérie, dans lequel l'éloignement au centre permet un accès moins cher au logement. "*Chaque mile qui vous éloigne du centre-ville de San Francisco fait perdre environ 5 000 dollars à la valeur vénale d'une maison*" (Breen, Rigby, 2005 : 21). Cependant, le modèle se complexifie lorsque l'espace métropolitain présente un profil polycentrique marqué par la concurrence entre les différents types d'occupation des sols en périphérie (Le Goix, 2005). La suburbanisation a également bénéficié d'un supporter improbable, le Pentagone, et de la vision géostratégique adoptée par les militaires. Face à la menace nucléaire qui se dessine avec l'entrée dans la Guerre Froide, la grande dispersion des citadins rend les agglomérations moins vulnérables. La déconcentration et la décentralisation des habitants et des industries s'opposent ainsi aux missiles soviétiques (Beauregard, 2006).

Plus globalement, beaucoup d'acteurs (constructeurs automobiles, promoteurs, industriels du bâtiment…) avaient des intérêts financiers dans la stimulation de cette croissance suburbaine. Derrière ce qui pourrait apparaître comme une simple course au logement, les Américains développent en deux décennies "*un style de vie distinctif et un nouvel ordre socio-spatial : la suburbia*" (Knox, 2008 : 28). La *suburbia* constitue la quintessence d'une société d'abondance, individuellement mobile et propriétaire, cherchant à renouer au quotidien avec un lointain idéal jeffersonien et transcendantaliste. Le modèle suburbain symbolise si bien l'*American Way of Life* que les Etats-Unis n'hésitent pas à diffuser son image dans leur entreprise expansionniste internationale pour contrer l'idéologie communiste. En 1959, à Moscou, lors d'une rencontre entre Nixon et Khrouchtchev dite "le débat de cuisine", Nixon démontra la supériorité des conditions de vie du travailleur américain à partir des équipements ménagers électriques présents dans la cuisine de la maison (Hayden, 2004). Dans la course à la propagande, la *suburbia* devient un élément de distinction par rapport aux villes-nouvelles planifiées soviétiques. Elle permet également aux Etats-Unis de prendre une place dominante

[23] Alonso W., (1964), *Location and land use : toward a general theory and land rent*, Cambridge, Harvard University Press.

par rapport aux villes ouest-européennes. Là où Boston, Philadelphie, New York, Chicago, San Francisco, Los Angeles, pâles ersatz d'urbanité en comparaison de Paris, Londres, Vienne ou Rome, avaient échoué, la suburbanisation impose ses codes sociaux et architecturaux au monde libre. "Les *biens de consommation, les nouvelles techniques de production et de management, les stratégies financières et commerciales innovantes, les nouveautés de l'industrie immobilière, les autoroutes, les voitures et les nouveaux médias comme la télévision, tous ces éléments entrent dans la définition de l'American Way of Life. De manière significative, tout cela ne peut être déconnecté du mode de vie suburbain : le mythe de la suburbia affirme l'American Way of Life.*" (Beauregard 2006 : 17).

"*La suburbia, longtemps considérée comme rurbaine, comme une zone d'urbanisation incomplète et dépourvue tout à la fois d'urbanité et de ruralité, un monde de femmes qui s'ennuient et dépriment à longueur de jour, une marée de petites maisons disposées en savantes arabesques destinées à casser la circulation et de centres d'achats associés aux échangeurs autoroutiers et inaccessibles à pied, le monde où une voiture par personne (adulte et adolescent) est une obligation pour assurer le moindre contact*…" (Racine, 1993 : 105). Pour Mumford (1968 : 11) la critique est aussi vive : "*l'idéal suburbain est un ghetto vert à moitié naturel, à moitié plastique, coupé du contact humain, où sa femme a pour compagnon en chef de solitude une radio, les soap operas, le réfrigérateur, le mixeur, le lave-vaisselle, la machine à laver et si elle est chanceuse, une seconde voiture*". Bien loin de l'image idéale de la maison de sitcom, avec ses deux étages, son jardin, son garage, dans laquelle la femme en hauts talons et robe vichy prépare le repas en attendant le retour du mari parti travailler en ville[24], le déploiement résidentiel dans les zones suburbaines commence à montrer ses limites dès la fin des années soixante.

Le premier problème est d'ordre foncier. Dans les quartiers suburbains du début de siècle desservis par les tramways, la taille moyenne des parcelles se situait à 276 m² contre 460 m² dans les nouvelles banlieues : les densités moyennes tombent de 7 700 habitants au km² dans les *streetcar suburbs* à 2 ou 3 000 habitants au km² dans les *automobile suburbs* (Knox, 2008). Flint (2006) précise que, selon les promoteurs, la taille respectable d'une maison en périphérie doit au moins couvrir 270 m² mais en 2005, la maison la plus vendue par la firme *Toll Brother* était de 440 m² de surface habitable et celle de *WCI Communities* de 510 m² ! La pression foncière devient de plus en plus grande sur les espaces ruraux car au-delà de la

[24] Récemment la série *Mad Men*, produit par AMC, retranscrit non sans une certaine ironie, voire désillusion, cette ambiance de vie des années cinquante/soixante, dans laquelle un publicitaire travaillant à Manhattan s'épanouit pendant que son épouse, mère au foyer délaissée, se morfond dans sa demeure de Long Island dans la banlieue de New York.

suburbia, se développe l'*exurbia* sur les franges externes des aires métropolitaines. Ces nouvelles conquêtes urbaines peinent logiquement à répondre aux attentes des nouveaux arrivants. La pauvreté architecturale des lotissements standardisés et les défauts de fabrication des maisons bon marché viennent s'ajouter aux déficits en matière de services publics (écoles, routes, adduction d'eau) dans des zones parfois *uncorporated* : ces dernières, privées de gouvernement municipal, ne pourvoient que partiellement aux besoins des habitants. Le rêve américain s'effrite un peu plus car la crise pétrolière ne va pas épargner les ménages américains en augmentant le coût des migrations pendulaires. Mais plus que l'augmentation du prix du *gallon* d'essence, la crise entraîne une remise en cause du modèle de l'Etat providence keynésien accusé, par excès de bureaucratie et de régulation, de freiner la compétitivité dans une économie de plus en plus mondialisée. Ce passage du libéralisme égalitarien au néolibéralisme trouve une matérialisation gouvernementale dans l'instauration du *New Federalism*, qui atteint son apogée sous le gouvernement Reagan dans les années quatre-vingt.

Les coupes budgétaires fédérales vont peser sur les finances locales, entraînant une accentuation des problèmes (dégradation environnementale, isolement social, difficulté d'accessibilité) dans les zones suburbaines, notamment les plus éloignées des villes-centres. Sur ce dernier point, en 1964, l'*Urban Mass Transportation Act* avait permis d'injecter 10 milliards de dollars dans les réseaux de transports en commun en dix ans. A partir des années quatre-vingt, le retrait fédéral freine les efforts des autorités locales en matière de planification de système de transport de masse alors que la saturation des autoroutes intra-urbaines s'intensifie[25]. Mais ce manque de financement n'a pas seulement un impact sur la construction des infrastructures. De 1964 à 1969, le gouvernement Eisenhower avait initié de nombreux programmes *(Housing and Urban Development Act, Section 701* – 1965 ; *Demonstration Cities and Metropolitan development Act* – 1966 ; *National Environmental Policy Act* – 1969) dont l'un des objectifs, par l'attribution d'aides fédérales il est vrai, était de légitimer et de renforcer des autorités de planification régionale (cf. chapitre 3). Sous le régime du *New Federalism*, les difficultés à financer la mise en place d'une planification métropolitaine vont donc compromettre le traitement conjugué de deux réalités urbaines. Tout d'abord, l'affaiblissement financier des villes-centres sous le poids de l'érosion démographique et fiscale au profit des banlieues entraîne une surreprésentation des populations socialement fragilisées et contribue logiquement à augmenter les charges pour les municipalités. Ensuite,

[25] Voir l'ouvrage de Helen Leavitt, (1970), *Superhighway – superhoax*, Garden City, Doubleday & Co.

l'attractivité des *suburbs* ne fléchit pas en dépit des promesses parfois non tenues de vie meilleure. La banlieue romantique de la fin du XIXe siècle a laissé la place à beaucoup de quartiers dortoirs sans âme, ni sens du lieu. La suburbanisation représente également pour certains analystes[26] la privatisation de la vie et de la culture américaine et, par effet induit, la victoire du privé sur le public.

I.4] Les désenchantements de *l'urban sprawl*

La dégénérescence suburbaine trouve dans l'expression *urban sprawl* (étalement urbain), son qualificatif le plus usité par les élus, praticiens et universitaires. Le terme se réfère en premier lieu à l'hyper expansion spatiale des banlieues et à la pression exercée sur les espaces naturels et ruraux, largement dénoncées depuis la fin des années quatre-vingt par les organisations non-gouvernementales telles que le *Sierra Club* ou l'*Urban Land Institute*. Mais le terme englobe aussi un patchwork d'éléments à charge. "*Parler de l'urban sprawl, c'est décrire une forme de croissance marquée par un fort étalement urbain discontinu (leapfrog, scattered) au-delà de la ville-centre, de faibles densités bâties et humaines, d'un usage intensif et quasi exclusif de l'automobile au niveau des déplacements, la présence de corridors commerciaux (commercial strips), l'absence de lieux de rencontre et de socialisation (public open-spaces) ou encore la faible concentration fonctionnelle*" (Billard, 2003 : 53).

De l'intérieur, le désenchantement est d'autant plus intense que la promesse sociale de la communauté pastorale d'antan s'est noyée dans l'individualisme et la privatisation de l'espace (Fig. 4.2). Selon Castells (1972), les *suburbs* sont à voir comme des segments déplacés du centre urbain (lieu géographique et pratiques sociales), des migrations sociales, plutôt que comme des espaces au sein desquels émerge un sens du lieu. Tout juste voit on la production de communauté résidentielle repliée sur elle-même, développant un fort consensus interne et un fort clivage par rapport à l'extérieur. La *suburb* doit ainsi être plus assimilée à un style de vie (*lifestyle*) n'ayant pas les attributs de l'intégration communautaire.

[26] McKensie, (1994), *Privatopia : homeowner associations and the rise of residential private government*, Yale University Press.

Pire, la banlieue peut se transformer en piège social sous le dictat des voisins : "*C'est décidé : Luther et Nora Krank ne fêteront pas Noël cette année.* [..] *Cela amena la question du mépris public. En décidant de ne pas fêter noël, ne seraient-ils pas mis au ban de la communauté ?* (Grisham, 2002 : 28)[27].

La banlieue est sans doute un lieu dans lequel les Américains peuvent échapper à la bousculade et à l'animation de la vie urbaine pour atteindre une intimité à laquelle ils semblent aspirer : cependant, le suburbain n'offre pas les points d'ancrage spatial suffisants pour donner du sens à ce que nous sommes (Orum, Chen, 2003).

Figure 4.2 : L'idéal de suburbanité états-unienne (un exemple de *soft power*), à la fois sublimé et critiqué dans la série *Desperate Housewives* dont l'action se concentre en grande partie dans la rue (Wisteria Lane) d'une banlieue suburbaine d'une ville fictive (Source : *Google Earth*, 2009).

[27] Grisham J.,(2002), *Pas de Noël cette année*, Paris, Pocket.

Pour Martin Heidegger, cité par Choay (1965) et Sauvage (2007), l'habiter est le trait fondamental de l'être : l'habitation possède à la fois une dimension discriminante et intime (le chez soi) mais également une fonction de rapport aux autres et d'inscription dans une communauté légitime de référence. Que se passe-t-il si l'habitation, pas seulement le domicile mais également le cadre géographique proche dans lequel il s'inscrit, instaure des frontières qui génèrent plus d'enfermement[28] et de repli individuel que d'ouverture et d'échanges ? Si la communauté de voisinage se pose comme une matrice de sociabilité alors le quartier, par déclinaison spatiale, devient le territoire de référence pour le groupe. En l'absence de proximité et de partage d'une certaine quotidienneté, les individus peinent logiquement à construire un Nous spatial et social par rapport aux différentes figures de l'Autre (Sencébé, 2008).

L'habiter possède une dimension dépassant celle de la matérialité (Lussault, 2005) et de l'utilitarisme : elle permet à l'Homme de s'élever au rang d'être social en s'enracinant (Choay, 1965). Le sentiment d'appartenance territoriale pourrait apparaître à la fois comme la résultante et le moteur de la construction de l'être social, ce que Bourdin (2000) interroge de manière élargie à partir du concept du local cognitif. Reprenant également à son compte la pensée d'Heidegger sur les effets négatifs, à terme, de la rationalisation et de la standardisation des logements de masse sur la construction d'un sens du lieu, Knox (2008) fustige les quartiers suburbains inauthentiques, incapables de produire le moindre enracinement. Knox (2008 : 35) va même plus loin en affirmant que la *suburbia* est porteuse de sa propre pathologie sociale principalement générée par le "*rituel collectif des frustrantes et miséreuses migrations pendulaires*" : plus de 220 millions de *commuters* passent plus d'une heure et demi par jour dans leur voiture et la conduite agressive est responsable d'environ 28 000 accidents mortels par an.

En 1999, le Texas Transportation Institute a estimé à 78 milliards de dollars les coûts des embouteillages (essence consommée, temps perdu pour le travail ou à la maison…) chaque année : 75 % des trajets de moins d'un *mile*, représentant ¼ des trajets au total, se font en voiture (Breen, Rigby, *op. cit.*). D'ailleurs, seules six métropoles sur les 25 plus grandes ont expérimenté dans une période récente une baisse du nombre de kilomètres parcourus individuellement chaque année (Fig. 4.3). Phoenix et San Diego détiennent le record à la fois de kilomètres parcourus en 2006 et de hausse entre 2002 et 2006. A San Diego, l'impact de la

[28] Voir : Blakely E., Snyder M., (1999), *Fortress America : gated communities in the United States*, Washington DC, Brookings Institution.

mise en service en 2008 d'une nouvelle ligne de tramway desservant le Qualcom Stadium et surtout San Diego State University n'a pas encore été mesuré.

L'insécurité, non seulement au volant mais plus globalement en matière d'homicides, violences domestiques, cambriolages ou encore trafic de drogue, participe aussi à consolider l'hypothèse d'un malaise social suburbain[29]. La pathologie prend même un caractère schizophrène pour le suburbain qui, pris en étau entre la quête des origines et le poids de sa condition quotidienne (absence de rupture définitive), se dédouble spatialement dans la nécessité matérielle de l'urbain dense et la quiétude de la nature domptée (Urbain, 2002). A ce jour, l'ouvrage *Geography of Nowhere : the rise end decline of American's man-made landscape*, publié en 1993 par le journaliste et nouvelliste James Kunstler, s'impose certainement comme le pamphlet le plus grinçant sur les *suburbs* américaines. Loin de la *main street* américaine et des idéaux communautaires, il dépeint un paysage de banlieue où tout se ressemble, où tout semble mort, fait d'une architecture de dessin animé, de centres commerciaux et de parkings.

"*Je ne crois pas que les banlieues soient des remplaçantes adéquates de la ville, depuis que les forces motivant la suburbanisation consistent à exacerber l'exaltation de la privatisation et l'élimination du domaine public. Là où les villes optimisent les contacts entre les gens, spécialement entre différents types de personnes, les suburbs s'efforcent d'éliminer spécifiquement ces contacts sociaux*"
(Kunstler : 1993 : 189).

[29] Le film *American Beauty* (1999), de Sam Mendes avec Kevin Spacey, offre une vision très crue et décalée de cet idéal suburbain.

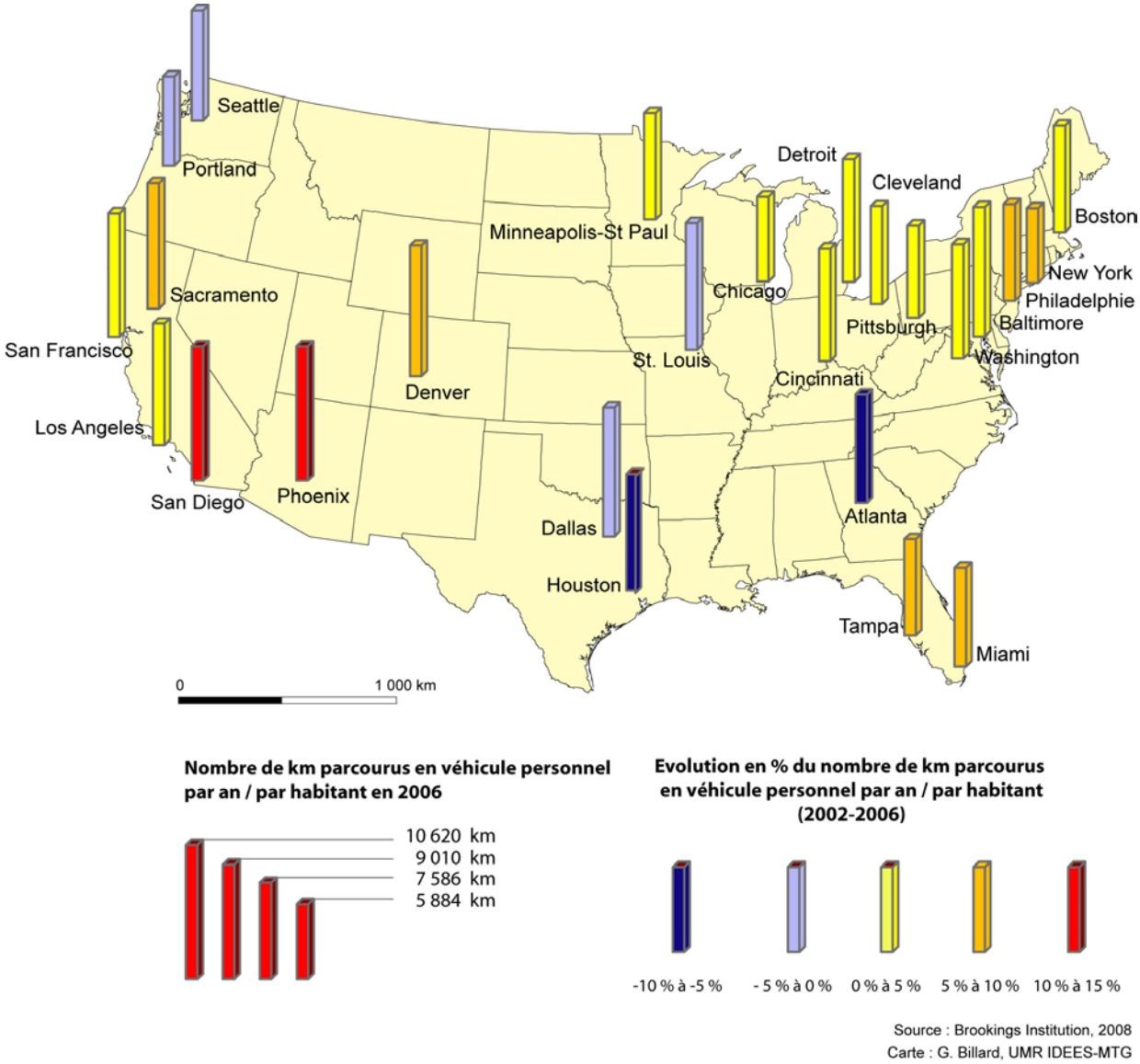


Figure 4.3 : Evolution du nombre de *miles* parcourus annuellement dans les métropoles états-uniennes.

I.5] Existe-t-il une suburbanité canadienne et australienne ?

Pour Chevalier (2000 : 15), "*au Canada, la suburbanisation de la population métropolitaine a débuté et s'est affirmée plus tardivement mais avec les mêmes conséquences qu'aux Etats-Unis*". S'il existe bien entendu des similitudes historiques et morphologiques, voire sociales entre les deux pays, malgré tout, des différences persistent. Premièrement, le poids de la population suburbaine au Canada (38% de la population totale en 2006)[30] est nettement inférieur à celui des Etats-Unis (un peu plus de 70 % aujourd'hui). "*Au Canada, la polarisation entre villes centrales et périphéries urbaines est moins marquée : en outre, de manière générale, les villes centrales conservent une grande part de l'activité économique de leur région*" (Collin et *al.*, 2007 : 12). Le processus de fusion de municipalités (cf. chapitre 3) a limité efficacement l'érosion économique et démographique des villes-centres en absorbant des communes suburbaines. Même en termes de morphologie urbaine, sur les six aires métropolitaines millionnaires canadiennes, seules Calgary (59,9 %) et Edmonton (58.6 %) avaient en 2006 un parc de logement privé dominé par la maison individuelle détachée (Canada Statistiques, 2008).

L'ancrage culturel de la suburbanisation au Canada diffère également des Etats-Unis, nation dans laquelle les mythes fondateurs ont joué un rôle plus important. Par exemple, le rapport à l'espace pour les Canadiens ne se situe par forcément sur la même facette émotionnelle que leurs voisins américains. Si la Frontière trouve sa place dans l'histoire et la culture canadienne, les récits qui l'entourent sont loin d'exacerber l'imaginaire aventurier des colons. Aux antipodes du héros américain triomphant devant l'adversité, Racine et Villeneuve (1992) décrivent ainsi une conquête de l'Ouest génératrice d'exil et de chaos social ; la nature et le climat hostiles broient les hommes et les placent dans une condition permanente de vertige, solitude et survivance. Plus éloignée de la pensée transcendantale états-unienne, malgré des influences romantiques, la suburbanisation canadienne semble plus classiquement ancrée historiquement dans la volonté d'une élite bourgeoise de quitter les villes-centres surchargées de la fin du XIXe siècle[31]. Comme pour les Etats-Unis avec l'essor du tramway, puis surtout de l'automobile (1 235 000 voitures en circulation en 1946 contre 6 967 000 en

[30] Le recensement se fait ici en fonction des limites municipales mais pour approfondir la question, lire : Turcotte M., (2008), "L'opposition ville/banlieue : comment la mesurer ?" : http://www.statcan.gc.ca/pub/11-008-x/2008001/article/10459-fra.pdf

[31] Ce phénomène a été identique aux Etats-Unis à la même époque, par exemple dans la banlieue de New York.

1971)[32], ce sont ensuite les cols blancs qui commencent leur migration vers les banlieues dans la deuxième partie du XXe siècle[33]. Entre 1921 et 1931, 450 000 nouveaux logements sont construits avant que la Grande Dépression ne freine le développement du périurbain. A l'image des pays anglo-saxons vainqueurs de la Seconde Guerre mondiale, le Canada entre dans une phase d'expansion économique et démographique après 1945. Le retour des vétérans ainsi que l'arrivée massive de migrants stimulent la demande de maisons en périphérie ; comme aux Etats-Unis, un organisme public est créé pour accorder et garantir les hypothèques (Société centrale d'hypothèques et de logement). Entre 1949 et 1960, deux tiers des maisons sont unifamiliales et construites en banlieue : "*en 1971, le rêve de posséder une maison familiale était devenu une réalité pour la majorité des Canadiens, 60 % des ménages étaient propriétaires de leur logement*" (Kremarik, 2000 : 23). Pour Mercier (2006), quatre éléments ont favorisé l'essor des banlieues aux Canada : la prospérité économique qui a permis l'intégration d'une bonne partie de la classe ouvrière dans l'expansive classe moyenne, la poussée démographique, le rôle déterminant des pouvoirs publics qui, par des politiques d'habitat et de transport, ont favorisé l'accès du plus grand nombre à la propriété en milieu suburbain, enfin le souci à l'échelle locale de rationaliser l'espace urbain par la mise en œuvre du zonage spatial.

L'acte de propriété représente également un moyen de détenir un capital immobilier qui rassure, comme aux Etats-Unis ou en Australie. Entre 1941 et 1996, le taux de propriété au Canada a gagné sept points, passant de 57 à 64 % (*Statistiques Canada*, 2000). En 2006, ce taux est de 68,5 % (taux par ménages, *Statistiques Canada*, 2008). Les banlieusards ont rapidement été rejoints par les activités commerciales et industrielles à la recherche de terrains moins chers. L'étalement de la tache urbaine a ainsi été stimulé, y compris par une demande immobilière de plus en plus gourmande en superficie : la taille moyenne d'une maison a ainsi augmenté passant de 5,5 pièces en 1941 à 7,1 pièces en 1996 (*Statistiques Canada*, 2000). Comme aux Etats-Unis, les banlieues vont également subir une planification spécifique dont la réalisation de référence fut Don Mills dans la région de Toronto : aménagée en 1952, s'inspirant à la fois d'Howard, Wright (et même de le Corbusier !) et de Levittown, Don Mills inspirera les architectes et développeurs canadiens jusque dans les années quatre-vingt (Racine, Villeneuve, 1992). Bien entendu, il a pu se forger au début du siècle une image du périurbain comme antidote à la ville, une sorte de retour à la terre, à la simplicité, à

[32] Statistique Canada, 2000.

[33] Comme aux Etats-Unis à la même époque, la plupart des habitants migrant vers les banlieues sont blancs. A titre d'exemple, en 2005, la population blanche représente environ 70 % des résidants des *suburbs* états-uniennes.

l'authenticité, à une meilleure qualité de vie pour une société de plus en plus hédoniste. Mais il apparaît clairement que la suburbanisation séduit les masses, à partir des années cinquante, car elle correspond principalement à un mode de vie consumériste et d'accumulation individuelle de capital, s'élevant au rang de norme. Au Canada, ce mythe pavillonnaire est le fruit d'un pacte social, qui assure la stabilité et la prospérité du système capitaliste dans lequel chaque individu accepte sa condition de salarié pour bénéficier d'un accès au crédit (Mercier, 2006).

En Australie, la suburbanisation révèle même une facette sociale encore plus assumée : la maison en périphérie avec son grand jardin a été perçue par les Australiens d'Après-guerre comme la preuve tangible d'une société australienne juste (Badcock, 2000). Largement influencée par le modèle suburbain états-unien, *l'Australian Way of Life* devient le ralliement identitaire des Australiens. La vie de famille, la voiture, la maison, les appareils ménagers imposent un rempart identitaire à l'immigration asiatique et au communisme dans les années cinquante (Bernard, 1995) ; individuellement, elle permet aux Australiens de s'inscrire dans une destinée collective commune.

Plus qu'un retour vers *l'Outback* ou une référence à un mythe du *bush* qui se construit clairement en opposition à la ville (Vacher, 2000), la *suburbia* est une immense machine à contenter les masses. La maison individuelle satisfait les Australiens dans leurs aspirations profondes à devenir propriétaires. La maison est une source de richesse (investissement résidentiel), un moyen d'expression identitaire et un indicateur de statut social (Thompson, 1994). "*Vivre dans une banlieue calme, propre et spacieuse, loin du bruit et de la saleté du centre-ville, c'est quelque chose que la plupart des Australiens espèrent et cela depuis les premiers temps du développement urbain*" (Frost, Dingle, 1995 : 21). En 2006, 75 % des Australiens vivent en maison individuelle, la très large majorité étant située dans les *suburbs*. A elles-seules, les banlieues des cinq principales métropoles australiennes concentrent 53% des Australiens (ABS, 2006). "*Plus que tout autre pays, l'Australie est une nation de banlieues. L'expansion traditionnelle des franges urbaines basée sur la subdivision foncière en maisons individuelles et en propriétés représente le modèle standard du XXe siècle*" (Randolph, Freestone, 2008 : 2). Ce type de développement dilue véritablement les villes-centres : exceptée Brisbane, les plus grandes villes-centres australiennes couvrent moins de 1 % de la surface totale de leur aire métropolitaine (tableau 4.1).

Ville-centre	Poids de la ville-centre (en % de la superficie totale de la SD) en 2006
Sydney	0,22
Melbourne	0,47
Brisbane	26,11
Adelaide	0,85
Perth	0,17

Sources : ABS, 2006.

Tableau 4.1 : La surface de la ville-centre en comparaison de l'aire métropolitaine en Australie.

A l'instar des villes états-uniennes, l'Après-guerre marque l'essor du développement de l'expansion des banlieues. La politique fédérale d'aide à l'accession à la propriété, notamment pour les vétérans de la Seconde Guerre mondiale, a un effet levier indiscutable ; l'automobile, objet de consommation courante pour les Australiens dès la fin des années soixante-dix[34], devient l'indispensable vecteur des mobilités quotidiennes. N'étant soumis à aucune contrainte héritée d'une emprise urbaine antérieure, les banlieues ont abondamment profité de la générosité du foncier disponible. "*L'étendue et le faible coût de la terre, l'apparition précoce de transports individuels efficaces ont permis une utilisation extensive de l'espace et entraîné la dilatation des villes dans les couronnes sans fin*" (Antheaume, Bonnemaison, 1995 : 282).

L'*Australian Dream* n'évite pas les dérives de son modèle américain : entre campagne et urbain, la vision utopique d'une retraite loin du tumulte des villes génère au final un espace sous-urbanisé et une grande frustration sociale (cf. chapitre 5). Ward (2002) ne voit pas comment l'Australie pourra cesser dans l'immédiat d'être suburbaine mais l'idée de fixer des limites à cette suburbanisation doit s'ancrer progressivement dans les mentalités.

> "*Le train file à travers les quartiers déserts. Personne dans les rues, personne dans les jardins. Où sont passés les habitants ? […] Le tissu suburbain s'éclaircit, le train longe une autoroute, traverse des parcs, une zone industrielle, file derrière les hangars, les scieries, les usines de ciment, les fabriques de meubles, les magasins de tapis orientaux, de surf, de bricolage, les jardineries, les concessionnaires Ford, Toyota, Mitsubishi, un immense centre commercial. Sur les parkings, les voitures brillent dans le soleil. Ouf, on a retrouvé les suburbanites des quartiers nord-ouest de Melbourne. Ils font du shopping*."

[34] En 1945, l'Australie comptait une automobile pour huit habitants ; en 1968, une automobile pour trois Australiens (Frost, Dingle, 1995 : 2).

"Nina et Danielle s'enfoncent ainsi, sereines, confiantes, main dans la main, au cœur de Nunawading, cette banlieue-jardin, ce jardin d'Eden. D'autres pourraient s'y perdre. On est à Nunawading, un quartier de Melbourne. Mais on pourrait être n'importe où, dans n'importe quel quartier. Chaque maison ressemble à sa voisine, chaque rue est la copie conforme de la prochaine, chaque quartier de tout autre. Suburbia, elles le savent, n'est pas un espace géographique : c'est une idée. Une idéologie. Un monde parfait, un art de vivre, une Utopie réalisée. Un monde meilleur. Un destin."

(Grundmann, 2005 : 15 et 17)[35]

Dans un scénario du pire évoqué par Peel (1995), les villes australiennes seraient-elles sur le chemin d'une los-angelenisation ? Si oui, est-ce fondamentalement une mauvaise chose ? Los Angeles n'est peut-être pas l'archétype du modèle à éviter à tout prix.

II] REGARD ACTUEL SUR LA SUBURBANISATION DANS LES (EX) NOUVEAUX MONDES

Autant argumentée et subtile soit-elle, la critique dont fait l'objet le suburbain s'avère pourtant très répétitive, sans véritable prise de risque intellectuelle. A l'inverse, quelques néolibéraux, lobbyistes (*Home Building Compagnies* par exemple), voire universitaires[36], perçoivent le développement des banlieues comme un moteur de l'économie américaine, un droit individuel pour le citoyen d'habiter où bon lui semble ou encore idéologiquement, comme la nécessaire non-régulation du marché. Pour autant, les excès de la suburbanisation sont presque unanimement dénoncés et combattus activement par beaucoup de gouvernements locaux (*Regional Comprehensive Plans*, *Smart Growth Plans…*). Pourtant, même aujourd'hui, le développement suburbain, surtout dans sa dimension négative de l'*urban sprawl*, reste complexe à aborder devant la multiplicité des approches et mesures plus empiriques que normalisées (Ewing, 1997 ; El Nasser, Overberg, 2001 ; Fredericksen, 2001, Miaria, 2001 ; Gillham, 2002 ; Bruegmann, 2005 ; Flint, 2006 : Knox, 2008…). Comme pour la ville en somme, l'observant identifie l'étalement urbain quand il le voit mais il peine à le définir précisément.

Deux raisons sans doute expliquent cela. Tout d'abord, la *suburbia* génère-t-elle systématiquement de l'*urban sprawl* ? Et puis, comme tout phénomène urbain, le suburbain est-il totalement figé sur le temps long, sans espoir de régénérescence ?

[35] Grundmann P., (2005), *Surfeuses paradise*, Paris, Hachette.

[36] Bruegmann R., (2000), "The paradoxes of anti-sprawl reform", *in* R. Freestone (ed.), *Urban Planning in a changing world : the Twentieth century experience*, New York, Routeledge.

II.1] La mesure de la suburbanisation[37]

La mesure du poids de la suburbanisation fait l'objet d'une méthode largement utilisée consistant simplement à évaluer le poids démographique de la ville-centre sur l'ensemble de l'aire métropolitaine statistique de référence. Ce type de calcul génère une interprétation implacable à l'échelle de notre échantillon des métropoles de plus de deux millions d'habitants. En 2005, plus aucune ville-centre ne rivalise démographiquement avec les banlieues l'encerclant. Seules New York city, San Diego, Houston, Phoenix et Chicago ont une population qui représente plus de 25 % de la population métropolitaine, sans jamais pour autant dépasser 44 % (tableau 4.2).

Atlanta et Miami, les villes-centres les plus noyées dans la masse métropolitaine, concentrent moins de 10 % de la population totale de leur MSA : avec une lecture inversée de ces chiffres, les banlieues de ces deux métropoles abritent plus de 90 % des résidants ! Il semble intéressant de souligner que, contrairement aux idées reçues, les métropoles de la *Sunbelt* ne possèdent pas systématiquement les villes-centres les plus diluées démographiquement. Los Angeles, San Diego, Houston, Phoenix, Portland se classent toutes dans les dix premières villes-centres ayant le poids démographique le plus élevé. La grande superficie des municipalités californiennes notamment (la commune de San Diego couvre plus de 850 km²) a un temps ralenti l'hémorragie statistique, celle-ci étant soulagée également par un processus plus ou moins actif d'annexion des territoires suburbains (cf. chapitre 3). Cependant, depuis 1950, la dilution de la ville-centre s'est irrémédiablement confirmée, même si certaines d'entres-elles ont continué à croître depuis 50 ans, surtout dans la *Sunbelt* (cf. chapitre 5).
En 1950, seules quatre villes-centres (Los Angeles, Phoenix, Pittsburgh et Boston) hébergeaient moins de la moitié de la population métropolitaine. Avec un taux supérieur à 80 %, des villes comme Houston, Dallas et Minneapolis dominaient démographiquement sans équivoque leur espace urbain régional. Des écarts énormes peuvent ainsi être mesurés en un demi siècle : la ville-centre de Minneapolis a perdu plus de 70 points, Denver ou Seattle plus de 60 points.

[37] La suburbanisation ne fait l'objet d'aucune définition statistique de la part de l'US Census.

	Poids de la ville-centre en 1950 (en %)	Poids de la ville-centre en 2005 (en %)
New York, NY	64,2	43,8
San Diego, CA	77,1	42,8
Houston, TX	85,0	39,3
Phoenix, AZ	49,1	37,8
Chicago, IL	73,6	30,1
Portland, OR	72,9	25,5
Philadelphia, PA	70,8	25,1
Baltimore, MD	81,8	24,1
Denver, CO	83,4	23,6
Los Angeles, CA	49,3	22,8
Sacramento, CA	65,1	22,3
Cleveland, OH	66,1	21,3
Dallas, TX	85,5	20,9
Detroit, MI	67,2	19,8
Seattle, WA	77,5	17,9
San Francisco, CA	57,4	17,8
Cincinnati, OH	62,0	16,0
Boston, MA	35,9	13,5
Pittsburgh, PA	44,2	13,3
St. Louis, MO	61,2	12,7
Tampa, FL	78,2	12,3
Minneapolis, MN	84,4	11,9
Washington, DC	62,3	11,2
Atlanta, GA	65,3	9,8
Miami, FL	54,2	7,1
Moyenne	66,9	21,7

Source : US census, 2006

Tableau 4.2 : Le poids comparé des villes-centres au sein de leur aire métropolitaine respective en 1950 et 2005.

Comparativement, les principales ville-centres canadiennes ont mieux résisté à la vague suburbaine : les villes d'Ottawa, d'Edmonton et de Calgary concentrent plus de 70 % de la population métropolitaine totale en 2006 (tableau 4.3). Vancouver, peut-être plus influencée par le modèle de gestion et de croissance des métropoles de la côte ouest des Etats-Unis, est aujourd'hui la ville centrale pesant le moins démographiquement sur son aire métropolitaine. La situation en Australie apparaît encore plus radicale comparée aux Etats-Unis. La suburbanisation des habitants a pratiquement réduit les villes-centres, en particulier de Sydney, Melbourne, Adélaïde ou Perth, au rang de résidus démographiques. Seule Brisbane (Fig. 4.4), de par sa vaste superficie (1 200 km²) comparativement à Sydney (26 km²) ou Melbourne (36 km²), a réussi à endiguer ce mouvement centrifuge de population, en tout cas statistiquement.

	Ville-centre	Poids de la ville-centre en 2006
Canada	Toronto	45,1%
	Montréal	44,6%
	Vancouver	27,3%
	Ottawa - Hull	71,8%
	Calgary	91,6%
	Edmonton	70,6%
Australie	Sydney	3,7%
	Melbourne	1,8%
	Brisbane	53,8%
	Adelaide	1,1%
	Perth	1,0%

Source : ABS, 2006 et Statistiques Canada, 2006

Tableau 4.3 : le poids démographique des villes-centres canadiennes et australiennes dans leur aire métropolitaine respective.

Figure 4.4 : La morphologie urbaine de Brisbane. Le centre d'affaires de la ville-centre domine un bâti de faible hauteur, un profil similaire aux autres grandes métropoles australiennes.
(photo GB)

Par un traitement cartographique sous Arcview[38], il est possible de visualiser une analogie maintes fois utilisée mais pourtant jamais représentée à ma connaissance: l'effet *donut*[39]. Cette comparaison avec la pâtisserie américaine repose sur l'image d'une extension des métropoles qui vide démographiquement la ville-centre de son contenu, donnant une impression de trou béant au centre de l'espace métropolitain. La difficulté du traitement cartographique de cet effet *donut* réside dans l'utilisation des chiffres bruts de population (ville-centre et aire métropolitaine) et non des données relatives. D'un point de vue méthodologique, le script Arcview génère tout d'abord un cercle proportionnel avec la population totale de l'aire métropolitaine puis un autre cercle est généré avec la population de la ville-centre : les deux cercles totalement proportionnels se superposent en leur centre avant que le programme supprime le cercle de la population de ville-centre, créant ainsi un trou (évidage). Reste donc sur la carte une couronne plus ou moins large qui correspond à l'emprise démographique des *suburbs*. Plus cette couronne est épaisse, plus le poids démographique des banlieues est important et moins celui de la ville-centre est conséquent. La carte de la mesure de l'effet *donut* en Australie permet ainsi de prendre visuellement conscience de la différence du poids de la ville de Brisbane en comparaison des autres villes-centres (Fig. 4.5).

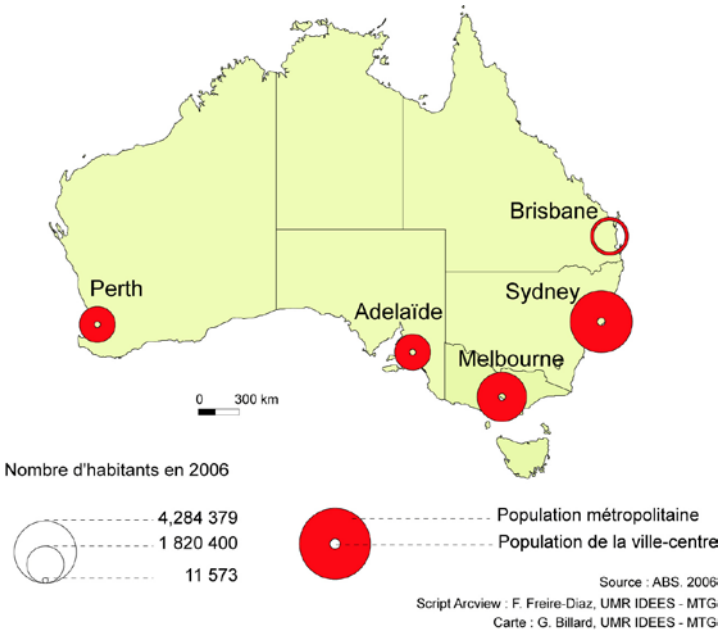


Figure 4.5 : Mesure de l'effet *donut* dans les principales métropoles australiennes.

[38] Script développé spécifiquement pour cette étude par S. Freire-Diaz, UMR IDEES-MTG.
[39] Le *Donut* est un beignet typique aux Etats-Unis qui a la particularité d'être en forme de couronne.

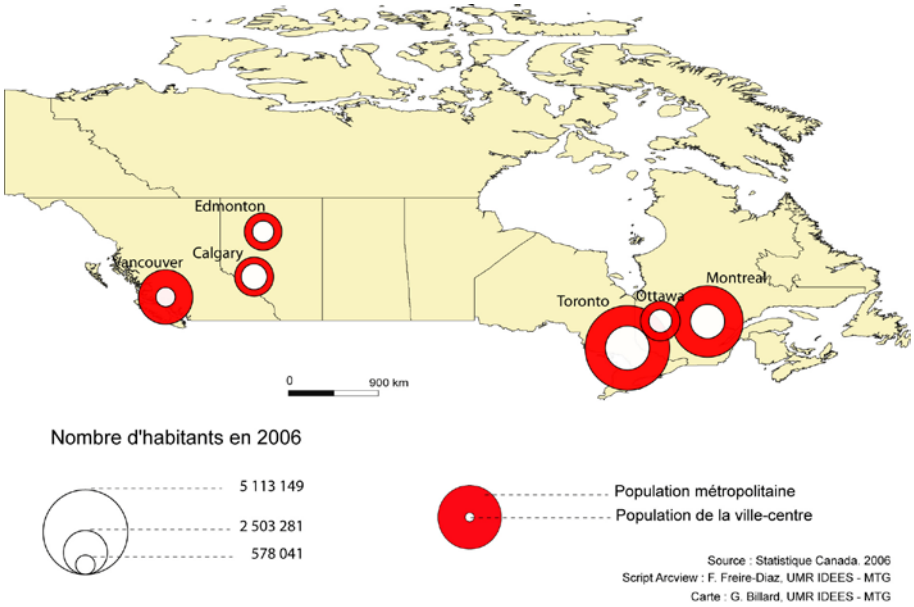


Figure 4.6 : Mesure de l'effet *donut* dans les principales métropoles canadiennes.

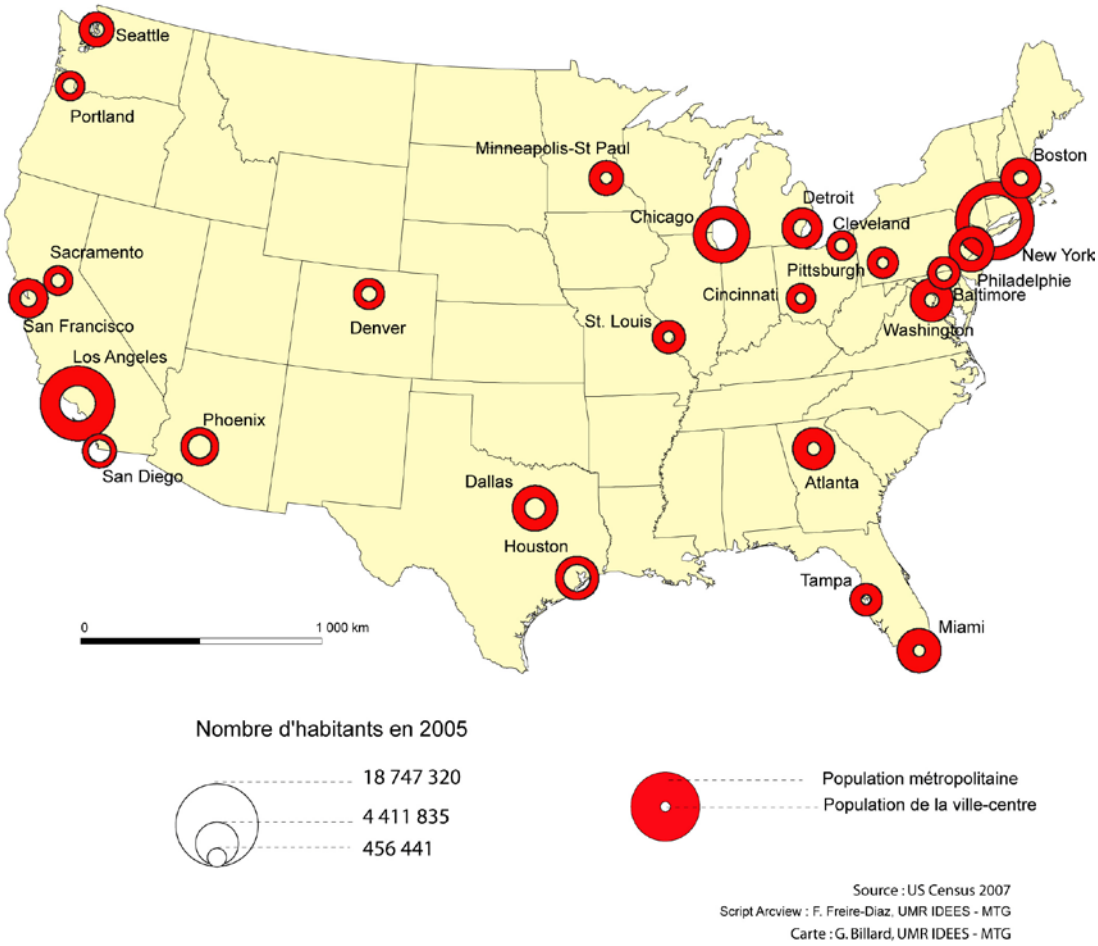


Figure 4.7 : Mesure de l'effet *donut* dans les principales métropoles états-uniennes.

Les figures 4.6 et 4.7 offrent quant à elles cette même représentation visuelle de l'épaisseur des couronnes périphériques respectivement pour le Canada et les Etats-Unis. Si l'approche cartographique est innovante, ce traitement n'offre pas une mesure renouvelée de l'étalement urbain car les données utilisées brutes et relatives sont d'un usage courant ; d'ailleurs peut-être un peu trop…

II.2] Diversification fonctionnelle et polycentrisme : l'autre visage du suburbain états-unien

En effet, évaluer la suburbanisation en calculant le poids de la population de la ville-centre dans l'aire métropolitaine offre une vue déformée des banlieues et encourage un discours catastrophiste. "*La suburbanisation aux Etats-Unis n'a pas été aussi fatale à la ville-centre qui se régénère, à l'invention de nouvelle centralité, à une diversité de groupes sociaux-ethniques qui ré-agencent la périphérie : la suburbanisation demeure une des facettes d'une mutation globale du fait urbain aux Etats-Unis et non pas la dérive plus ou moins acceptable d'une sécession sociale*" (Vannier, 2008 :44). L'émergence de centres secondaires (*edge cities*) - conceptualisée par Garreau (1991) - pouvant assumer partiellement un rôle de relais fonctionnel (centre d'affaires par exemple) de la ville-centre a contribué à imposer une vision polycentrique des espaces métropolitains. D'ailleurs, Hall (1966) voyait l'avenir des métropoles dans le modèle polycentrique de Los Angeles même s'il émettait des réserves sur l'impact à terme de l'usage de l'automobile. Pour Teaford (2006), identifier les métropoles par le nom de la ville-centre principale pourrait même tendre vers l'anachronisme tant le polycentrisme défie la vision traditionnelle unipolarisée de l'organisation métropolitaine.

Ce modèle polynucléaire prend une dimension supplémentaire dans certains espaces métropolitains par la croissance de municipalités qui, sans être la ville-centre de l'agglomération, dépassent désormais les 100 000 habitants. Dans leurs travaux, Lang et LeFurgy (2007) isolent ainsi 54 municipalités de banlieues, appelées *boomburbs*, ayant enregistré un taux de croissance à deux chiffres (+ de 10 %) dans chacune des trois dernières périodes censitaires depuis 1970 (Fig. 4.8). Ces *boomburbs* sont principalement concentrées dans les Etats du sud à l'image d'Anaheim, San Bernardino, Riverside et Palmdale (Californie) ; Mesa, Glendale, Tempe et Scottsdale (Arizona) ; Garland, Plano et Mesquite (Texas) ; Hialeah et Clearwater (Floride). Trop nouvelles et différentes pour la *US Conference of Mayors*, trop grosses et à la croissance trop rapide pour la *National League of Cities*, ces *boomburbs* sont des villes improbables, nées par accident (*accidental cities*), qui ont encore

du mal à trouver leur place dans les discussions sur l'urbain (Lang, LeFurgy, *ibid.*). Anaheim, au sud de l'aire métropolitaine de Los Angeles, se classe déjà au 55e rang des villes les plus peuplées aux Etats-Unis (335 588 habitants en 2008) : elle accueille deux franchises sportives professionnelles (*Anaheim Ducks*, NHL - hockey : *Los Angeles Angels*, MLB - base ball) et se positionne au 6e rang quant au nombre de conventions majeures accueillies aux Etats-Unis en 2006. L'aire métropolitaine de Phoenix comporte sept municipalités de plus de 100 000 habitants, dont Mesa qui atteint une population de 463 552 en 2008. Le cas d'Anaheim ouvre une piste d'analyse plus fonctionnelle de cette nouvelle organisation polynucléaire des espaces métropolitains et la perte de polarisation des villes centrales.

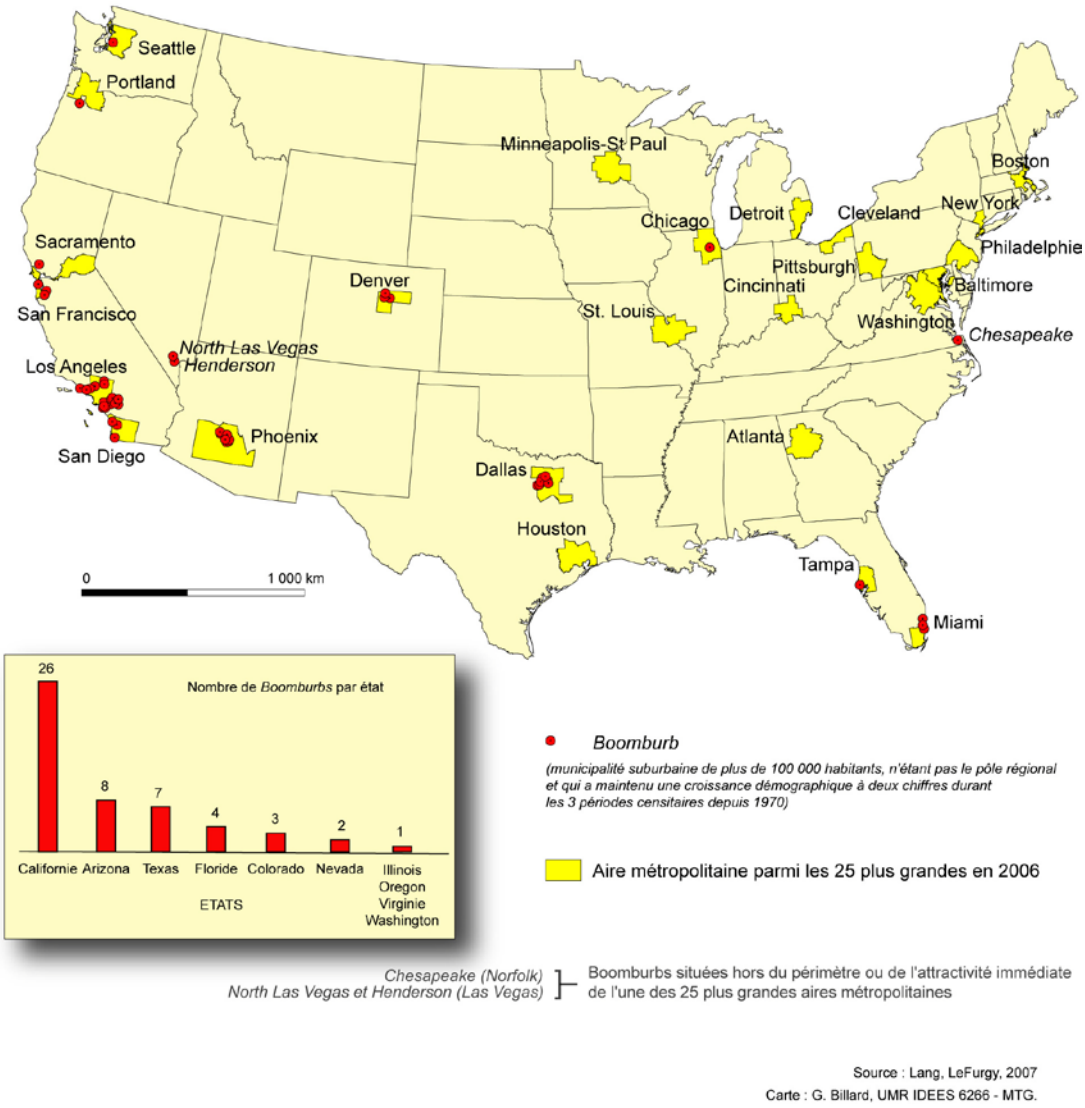


Figure 4.8 : Localisation des 54 *boomburbs* aux Etats-Unis.

En 2006, sur les 77,5 millions d'emplois que comptent les 98 plus grandes métropoles états-uniennes, seuls 21% se localisent encore dans les centres-villes. New York, Boston, Pittsburgh, Phoenix, Tampa, Portland, San Francisco/Oakland détiennent la part d'emplois la plus élevée à moins de 5 km du centre-ville mais ce poids s'inscrit dans une fourchette de 20 à 30 % maximum (Fig. 4.9). Les *Central Business Districts* (CBD) des villes de Detroit, Los Angeles, Atlanta, Miami, Dallas, San Diego ou encore Houston abritent moins de 10 % de l'emploi total de leur région métropolitaine. Parmi l'échantillon des 25 plus grandes aires métropolitaines, 17 possèdent des emplois majoritairement localisés à plus de 16 km (10 *miles*) du centre ville.

Cette tendance à l'essaimage métropolitain de l'emploi est confirmée avec les chiffres de la répartition des surfaces de bureaux (Fig. 4.10). En 2007, en dehors de Chicago et Cleveland[40], les CBD concentrent moins de bureaux que le reste de leur aire métropolitaine. Les écarts sont même extrêmement spectaculaires. Dans le cas de Houston, Dallas ou Atlanta, les périphéries[41] disposent d'une surface de bureaux quatre à six fois supérieure à celle du *downtown* ! A l'inverse, à San Francisco, Seattle, Portland et Cincinnati, la notion de pôle tertiaire majeur semble encore justifié pour qualifier le CBD. Cette situation globale s'explique parfaitement en examinant les taux de croissance des surfaces de bureaux entre 2001 et 2007 (Tableau 4.4). Dans aucune métropole, sauf Chicago et Washington, les centres-villes n'ont enregistré une croissance des espaces de bureau supérieure au reste de l'aire métropolitaine. Les *downtowns* de Seattle, Detroit et San Diego soutiennent plutôt bien le rythme de croissance observé en périphérie, en limitant le différentiel centre/périphérie. Par contre, à Philadelphie, San Francisco, Baltimore, Atlanta et Denver, la croissance de surfaces de bureaux dans les périphéries est quatre à cinq fois supérieure au CBD. La situation est encore plus complexe pour sept centres-villes (Cincinnati, St. Louis, Dallas, Cleveland, Tampa, Minneapolis) dont le nombre de m² de bureaux diminue entre 2001 et 2007. Par exemple, le *CBD* de Boston enregistre une érosion de ses surfaces de bureaux de 7,7 % alors que dans le même temps, la progression est de 57,8 % en périphérie.

[40] Données non disponibles pour New York, Los Angeles, Pittsburgh et Miami.

[41] D'un point de vue méthodologique, la périphérie comprend ici les espaces péricentraux au sein de la ville-centre et les zones suburbaines. Les chiffres utilisés représentent un indicateur de concentration dans les *downtowns* et ne permettent pas dans l'absolu de mesurer le poids complet de la ville-centre.

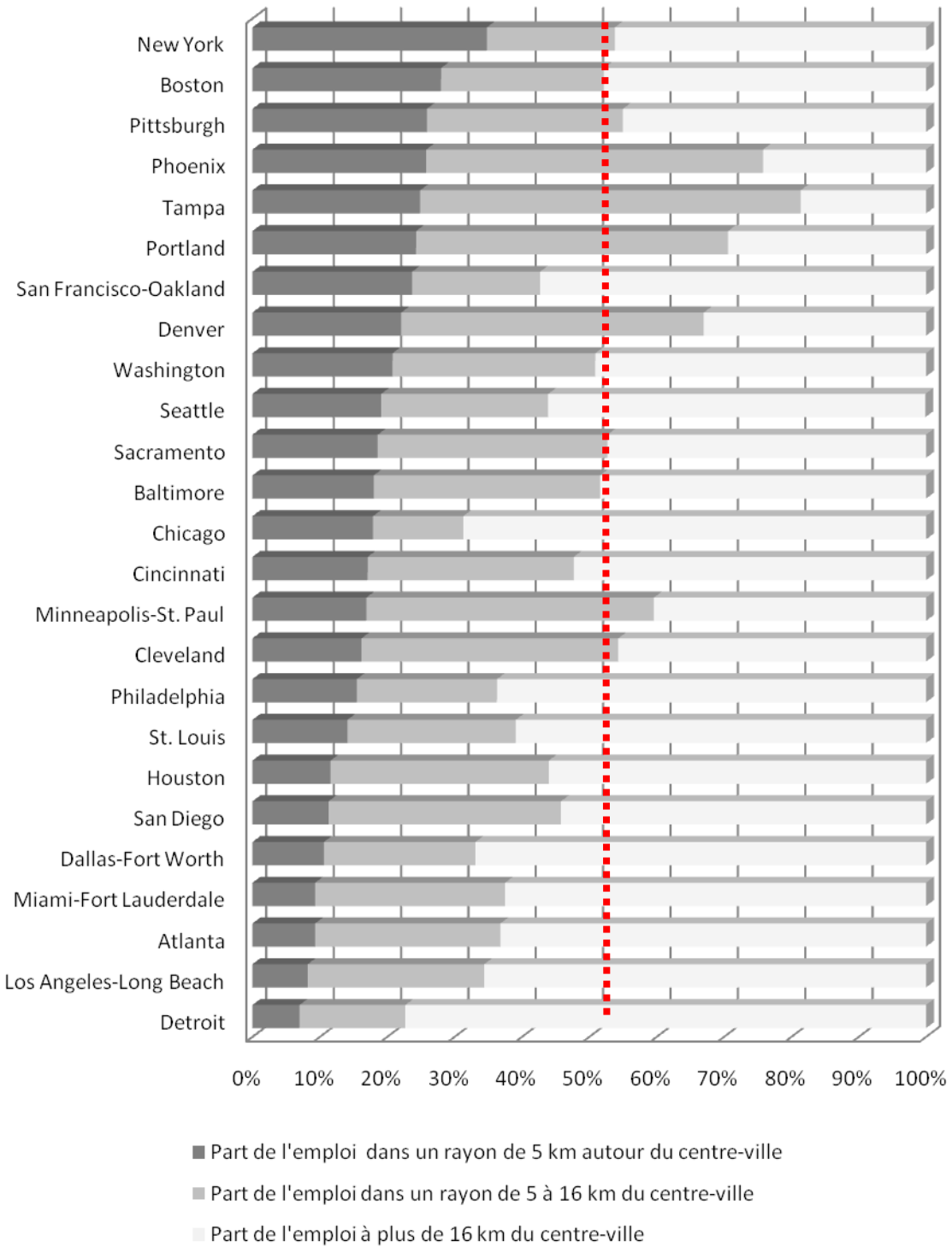
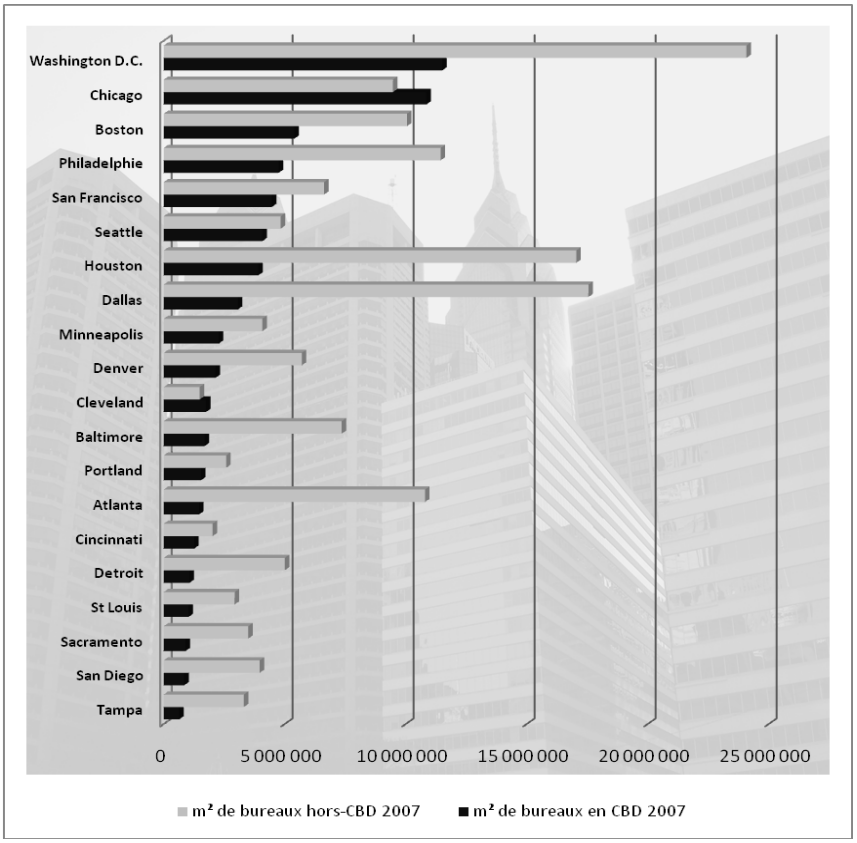


Figure 4.9 : Répartition spatiale de l'emploi dans les 25 plus grandes métropoles états-uniennes en 2006. (source : Brookings Institution, 2009)



Source : *Integra Reality Ressources*, 2008.

Figure 4.10 : Répartition de l'immobilier de bureaux dans plusieurs métropoles états-uniennes.

Aires métropolitaines	Evolution CBD (%) 2001-2007	Evolution Hors CBD (%) 2001-2007
Seattle	41,4	45,4
Detroit	36,4	39,3
Washington D.C.	35	15,9
Houston	28	66,9
Philadelphie	26,3	117,5
San Francisco	19,1	73,5
Chicago	10,1	11,3
Sacramento	8,7	26,4
San Diego	7,3	14
Portland	6,5	29
Baltimore	4,4	29,7
Atlanta	4,3	20,9
Denver	2,7	29,2
Cincinnati	-2,1	38,4
St Louis	-4,8	4
Dallas	-6,2	18,4
Boston	-7,7	57,8
Cleveland	-9,4	3,6
Tampa	-17,2	6,9
Minneapolis	-18,3	25,2

Les données ne sont pas disponibles pour l'ensemble des métropoles
Source : *Integra Reality Ressources*, 2008.

Tableau 4.4 : Rythme de croissance de l'immobilier de bureaux dans 20 métropoles états-uniennes.

Cette analyse de la répartition de l'emploi et des surfaces de bureaux au sein des principales aires métropolitaines états-uniennes soulève plusieurs réflexions. Tout d'abord, cette nouvelle géographie de l'emploi métropolitain confirme le caractère quasi obsolète du schéma radioconcentrique classique attaché à la ville américaine du début du siècle. L'organisation polynucléaire des métropoles se confirme et s'intensifie[42]. La masse critique atteinte par les espaces suburbains est au cœur de la définition des *new metropolis* (Lang, Blakely, Cough, 2005). Alors que seulement 11 % des sièges sociaux des 500 plus grandes firmes américaines étaient localisés dans les *suburbs* en 1969, plus de la moitié a aujourd'hui migré en périphérie (Kotkin, 2009).

Ensuite, la place de la ville-centre et de la figure emblématique du CBD est plus complexe à identifier depuis une dizaine d'années en raison d'un renouveau ou d'un maintien du dynamisme de l'immobilier d'affaires. L'abandon définitif des *downtowns* prédit depuis les années soixante-dix est en partie démenti par l'augmentation des surfaces de bureaux dans 13 des 20 cas de notre échantillon. Il est vrai que cette croissance prend souvent des allures de gouttes d'eau en comparaison de la vague centrifuge déferlant sur les espaces périphériques, mais l'hypothèse d'un renouveau des villes-centres ne peut pas être écartée catégoriquement. "*Alors que beaucoup de downtowns autrefois en déclin ont retrouvé visiblement une vitalité résidentielle et commerciale, la tendance dominante au sein des espaces métropolitains reste la croissance de l'emploi sur les franges métropolitaines*" (Kneebone, 2009 : 16). La diffusion centrifuge des logements ne suffit plus à appréhender ce phénomène d'étalement urbain dont le caractère multifonctionnel et polymorphe s'avère ardu à analyser. Aux Etats-Unis, la *suburbia* n'est pas seulement un alignement pavillonnaire mais est une vraie ville dans laquelle des personnes habitent et travaillent, avec ses *shoppings centers*, ses universités prestigieuses (Stanford, Princeton) ou ses parcs d'activités, (Burgel, 2006). Le piège à éviter est de centrer le débat sur l'évolution des espaces métropolitains sur une dichotomie ville/banlieue (Breen, Rigby, *op. cit.*) : il faut au moins opérer un distinguo net entre les *suburbs* qui présentent pour certaines des profils urbains compacts et la subdivision foncière responsable du nappage résidentiel de faible densité et non-intégré.

[42] Wal-Mart, la plus grosse chaîne de distribution au monde possède 4 190 magasins aux Etats-Unis principalement localisés dans les zones suburbaines (Teaford, 2006). Ce schéma d'implantation est identique pour les géants Target et Home Depot.

II.3] L'étalement urbain : complexité de la mesure aux Etats-Unis

Indéniablement, l'un des problèmes les plus complexes entourant l'étalement urbain reste sa mesure précise. La ligne rouge est ainsi allégrement franchie : l'enjeu vital que représente l'étalement urbain dans certaines métropoles millionaires est reponsable de l'escalade du discours catastrophique sur l'urbain. Cependant ce discours n'est-il pas orphelin d'un diagnostic net et homogène ? Alimentant ainsi la vision fantasmagorique d'une urbanisation qui aurait définitivement achevé son œuvre de colonisation, Goussot (2000) parle d'une mégalopolis de San Diego à Seattle ou encore de Chicago à Toronto. L'auteur a peut être été influencé par le découpage des aires métropolitaines basé sur les comtés aux Etats-Unis (cf. Fig. 1.11, chapitre 1) et qui sur-représente cartographiquement le phénomène. La figure 4.12 permet d'appréhender à une échelle méso (nord-est et sud-ouest) la différence visuelle entre l'emprise graphique de certains comtés métropolitains et la réalité des espaces urbanisés. Ce différentiel est particulièrement flagrant dans les comtés plus étendus à l'ouest des Rocheuses.

La mesure de l'étalement par les zones urbaines (*urban areas*)[43] plutôt qu'à l'échelle des *Metropolitan Statictical Area* représente un premier pas vers une approche plus fine de la réalité spatiale métropolitaine. Les continuités urbaines ainsi générées par les *urban areas*, affranchies du découpage municipal, des comtés et des Etats, forment des aires urbaines appelées *urbanized areas* pour les zones de plus de 50 000 habitants agglomérés et *cluster areas* pour celles de moins de 50 000 personnes. En utilisant ce découpage en *urban area*s, il est ainsi possible d'opérer une analyse des densités urbaines plus pointue que le seul rapport habituellemment calculé, rapportant la population totale de l'aire métropolitiane à sa superficie totale. En utilisant le ratio population urbanisée de l'aire métropolitaine divisée par les surfaces urbanisées de cette même aire métropolitaine, nous obtenons une densité plus réaliste de la morphologie urbaine.

[43] Rappel du chapitre 1 : le recensement américain définit actuellement les zones urbaines (*urban areas*) en agglomérant les *census tracts* d'une densité supérieure à 386 habitants au km² (1 000 habitants *per square mile*) et leurs *census tracts* voisines ayant une densité de plus de 193 habitants au km² (500 habitants *per square mile*).

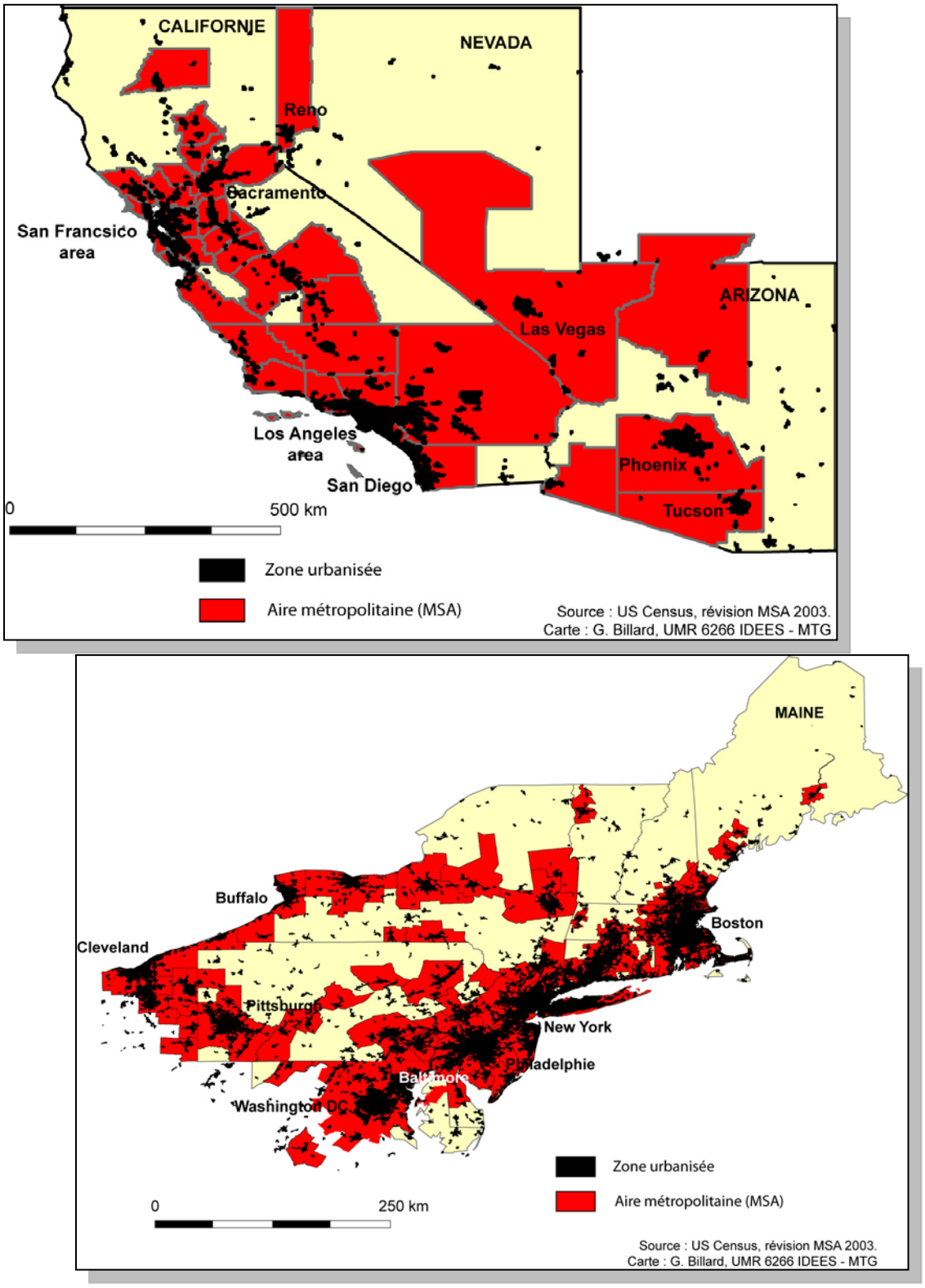


Figure 4.11 : La déformation visuelle de l'étalement urbain par le découpage en aires métropolitaines (exemple de l'ouest et du nord-est des Etats-Unis).

Ces résultats inversent la représentation communément diffusée (Fg. 4.12). Los Angeles, que ce soit à l'échelle de la MSA (Los Angeles-Long Beach) ou CMSA (Los Angeles-Long Beach-Riverside-San Bernardino), affiche les densités les plus élevées de toutes les plus grandes aires métropolitaines aux Etats-Unis, soit 2730 hab/km² (MSA) et 2437 hab/km² (CMSA). Ces densités sont même supérieures à celles observées au Canada (tableau 4.5) : avec une densité de population urbanisée de 2 639 hab/km², Toronto se positionne au second rang nord-américain. Au sommet du classement des métropoles les plus densément peuplées, Miami (1702 hab/km²), San Diego (1320 hab/km²) et surtout Phoenix (1405 hab/km²) bouculent également les idées reçues. A l'inverse, Portland (1290 hab/km²) et sa politique de densification n'occupe que la 11e place de ce classement, alors que les métropoles du nord-est des Etats-Unis (Boston, Cincinnati, Pittsburgh), pourtant perçues comme densément peuplées, s'affichent en bas de classement. Atlanta ferme la marche avec 689 hab/km².

Comme le confirme la figure 4.12, il apparaît évident que l'utilisation de l'aire métroplitaine statistique pour calculer les densités de population entraîne une diminution spectaculaire du nombre d'habitants au km². Los Angeles-Long Beach (MSA) tombe ainsi à une densité de moins de 850 hab au km². San Francisco, Miami, Denver, Sacramento et même Portland enregistrent une densité en dessous de 150 hab/km², un chiffre nettement inférieur aux métropoles australiennes pourtant parmi les moins denses du monde (tableau 4.6). Phoenix (103 hab/km²) occupe le dernier rang de de classement alors qu'en prenant pour référence la population métropolitaine urbanisée, sa densité est mulitpliée par 14 !

Contrairement à une densité calculée sur l'ensemble d'une aire métropolitaine, la mesure des densités de population urbanisée se révèle plus performante pour appréhender les continuités urbaines : elle contourne partiellement le problème méthodologique posé par le mitage et le poids des espaces agricoles ou naturels, notamment sur les franges métropolitaines dans les comtés étendus de l'ouest. Toutefois, la densité démographique et l'étendue d'une aire métropolitaine ne suffisent pas à approcher précisément la problématique de l'étalement urbain, notamment dans sa dimension plus qualitative.

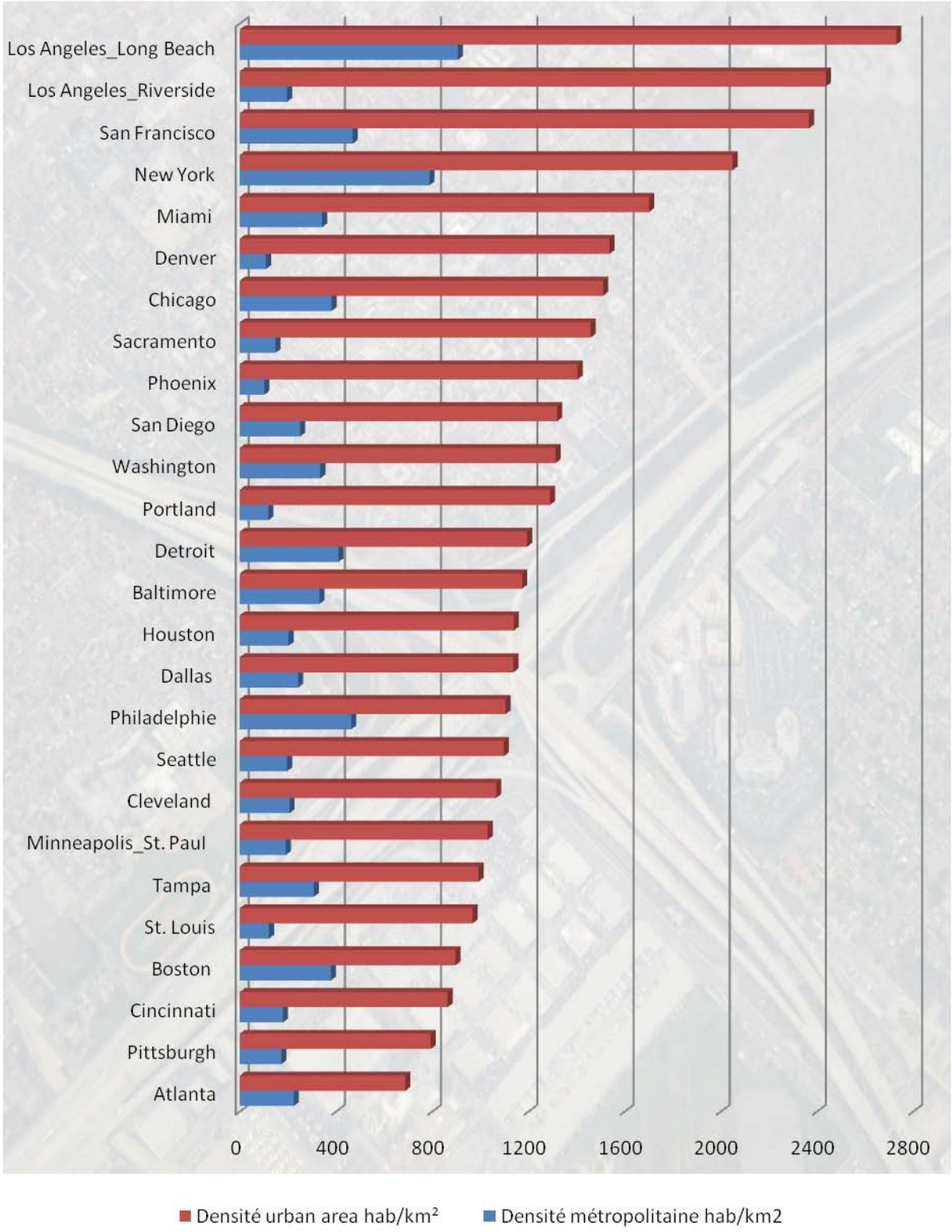


Figure 4.12 : Mesure différenciée des densités de population dans les 25 plus grandes aires métropolitaines états-uniennes. Pour Los Angeles, deux aires statistiques (MSA, CMSA) ont été utilisées.

Métropole	Densité (population urbanisée) hah/km²
Toronto	2639
Montréal	1847
Ottawa-Hull	1688
Vancouver	1633
Calgary	1252
Edmonton	920

Source : Statistiques Canada, 2006

Tableau 4.5 : Densité des zones urbanisées au sein des principales régions de recensement métropolitain au Canada.

Statistical Division (aire métropolitaine)	Densité métropolitaine en 2006 hab/km²
Sydney	353
Melbourne	487
Brisbane	390
Adelaide	865
Perth	213

Source : Statistiques Canada, 2006

Tableau 4.6 : Densité de population dans les principales métropoles australiennes.

Actuellement, l'une des mesures de référence aux Etats-Unis est celle effectuée par l'organisation *Smart Growth America*[44]. Cette dernière a conçu un index d'étalement (*sprawl index*) repris par exemple par SustainLane dans son évaluation du développement durable des principales villes aux Etats-Unis (cf. partie III.1 de ce chapitre). Selon les créateurs de cet index (R. Ewing, *Rudgers University* ; R. Pendall, *Cornell University*, Don Chen, *Smart Growth America*), la démarche permet de créer une image multidimensionnelle du phénomène d'étalement urbain et de son impact.

[44] http://www.smartgrowthamerica.org/resources.html

En 2001, *USA Today*[45] avait déjà présenté un index d'étalement urbain basé sur la proportion de population vivant en dehors des zones urbanisées de l'aire métropolitaine : cette approche permettait d'isoler le développement résidentiel en discontinuité du tissu le plus dense. Cette approche est maintenant devenue obsolète du fait de la révision par l'US Census des *urban area*s qui intégrent désormais les zones de voisinage des *census tracts* dites urbanisées (+ de 386 hab/km²).

Ewing, Pendall et Chen (2002) ont construit un index combinant 22 variables. Ces données ont été réunies pour 83 aires métropolitaines (abritant plus de la moitié de la population des Etats-Unis) et organisées en quatre catégories :

- densité résidentielle (densité de population, pourcentage de personnes vivant dans une zone de plus de 1 500 habitants par square mile[46], densité du centre-ville principal de l'aire métropolitaine…) ;
- mixité résidentielle (pourcentage de personnes vivant à moins de ½ *block*[47] d'administrations ou de bureaux, pourcentage de résidants habitant à moins de 1 mile d'un centre commercial de proximité et d'une école élémentaire, pourcentage des emplois de services aux résidants…) ;
- poids des centres-villes (variation des densités en fonction de la distance au centre, pourcentage de personnes habitant à moins de 3 miles du centre et à plus de 10 *miles*…) ;
- accessibilité du réseau routier (moyenne de la longueur des *blocks*, surface moyenne de ces *blocks*, pourcentage de *blocks* de petite taille).

Pour chaque catégorie, une analyse en composante principale isole la variable responsable en priorité des fluctuations de résultats au sein de chacune des quatre catégories. Ces quatre variables sont ensuite retenues pour construire l'indice d'étalement métropolitain. Une moyenne est calculée et sert de base 100 : le score de chaque métropole se défnit par l'addition des quatre écarts par rapport à cette base 100. Les métropoles les plus étalées ont un score global inférieur à 100 et les moins étalées supérieur à 100 (Fig 4.13).

[45] USA TODAY, 22 février 2001
[46] Environ 550 hab/km².
[47] Environ 150 m.

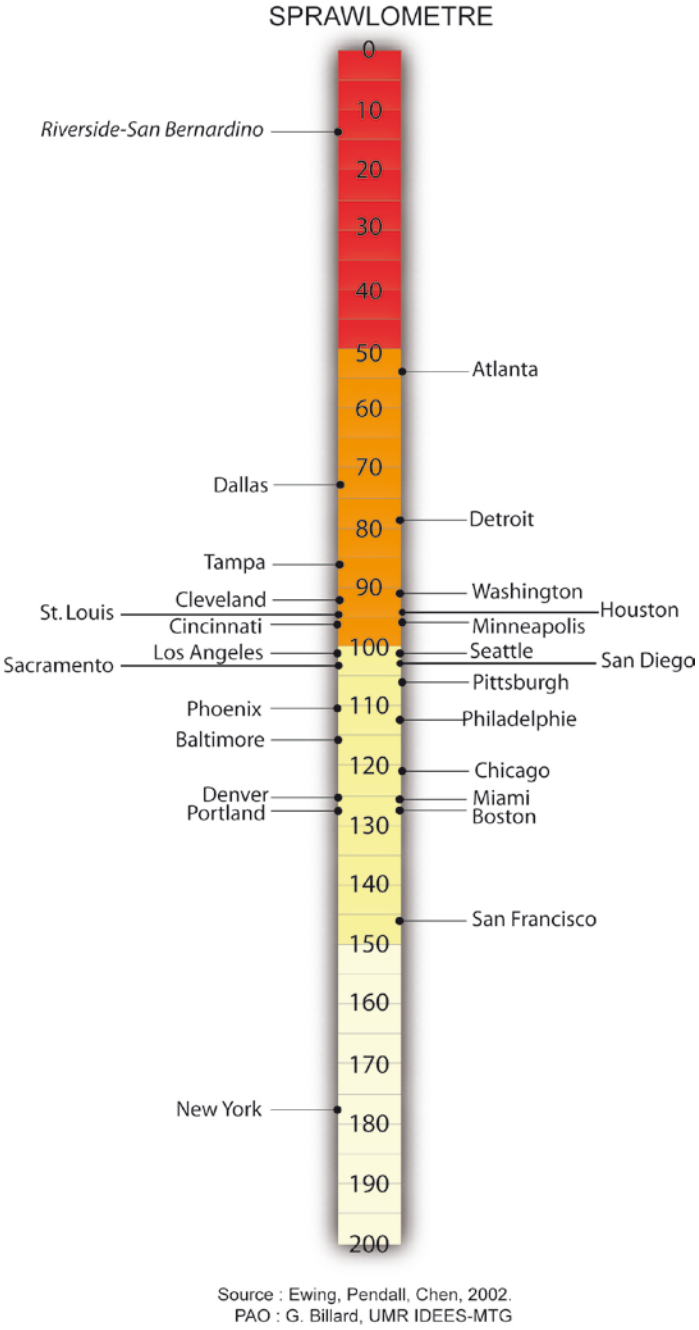


Figure 4.13 : La mesure de l'étalement urbain en 2002 (*Smart Growth America*) pour les 25 plus grandes aires métropolitaines états-uniennes.

Le *sprawlometer* ainsi généré est impitoyable pour Riverside-San Bernardino, considérée comme l'aire métropolitaine la plus étalée des Etats-Unis. Greensboro et Raleigh, deux aires métropolitaines situées en Caroline du Nord avec respectivement un score de 46,8 points et de 54,2 points, se classent en deuxième et troisième position. Parmi notre échantillon des 25 métropoles de plus de 2 millions d'habitants, onze sont en dessous de la barre symbolique des 100 points. Quatre métropoles (Atlanta, Dallas, Houston, Tampa) se situent dans la *Sunbelt*, dont l'image est pourtant associée à celle de l'étalement urbain, alors que sept sont localisées dans le quart nord-est des Etats-Unis (Detroit, Washington, Cleveland, St. Louis, Minneapolis-St. Paul, Cincinnati). Los Angeles, stéréotype maintes fois utilisé pour critiquer l'étalement urbain (Maumi, 2009, par exemple), obtient un score de 101,8 et se positionne ainsi devant Seattle (100,9 points). Phoenix, autre archétype de l'analyse intuitive de l'étalement urbain, atteint un total de 110,9 points : la capitale de l'Arizona se positionne en 9e position de notre échantillon et en 22e position des 83 des métropoles les moins affectées par l'*urban sprawl* ! La tête de ce classement est occupée par New York (177,8 points), suivie par San Francisco (146,8 pts), Boston (129,9 pts), Portland (126,1 pts), Miami (125,7 pts) puis Denver (125,2 pts), soit quatre métropoles du sud et de l'ouest des Etats-Unis dans les six premières places.

Même un index aussi multivarié que celui produit par *Smart Growth America* ne peut appréhender totalement ce phénomène d'étalement urbain. L'*urban sprawl* se définit également à partir d'un ressenti des habitants par rapport au temps passé dans les embouteillages ou encore en fonction de la consommation, même dense, de nouvelles terres sur les franges externes des métropoles. De plus, le débat dépasse depuis quelques années la simple mesure de cet étalement urbain et de ses coûts pour la collectivité (Ewing, 1997) pour se focaliser de plus en plus sur les outils qui vont permettre de combattre et modeler la suburbanisation.

III] UNE REGENERESCENCE DE LA *SUBURBIA* EST-ELLE ENVISAGEABLE ?

En 2050, la population états-unienne devrait atteindre les 420 millions d'habitants et ¾ des néo-urbains devront vivre dans des nouveaux logements localisés dans les banlieues, en particulier du sud et de l'ouest des Etats-Unis : "*Ce pays s'apprête à vivre une équipée sauvage. […] Pensez à un terrain de foot. Imaginez que vous puissiez le dupliquer à chaque clignement d'œil et faites le toutes les secondes pendant 24h, pendant 3 ans. C'est à peu près le foncier que nous allons avoir besoin de développer. […] Nous aurons besoin de millions de km de canalisations pour acheminer les 31 de milliards de litres d'eau potable et les 28 milliards de litres d'eaux usées supplémentaires. Nous aurons besoin de 3 millions de km de nouvelles routes, en plus des 6,5 millions existantes et au bas mot, 100 millions de véhicules s'ajouteront aux 200 millions déjà en circulation sur les routes aujourd'hui*" : (Flint, 2006 : 3). Face à tout cela, l'idée générale est l'instauration d'une croissance maîtrisée ou intelligente (*smart growth*) dont les principes sont assez simples sur le papier : construire de manière plus compacte, avec plus de multifonctionnalité (rapprocher logements/emplois/commerces) et une meilleure connectivité aux systèmes de transport de masse. Mais la piste écologique se dévoile également.

III.1] Développement durable et métropoles : vers un mariage de raison ?

Une première influence relève des préoccupations plus générales et mondiales (en tout cas parmi les pays riches…) en matière de développement durable : économies d'énergie, énergies renouvelables, réduction des gaz à effets de serre, bâtiments à haute qualité environnementale (LEED), encouragement des modes doux de déplacements et des transports collectifs, protection des zones naturelles et agricoles, densification urbaine… L'ère de la maison verte, de la voiture électrique, de l'énergie solaire projette la banlieue dans un futur respectable et acceptable que certains espèrent proche. C'est la vision d'Edward Bellamy[48] rêvant d'un monde électrique et de communications de masse. La maison digitale se dessine peu à peu offrant déjà la possibilité de travailler à distance, mais projetant sur des murs-écrans LCD à l'extérieur un décor virtuel de forêts pour gommer l'image des maisons voisines, une manière d'ouvrir et modeler le paysage sans foncier (projet House Beautiful des deux sœurs

[48] Edward Bellamy, *Looking backward*, publié en 1888.

Hariri en 1998) ; ou encore comme dans le cas du projet du MIT (House_n : Home of the Future), un logement intelligent, antre de l'intelligence artificielle et de la domotique qui, par exemple, scanne votre réfrigérateur, détecte les aliments manquants, les commande et les fait livrer, évitant déplacements inutiles et perte de temps (Hayden, 2004)… Plus réaliste, ou en tout cas plus abordable pour le grand public, la maison écologique et plus globalement les constructions propres prennent une place grandissante dans l'industrie immobilière.

En Australie, surtout dans les états du Queensland et d'Australie Occidentale, beaucoup d'agences de planification urbaine intègrent aujourd'hui des stratégies et normes de développement durable dans les programmes résidentiels neufs, mais un déficit de traitement se manifeste par rapport au stock ancien (Blakely, Yip, 2006). L'exemple de Newingtown dans la banlieue de Sydney (cf. chapitre 2) a constitué une vitrine du savoir-faire australien dans le domaine de l'urbanisme durable. L'éco-village de Currumbin (144 logements), situé à 32 km de Surfeur Paradise (Queensland) constitue un autre exemple de politique urbaine durable (Sheridan, 2008). En matière d'exemplarité, la ville de Melbourne a aussi légiféré pour généraliser les normes LEED[49] (*Leadership in Energy and Environmental Design*) dans toutes les nouvelles constructions publiques (cf. chapitre 5). Le challenge est de taille car les villes australiennes continuent de voir leur consommation d'énergie et leur niveau de pollution s'élever du fait notamment de l'inadéquation géographique entre la localisation des ressources : l'eau par exemple est au nord du continent alors que la forte concentration de la population se situe dans les agglomérations côtières d'un large croissant sud. Pour l'Australien Peter Murphy (2007), tout cela renvoie non seulement à une question technique ou technologique mais revêt une dimension conceptuelle ; il s'agit de prendre conscience qu'une ville propre et verte (*clean and green city*) peut également produire de la croissance économique et démocratique en mettant en avant un critère de qualité de vie.

Contrairement à l'Australie et au Canada, les Etats-Unis, en signant mais en refusant de ratifier le protocole de Kyoto de 1998, ne projettent pas l'image d'une nation préoccupée par le développement durable. Il est vrai que le pays consomme plus de 22 % de l'énergie produite dans le monde en abritant seulement 5 % de la population mondiale (Zaninetti, 2008). Les problèmes de pollution automobile ou liés à la gestion de l'eau sont aussi au cœur du discours environnemental dans les métropoles.

[49] Equivalent français de la norme HQE.

Las Vegas se place certainement en tête des cas les plus préoccupants. La métropole a vu en vingt ans sa population résidente multipliée par vingt pour atteindre 1,9 million d'habitants en 2005. Cette croissance cause d'importantes tensions sur les ressources en eau, insuffisantes localement, pour supporter en plus l'activité touristique, principal moteur de l'économie locale[50]. La surconsommation foncière est une autre menace réelle : Les Etats-Unis sont-ils définitivement les mauvais élèves de l'écologie mondiale ?

Pour l'anecdote, le premier chauffe-eau à énergie solaire a été conçu à la fin du XIXe siècle dans le Maryland ; en 1994 Seattle adoptait l'un des tous premiers schémas directeurs durables au monde (Billard, 1999). Les initiatives locales[51] dans ce domaine anticipent et surpassent bien souvent les initiatives fédérales. Durant la seule année 2006, 208 mesures pour protéger des espaces de l'urbanisation ont été mises au vote populaire : 174 d'entres-elles ont été acceptées (O'M. Bowman, Kearney, 2007). En 2009, aux Etats-Unis, une quarantaine d'Etats et de villes possèdent déjà une législation imposant à des degrés divers la classification LEED (*Leadership in Energy and Environmental Design*), souvent applicable aux projets immobiliers publics ou nécessitant un cofinancement public (Fig. 4.14). Au Canada, les villes de Montréal, Ottawa, Vancouver, Edmonton, Calgary et Toronto ont adopté des principes imposant aussi les normes LEED[52].

Aux Etats-Unis, l'*US Green Building Council*[53], une organisation non-gouvernementale composée d'entreprises de construction et de matériaux, est devenue un partenaire technique incontournable pour tous les échelons gouvernementaux. L'organisme décerne les classifications *Green (LEED) Buildings* dont le plus haut niveau aux Etats-Unis est le LEED *Gold Buildings Registered*, suivi du LEED *Platinium Registered* puis du LEED *Silver Certified*. Son rôle n'est pas simplement de fixer les normes de construction durable et d'assurer la fonction de centre de ressources, mais également de militer pour le *smart growth* et l'instauration d'un urbanisme plus écologique, plus fonctionnel, plus humain. Ce positionnement plus généraliste sur les questions d'aménagement est compréhensible.

[50] Las Vegas accueille environ 38 millions de visiteurs par ans et 17 des 20 plus grands hôtels aux Etats-Unis y sont localisés (http://www.visitlasvegas.com).
[51] Exemples du développement résidentiel de *Villages Homes* à Davis (Californie) ou de *Dewees Island* (Caroline du Sud).
[52] Relevé G. Billard sur les sites internet municipaux en 2009.
[53] En Australie : *Australian Green Building Council.*

Aujourd'hui, si les gouvernements locaux semblent peser de plus en plus sur la construction des bâtiments administratifs, voire d'immeubles d'habitation, il s'avère encore difficile pour eux d'imposer systématiquement des normes LEED à la construction de maisons individuelles. La puissance du lobby des lotisseurs, le poids du droit de propriété privé, et l'absence de coordination métropolitaine (cf. chapitre 3) limitent une régulation plus stricte de construction ou de réhabilitation des logements, surtout dans un marché immobilier frappé par la crise de *subprimes*. Dans ces conditions, la question du développement durable urbain a du mal à se poser hors des grandes municipalités.

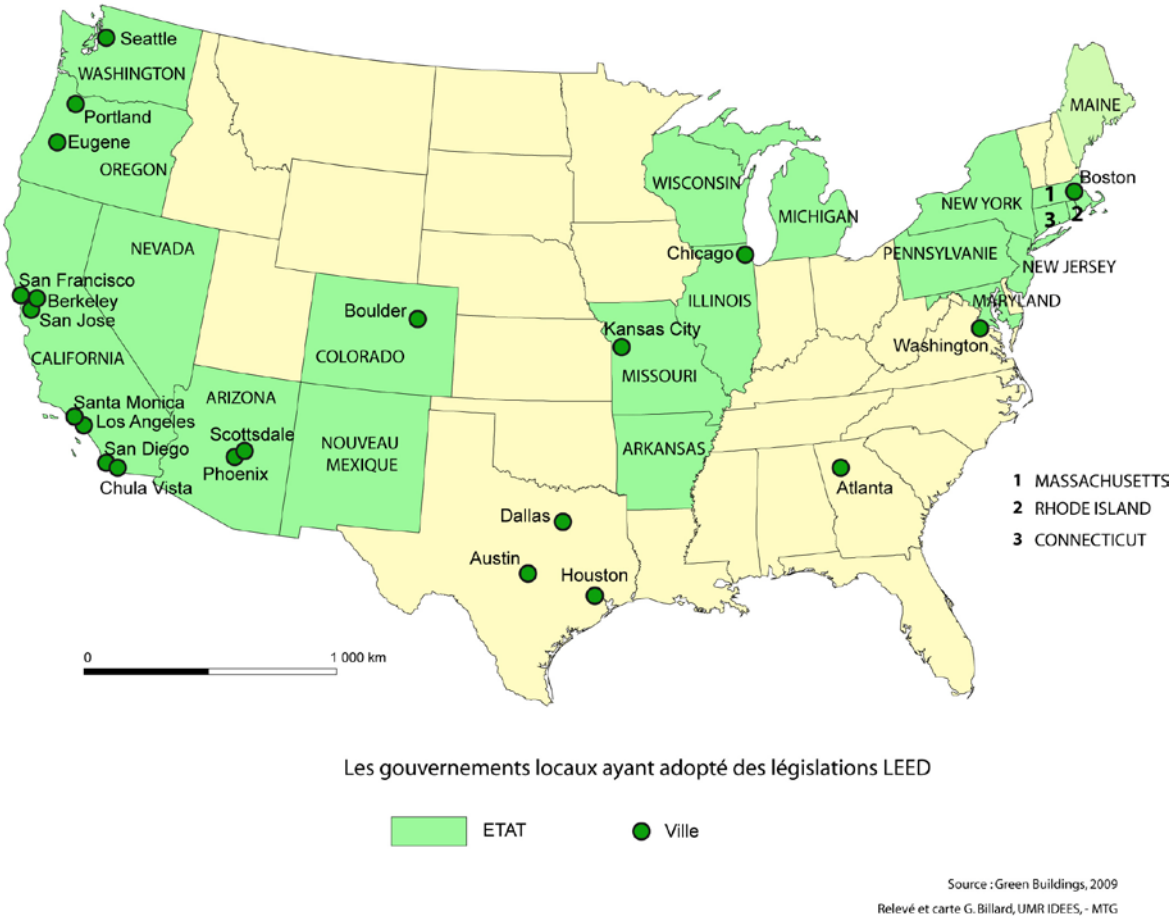


Figure 4.14 : Les législations LEED adoptées par les gouvernements locaux aux Etats-Unis en 2009.

Ce constat se confirme si nous analysons le classement des grandes villes les plus durables aux Etats-Unis[54] effectué en 2008 (le précédent palmarès datait de 2006) par l'organisme non-gouvernemental SustainLane. Sur les 16 indicateurs pondérés de 0,5 à 1,5 (*Green Buildings*, qualité de l'eau, agriculture et nourriture locales, programmes municipaux innovants écologiquement, accessibilité sociale du logement…), seuls quatre, dans le calcul des scores finals, font référence à une échelle métropolitaine : le taux de trajets en transports collectifs, la congestion routière, l'étalement urbain et la qualité de l'air (échelle du comté).

A l'arrivée, ce palmarès compare les 50 villes les plus peuplées, selon le recensement de 2004, et les classe en fonction de leur performance. En 2008, ce classement place Portland, San Francisco, Seattle et Chicago aux quatre premiers rangs comme le précédent palmarès de 2006 (tableau 1). New York et Boston, à la cinquième et sixième place, sont en progression d'un rang par rapport à 2006. Atlanta, Jacksonville et Cleveland enregistrent les avancées les plus conséquentes dans ce classement alors que San Antonio et Long Beach (qui perdent 12 places), Colorado Springs (17) et surtout La Vegas (20) sont les villes qui reculent le plus spectaculairement.

Ceci étant, le palmarès compare 50 villes entre elles. Dans ces conditions, toute progression ou régression ne veut pas dire que la performance en matière de développement durable s'affaiblit ou s'améliore localement car tout est une question de relativité au sein de l'échantillon. Il est également intéressant de souligner qu'une partie des données est collectée directement auprès des villes par SustainLane mais que cinq villes n'ont pas répondu au questionnaire, obligeant l'organisme à utiliser uniquement des données quantitatives publiques. Plus généralement, comme tout palmarès, les classements ne peuvent prétendre afficher une réalité mais seulement une vision relative par rapport à des critères donnés et choisis par les organismes en charge de la mesure. Cette variabilité dans la mesure, aussi scientifique et objective soit-elle, donne parfois des résultats contradictoires ou éloignés des stéréotypes médiatiques.

[54] http://www.sustainlane.com/us-city-rankings/overall-rankings

Rang	Villes	Rang	Villes
1	Portland	26	San Diego
2	San Francisco	27	New Orleans
3	Seattle	28	Los Angeles
4	Chicago	29	Louisville
5	New York	30	Colombus
6	Boston	31	Detroit
7	Minneapolis	32	Phoenix
8	Philadelphia	33	San Antonio
9	Oakland	34	Miami
10	Baltimore	35	Charlotte
11	Denver	36	Houston
12	Milwaukee	37	Fresno
13	Austin	38	El Paso
14	Sacramento	39	Fort Worth
15	Washington	40	Nashville
16	Cleveland	41	Arlington
17	Honolulu	42	Long Beach
18	Albuquerque	43	Colorado Springs
19	Atlanta	44	Indianapolis
20	Kansas City	45	Virginia Beach
21	San Jose	46	Memphis
22	Tucson	47	Las Vegas
23	Jacksonville	48	Tulsa
24	Dallas	49	Oklahoma
25	Omaha	50	Mesa

Source : SustainLane, 2008.

Tableau 4.7: Le classement SustainLane des grandes villes les plus durables aux Etats-Unis en 2008.

En effet, pour prendre un exemple concret sur la question hautement cruciale du rejet de dioxyde de carbone, deux études sont parues en 2008, prenant en compte non seulement la circulation automobile mais aussi l'empreinte énergétique des logements.

L'une d'elles, conduite par Brown, Southworth et Sarzynki pour le compte de la Brookings Institution (*Shrinking the Carbon footprint of metropolitan America*, 2008*)*, mobilise des données de 2005 sur les 100 plus grandes aires métropolitaines. Les rejets sont mesurés en tonne métrique par personne, à partir des trajets en voiture sur les autoroutes et la consommation électrique des logements.

Rang	Aire Métropolitaine	Empreinte Carbone Tonne/métrique/hab	Rang	Aire Métropolitaine	Empreinte Carbone Tonne/métrique/hab
1	**Honolulu**	**1.356**	**100**	**Lexington**	**3.455**
2	**Los Angeles**	**1.413**	**99**	**Indianapolis**	**3.364**
3	**Portland**	**1.446**	**98**	**Cincinnati**	**3.281**
4	**New York**	**1.495**	**97**	**Toledo**	**3.240**
5	**Boise**	**1.507**	**96**	**Louisville**	**3.233**
6	**Seattle**	**1.556**	**95**	**Nashville**	**3.222**
7	**San Jose**	**1.573**	**94**	**St Louis**	**3.217**
8	**San Francisco**	**1.585**	**93**	**Oklahoma**	**3.204**
9	**El Paso**	**1.613**	**92**	**Harrisburg**	**3.190**
10	**San Diego**	**1.630**	**91**	**Knoxville**	**3.134**

Source : Brookings Institution, 2008.

Tableau 4.8 : L'empreinte carbone, exprimée en tonne métrique par an, des habitants d'un échantillon des 20 métropoles aux Etats-Unis.

Ce qui saute immédiatement aux yeux est le bon classement des métropoles de l'ouest, et particulièrement le second rang occupé par Los Angeles et la 10e position de San Diego (tableau 4.8). Globalement, huit métropoles de la Sunbelt entrent dans le *top ten* des bons élèves alors que les dix dernières places sont toutes occupées par des villes du quart nord-est états-unien.

Une autre étude publiée en 2008 par Gleaser et Kahn (*The greenness of Cities*, National Bureau of Economic Research) ne fera que conforter la hiérarchie précédente. Pourtant, cette étude utilise une autre méthode de mesure basée[2] sur le coût pour la société des émissions de CO^2 émises pour un ménage de 2,62 personnes, se chauffant et se déplaçant sur la base d'une moyenne établie pour chacune des 66 aires métropolitaines choisies, avec des données de 2001. San Diego, San Francisco, Los Angeles se hissent aux trois premiers rangs de ce classement (tableau 4.9) : en fait, les dix premières places sont occupées par des métropoles du sud-ouest américain avec une étonnante 6e place de Riverside, 8e de Las Vegas et 9e de Phoenix ! La fin de classement est un peu moins tranchée que pour la première étude car les grandes agglomérations du Texas (Houston, Dallas et Austin) occupent, avec des métropoles du Midwest et du Vieux Sud, le peloton de queue. En fait, plusieurs éléments permettent de comprendre ces résultats bousculant certaines idées reçues. Tout d'abord, la localisation dans la Sunbelt entraîne une plus faible consommation d'énergie en raison d'une utilisation réduite du chauffage. Les Etats du Sud, et en particulier la Californie, ont également adopté des

mesures depuis plusieurs années pour réduire les émissions de CO^2 (Spivak, 2008). Enfin, les deux études, plus une autre réalisée par E. Ewing et F. Rong ("The impact of urban form on US residential energy use", *Housing Policy Debate*, Metropolitan Institute at Virginia Tech), concluent clairement qu'il existe une relation de cause à effet entre la densité urbaine et l'émission de carbone. Mais les plus hautes densités ne sont pas forcément celles mesurées uniquement en nombre d'habitants au km², surtout par rapport au calcul effectué sur la base des *statistical metropolitan area*s. Malgré leurs fortes étendues, les métropoles californiennes ont en fait des densités assez élevées lorsque nous appliquons le ratio habitants par km² de zone urbanisée (voir précédemment dans ce chapitre). Les meilleures performances écologiques en terme d'émission de CO^2 semblent donc répondre à une configuration métropolitaine à la fois compacte, alliée avec un faible mitage et une organisation polycentrique : si l'ensemble est bien irrigué par un système de transport en commun performant, la performance environnementale n'en sera que renforcée. Tout ceci légitime la thèse des avocats et praticiens du *New Urbanism*.

Rang	Aire Métropolitaine	Empreinte Carbone Coût CO^2/hab/an en $	Rang	Aire Métropolitaine	Empreinte Carbone Coût CO^2/hab/an en $
1	**San Diego**	**832**	**66**	**Memphis**	**1 408**
2	**San Francisco**	**849**	**65**	**Oklahoma**	**1 399**
3	**Los Angeles**	**850**	**64**	**Houston**	**1 360**
4	**San Jose**	**872**	**63**	**Nashville**	**1 355**
5	**Sacramento**	**903**	**62**	**Dallas**	**1 351**
6	**Riverside**	**908**	**61**	**Birmingham**	**1 344**
7	**Tucson**	**943**	**60**	**Austin**	**1 314**
8	**Las Vegas**	**953**	**61**	**Indianapolis**	**1 313**
9	**Phoenix**	**962**	**62**	**Atlanta**	**1 310**
10	**Fresno**	**963**	**63**	**Kansas City**	**1 307**

Source : National Bureau of Economic Research, 2008.

Tableau 4.9 : L'empreinte carbone, exprimée en coût par an,
des habitants d'un échantillon des 20 métropoles aux Etats-Unis.

III.2] Le *New Urbanism* : nouvelle *suburbatopia* ?

Outre les préoccupations environnementales, l'autre mouvement de contre-suburbanisation est incarné par le *New Urbanism*. Ce courant architectural et urbanistique néo-traditionnaliste, initialement porté par des architectes du sud et de l'ouest des Etats-Unis (Andrés Duany et sa femme Elizabeth Plater-Zyberk, Peter Calthorpe, Elizabeth Moule, Dan Solomon, Mickaël Corbet…) s'inspire notamment de la petite ville de la fin du XIXe siècle mais également de l'urbanisme européen[55]. Le *New Urbanism* entrerait ainsi dans ce que Chadouin (2004 : 100) qualifie "*d'urbanisme d'inspiration culturaliste qui s'appuie sur les strates historiques pour faire la ville en respectant son identité, lequel suppose une volonté de recréer des éléments d'identifications*".

Néanmoins, l'une des originalités du dogme est la promotion d'une planification urbaine multiscalaire et intégrée, de la région à la ville, au quartier, à la rue[56]. Mais le label *New Urbanism* qui se diffuse aussi en Australie[57] ne regroupe pas l'ensemble des initiatives en matière de densification et recomposition fonctionnelle des lieux. Le *Transit-Oriented Development* (TOD), opérations urbaines mixtes et denses articulées autour des transports de masse[58], les *Urban Villages Plans* apparus à la fin des années quatre-vingt[59], ou encore toutes les initiatives orientées vers la planification urbaine à l'échelle des quartiers (*Neighborhoods Plans*) ont précédé, voire inspiré le *New Urbanism*. Dans un chapitre consacré à la question de la prise en compte environnementale du développement métropolitain au Canada, Hugh Millward (2006 : 363-392) évoque les options de densification de l'espace urbain, par exemple les *TOD*, mais sans jamais faire référence au *New Urbanism* : devons-nous voir dans cet oubli la relative imperméabilité des Canadiens pour un mouvement architectural dont la seule originalité est de commercialiser, certes avec conviction, des idées et formes urbaines préexistantes ? Pour l'Australie, Gleeson (2006) évoque aussi une certaine imperméabilité à la sensibilité néo-classique, l'éveil nostalique et l'ordre moral sous tendu par le concept de communauté, deux éléments pourtant fondamentaux du discours des avocats du *new urbanism*.

---

[55] Duany, co-fondateur du mouvement, est diplômé des Beaux Art de Paris et a vécu jusqu'à l'âge de 24 ans en Espagne.

[56] Calthorpe P., Fulton W., 2001, *The regional city : planning for the end of sprawl*, Washington DC, Island Press ou encore Charter of the New Urbanism, Congress for the New Urbanism, 1996, www.cnu.org/charter

[57] Duany a été engagé par la firme australienne Lend Lease pour réaliser le plan du futur développement de St Mary's comprenant 10 000 logements organisés en 4 villages urbains, situés dans la banlieue ouest de Sydney (Ward, 2002).

[58] Voir par exemple, Boquet Y., (2007), "Étalement urbain et politiques anti-sprawl à Denver", Colloque *Etalement urbain et ville fragmentée à travers le monde*, Orléans, 26, 27, 28 septembre 2007.

[59] Phoenix 1988, Seattle 1994, San Diego 2006.

III.2.1] Le *New Urbanism* : rien de neuf sous le soleil ?

Plus qu'un concept réellement innovant, le *New Urbanism* n'est-il pas surtout une prise de position idéologique et architecturale, formalisée et médiatisée, par des praticiens opportunistes mais animés de bonnes intentions et habiles lobbyistes ? Il suffit de relire Olmsted, Howard, Perry, Wright, Mumford ou Jacobs par exemple, pour relativiser la réelle singularité du concept urbain porté par le mouvement. Par exemple, Mumford (1968, 89) pose ainsi le diagnostic sur la suburbanisation : "*le problème des banlieues standardisées aujourd'hui est d'arriver à échanger leurs espaces biologiques (les jardins) par des espaces de socialisation*". Le *New Urbanism* se focalise sur le bâti urbain et la communauté pour proposer un modèle urbain nostalgique dans lequel le nombre circonscrit d'habitants prend une vocation rassurante (Fig. 4.15) : le mouvement n'est donc pas sans présenter une filiation avec le modèle culturaliste de Howard (Choay, 1965), qui s'attaqua à la ville sous l'angle du groupe et de la communauté type.

(source: Smart Growth Leadership Institute, http://www.sgli.org/downloads/others/smartpolitics.pdf)

Figure 4.15 : L'idéal urbain du *smart growth* : vie de rue, sociabilité, café en terrasse, transport en commun et densité raisonnable…

L'objectif ici n'est pas de conduire une étude à charge sur le *New Urbanism*, alors même que le mouvement s'inscrit dans un combat titanesque face à l'*urban sprawl* mais pour autant, devons-nous abandonner tout esprit critique ? Pour promouvoir le mouvement, Anthony Flint (2006)[60] prend l'exemple de Nantucket comme l'archétype du village de la Nouvelle-Angleterre, le modèle à reproduire. Qui a eu la chance de se promener à pied quelques heures à Nantucket a pu apprécier ses rues pavées, ses petites maisons, ses pubs, son atmosphère préservée de port baleinier du XIXe siècle. Toutefois, l'observateur averti aura également noté l'isolement géographique avec le reste du monde, la taille modeste du lieu mais surtout son exclusivité qui fait de l'île, et de sa voisine Martha's Vinyard, un refuge certes communautaire mais pour la haute société bostonienne et new yorkaise… "*Les Nouveaux Urbanistes arguent pour un retour à une vie de famille plus lente. Ils ont élaboré un passé cosy, dans lequel la vie de famille traditionnelle est honorée dans des maisons néo-traditionnelles, réunies au sein de belles enclaves paysagées*" (Hayden, 2004 : 201). Hayden fustige aussi le prix élevé des logements dans certaines réalisations affiliées plus ou moins directement au *New Urbanism*, comme Seaside, la première réalisation en Floride[61], et la difficulté, malgré des centaines d'opérations planifiées, de faire émerger des projets de grande ampleur réunissant centralité urbaine, point nodal de transport de masse et offre résidentielle mixte. Le cas de *Celebration* en Floride apparaît comme le point de cristallisation de certaines craintes sur le devenir de ce mouvement d'urbanisme néo-classique, dont le *New Urbanism* est la branche la plus médiatisée.

La *Disney's Town of Celebration* (Fig. 4.16) a été inaugurée en 1994 dans la grande banlieue sud d'Orlando, la zone accueillant la plus grande concentration de parcs à thèmes au monde. La petite communauté, qui s'étend sur 2 000 hectares, a été dessinée et planifiée par Jacquelin Robertson (*Cooper, Roberston and Partners*, New York) et Robert Stern (Architecte, New York) pour accueillir 20 000 personnes. Bien que non-fermée, la première chose qui frappe en arrivant à *Celebration* est la singularité et la préservation du lieu (comme pour Nantucket !). Cette impression de pénétrer dans un autre monde provient tout d'abord du sentiment d'isolement physique et de calme qui se dégage en comparaison des immenses corridors touristico-commerciaux bondés bordant *Celebration*.

[60] Pour une apologie sans faille du mouvement, lire le chapitre *New Paradigm : New Urbanism*, Anthony Flint A, (2006), *This Land*, The Johns Hopkins University Press : 61-80.
[61] Les maisons en front de mer sont évaluées entre 1,7 et 2 millions de dollars (Hayden, 2004 : 206).

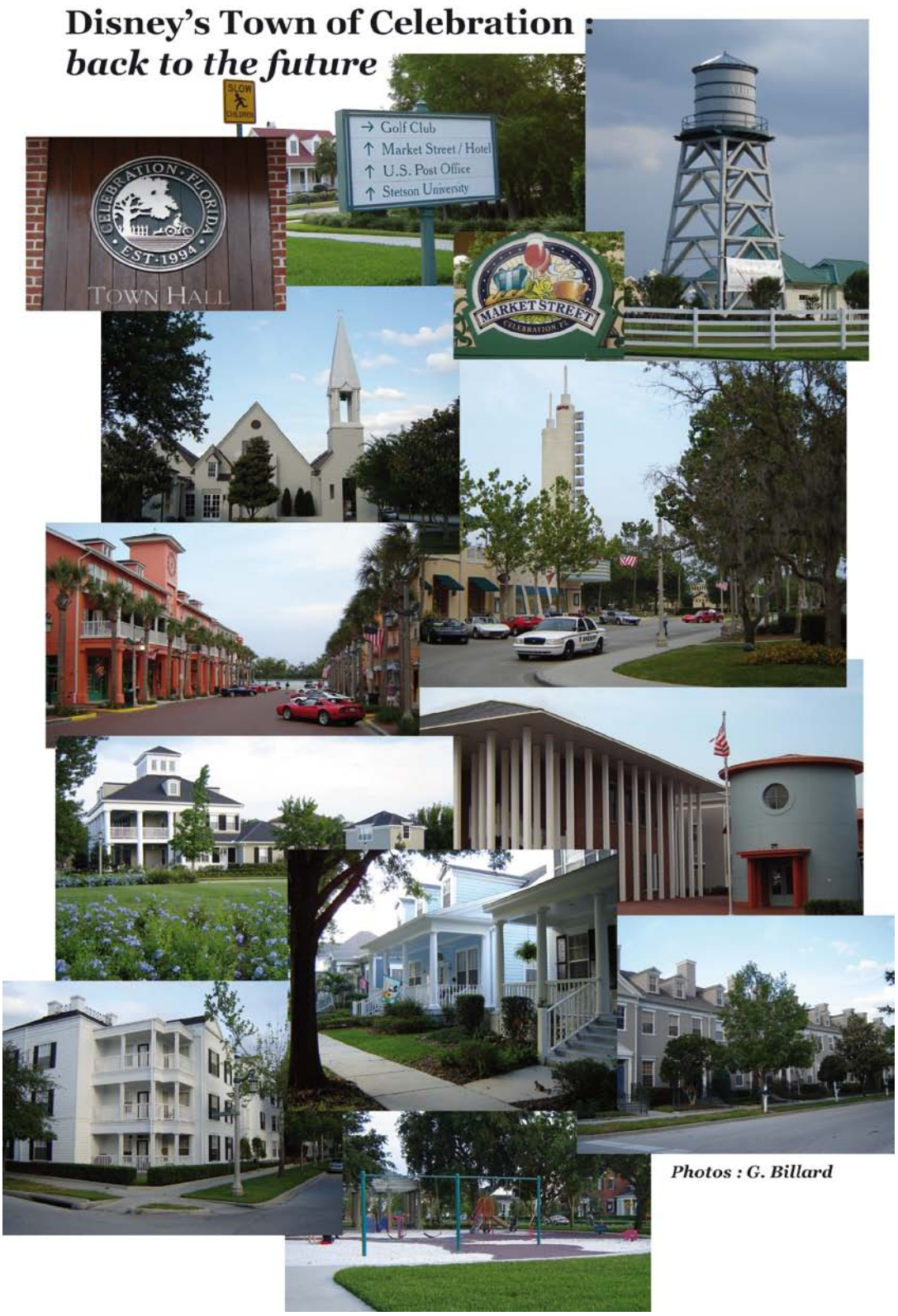


Figure 4.16 : *Celebration*, la ville de Disney dans la banlieue sud d'Orlando (Floride).
Elle est aujourd'hui le symbole d'un urbanisme du passé, tourné vers le futur : un idéal à atteindre pour les futures communautés suburbaines néoclassiques fait de multifonctionnalité (commerces, écoles, poste, église, cinéma…), de maisons avec porche, de *townhouses*, de petits collectifs, de trottoirs, de parcs mais la mixité sociale en moins…

Et puis rapidement, c'est l'agencement urbain, le design des rues, des parcs, l'architecture des maisons, la *main street*, le cinéma AMC qui nous plongent dans la fin des années cinquante. C'est un retour vers le futur. Un monde moderne maquillé en *American Way of Life*. "*Celebration ne mérite pas l'opprobre dont elle fait l'objet [et] l'un [de ses] principaux intérêts est d'avoir été l'une des premières opérations de grande ampleur réalisée suivant les canons du Nouvel urbanisme*" (Charmes, 2005 : 17). Cet *Happy Days* du XXIe siècle, censé ouvrir la voie à la densification et la reconquête de l'esprit communautaire de la *suburbia*, a un prix : entre 250 000 et 600 000 dollars le logement à l'origine, l'exclusivité sociale de cette vraie-fausse municipalité (*unincorporated*) ne laisse pas présumer d'un avenir aussi radieux que cela pour les *suburbs*. Néanmoins, dans une étude conduite en 2005 par l'organisme *Smart Growth America*, il s'avère que 59,2 % des personnes interrogées ont exprimé leur soutien au développement de ce type de communautés plus traditionnelles, intégrant un centre-ville, des commerces de proximité, des restaurants, des cafés, des bâtiments publics, l'accès au réseau de transport en commun et une mixité des logements (Handy et *al.*, 2008).

III.2.2] Le *smart growth* : politique générique de gestion de l'étalement urbain

Plus éclectique que les seules contributions des architectes payant leur cotisation au *Congress for the New Urbanism*, l'ensemble des initiatives (*smart growth policies*) visant la multifonctionnalité urbaine et la hausse des densités par un procédé de *in-fill* (remplissage) des espaces déjà bâtis ou par la conception de projets intégrés sur le foncier vierge vont dans le sens d'un frein à la suburbanisation mitée et lâche.

En 1997, l'Etat du Maryland (*Smart Growth Areas Act*) avait été le premier à montrer la voie, sous l'impulsion d'un gouverneur pionnier Parris Glendening[62]. En 2008, environ 550 décrets avaient été mis au vote par les gouvernements locaux (*State* et Municipalités) dans 38 Etats : 70 % ont été adoptés par le public (Handy, *ibid.*). En dépit d'un apparent soutien populaire et de bon nombre de praticiens, universitaires et hommes politiques, l'aménagement de zones résidentielles plus intégrées et denses peine encore à se généraliser. Dans certains cas, malgré un climat idéologique favorable, des législations pro-densifications ont échoué face au vote populaire (exemple de la ville de Davis en Californie).

[62] Glendening P., (2004), "Smart growth", *The Environmental Forum*, Washington, D.C, The Environmental Law Institute, January/February 2004 : 21-30.

Les changements de régulation du zonage, la coordination des différents niveaux de gouvernements, l'établissement de standards architecturaux et urbanistiques sont souvent indispensables à l'implémentation d'une nouvelle politique de gestion de la croissance mais leur adoption légale prend du temps.

L'utilisation d'*Urban Growth Boundaries* (UGB) est l'un des composants de cette politique de gestion de la croissance. Ceci consiste en l'instauration de règles d'occupation des sols qui orientent la croissance sur des zones spécifiques et rendent inconstructibles d'autres parcelles. Ce système est mis en place principalement par les municipalités et comtés, ce qui réduit l'impact de ces mesures. En effet, sans une législation fédérée et/ou une coalition étendue entre municipalités et comtés d'une même aire métropolitaine, la croissance urbaine a tendance à se localiser sur les franges externes de ses limites, dans l'*exurbia*[63]. L'*Oregon Land Conservation and Development* de 1973 a ainsi favorisé la politique de *Smart Growth* de Portland, l'une des métropoles pionnières dans la gestion de la croissance. A l'inverse, malgré une politique volontariste, Boulder (Colorado) n'a pu éviter le développement de banlieues dortoirs satellites au-delà de la ceinture verte instaurée (Burchell, Downs, 2005).

Une autre solution consiste non pas à interdire l'ouverture de nouvelles zones à urbaniser mais à définir des *urban services areas* ou *urban utility district*s. Cette stratégie oblige les développeurs à construire dans des zones qui permettent une connexion facile aux réseaux (eau, route, assainissement, transports en commun) et services publics (proximité d'une école…) existants pour minimiser les coûts pour la collectivité. Minneapolis-St Paul et l'Etat du Maryland ont adopté ce type de régulation. Néanmoins, Downs (2005) identifie un frein majeur à la mise en place de telles politiques : les règlements d'urbanisme limitant ou interdisant la construction dans certains secteurs métropolitains peuvent avoir un effet mécanique de hausse des prix, surtout dans les métropoles où la demande en logement est soutenue. Dans les années soixante-dix, le maire de San Diego avait déjà décidé de placer 8 000 hectares en réserves foncières et 12 000 en zones inconstructibles avant de faire machine arrière face à un taux de vacance tombé à 1 % et une flambée des prix de l'immobilier (Billard, 1999).

[63] Au départ, le terme *exurbia* a été utilisé pour décrire les développements résidentiels de faible densité dans la région de New York. Aujourd'hui, l'*exurbia* désigne les processus d'urbanisation mitée sur les franges externes des espaces métropolitains : 37 % de la population américaine vivrait dans l'*exurbia*, majoritairement dans la Sunbelt. (Travis, 2007).

Outre le recours à un zonage plus strict pour freiner l'urbanisation des terres agricoles ou des espaces naturels en périphérie des métropoles, l'autre créneau des politiques de *smart growth* est la densification urbaine. Ceci permet en théorie de minorer l'effet de resserrement du marché immobilier (et donc de hausse des prix) en augmentant l'offre de logements. Les municipalités doivent alors faire face à un autre frein : la résistance des propriétaires (NIMBY) qui font rimer densification avec dévalorisation de leur logement.

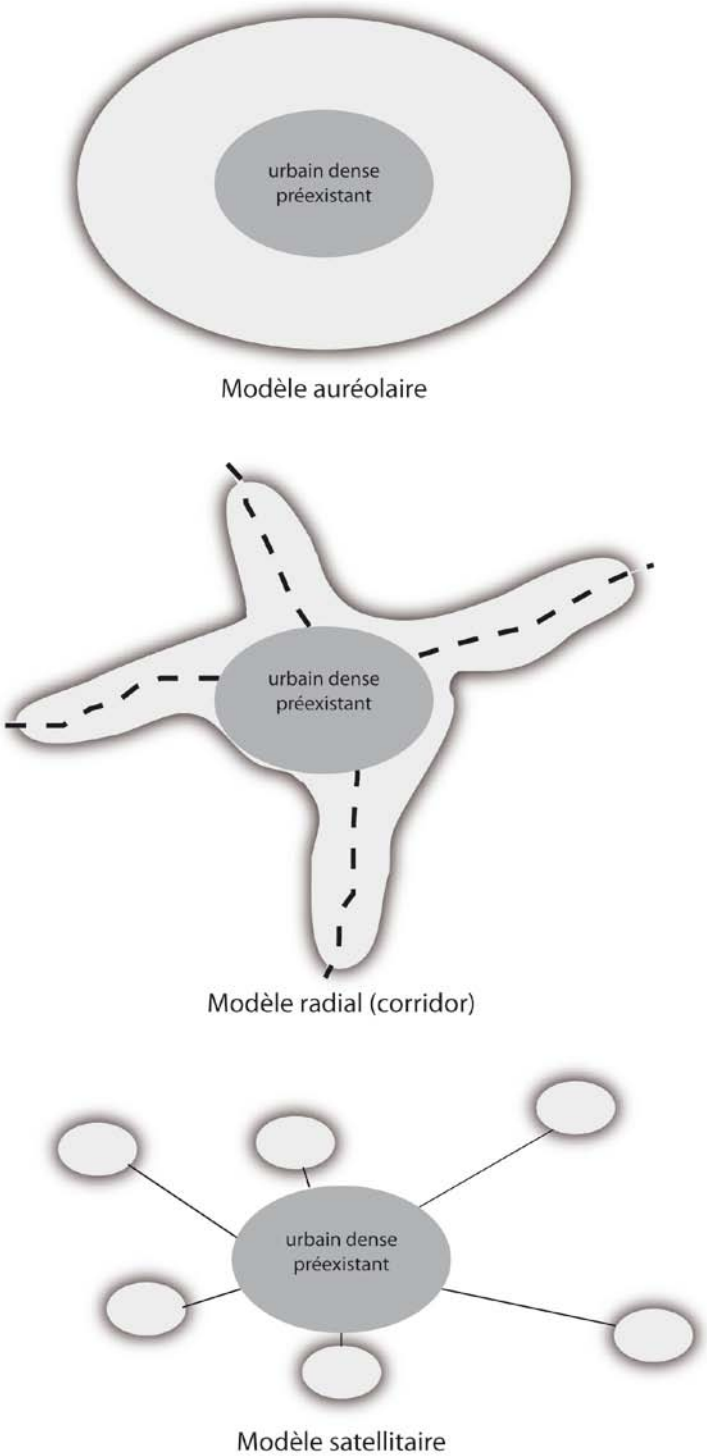
Quelles sont les conditions optimum pour assurer la réussite des politiques de *smart growth* ? La réussite du combat contre l'*urban sprawl* ne peut être envisagée sans une prise de position volontariste du législateur fédéré : les Etats sont les seules entités légitimes pour exercer un contrôle à la fois à l'intérieur des zones dédiées à la croissance urbaine et à l'extérieur, sur les espaces agricoles et naturels. L'instauration d'une gouvernance métropolitaine prenant en charge le schéma directeur (*Comprehensive Plan* ou *Regional Plan*) est également un gage de réussite si les autorités se donnent les moyens du projet urbain et ne se contentent pas d'édicter des zonages réglementaires. Il faut réussir une synthèse entre les trois principaux types de croissances périphériques et mixer utilisation des corridors, urbanisation continue auréolaire et développement de pôles satellites (Fig. 4.17). Les municipalités ont également un rôle stratégique à jouer dans l'éducation et la formation des résidants à ces nouveaux enjeux. La participation des citoyens au processus de planification urbaine se révèle souvent essentielle (cas de Seattle et San Diego) dans l'appropriation collective des impératifs liés à la densification.

L'*urban suburbia*, pour reprendre l'expression de Moody et Knudsen (2008) - le fait de vouloir importer un mode de vie urbain de type ville-centre dans les banlieues par la promotion des hautes densités et de la multifonctionnalité des lieux - est devenu un élément récurent des politiques de *smart growth*. Logements collectifs, plazzas, zones piétonnes, cafés et restaurants avec terrasses, commerces de proximité, nouvelles micro-centralités, accessibilité aux réseaux de transports en commun rapides, les localités qui enclenchent ces opérations immobilières cherchent à renforcer l'identité et le sens du lieu, sans pour autant tourner le dos totalement au *core* métropolitain. Il ressort de ces aménagements une fonction de *gateway*. Celle-ci permet une accessibilité à la fois à une vie sociale en théorie plus riche et à une amélioration des opportunités d'emploi par l'accès à une mobilité élargie à l'échelle métropolitaine.

Les habitants sont séduits par cet accès à deux mondes, cette croisée des chemins entre accomplissement professionnel (le dehors) et social (le dedans). Ce type d'opération urbaine est aussi un moyen pour les municipalités de valoriser un sous-marché foncier (ou marché secondaire) qui n'est pas *a priori* une cible prioritaire des investisseurs. D'ailleurs, certaines villes n'hésitent pas à sécuriser l'investissement privé en finançant la requalification du paysage (parc, trottoirs…), la construction de bâtiments publics (mairie annexe, bibliothèque…) et l'aménagement des infrastructures de transport (Moody, Knudsen, *ibid.*). La mise à disposition de foncier, des abattements de taxes ou encore le financement conjoint sont des outils financiers fréquemment mobilisés pour ce genre d'opération. Le problème vient d'une vision partagée des acteurs privés et publics car le retour sur investissement n'est pas forcément calé sur le même pas de temps pour tous les acteurs.

L'un des projets pionniers fut celui de *Reston Town Center* dans le comté de Fairfax (Virginie) en 1991 mais de nombreux autres exemples prennent forme dans les banlieues américaines. En 2007, El Nasser[64] recense environ 300 aménagements *Transit Oriented Development* sur un total de 3000 stations de tramway et metro. Dans un rayon de 50 km autour de Seattle, une douzaine de projets impliquant un partenariat public-privé sont en cours de réalisation à Bremerton, Burien, Federal Way, Issaquah, Lake Forest Park ou encore Redmond. Les municipalités mettent le foncier à disposition et les investisseurs privés amènent les capitaux. Dans le cas de Burien, le développement foncier a permis de livrer 400 appartements, 4738 m² de commerces mais également une nouvelle mairie, un parc, une bibliothèque pour un budget total de 145 millions de dollars (Bertolet, 2008). Gleeeson (2006), qui soutient l'idée d'un besoin urgent d'innovation urbanistique dans l'approche de la densification des banlieues en Australie, rejoint ce principe de la *new town*. L'inclusion sociale viendra de projets de grande envergure parfaitement intégrés au tissu métropolitain et non d'une mosaïque de poches urbaines communautaires même labellisées *new urbanism*.

[64] El Nasser, (2007), "Builders create suburbs with downtown", *USA Today*, 11/6/2007.



Schema: G. Billard, UMR IDEES - MTG

Figure 4.17: Les trois principales formes de croissance périurbaine.

CONCLUSION : RÉINTERROGER LE MODÈLE SUBURBAIN

"The suburban model of the American Dream is dead. L'effondrement du marché immobilier est plus qu'une crise des établissements de crédits : elle est la manifestation du fait qu'un grand nombre de nos communautés ne sont pas durables. L'étalement urbain est de plus en plus en décalage avec notre culture et notre démographie. Il est également de plus en plus éloigné de nos challenges économiques et environnementaux. […] Au final, les formes de croissance suburbaine ont produit un environnement qui frustre les gens et améliore peu leurs conditions de vie. Nous avons besoin d'un nouveau paradigme de croissance qui combine idéalement des communautés intégrées et hétérogènes en prise avec la réalité de notre temps (des impératifs d'écologie, d'équité, d'innovation, de bon marché). Nos communautés doivent être redessinées pour rétablir et renforcer le domaine public, elles devront être à l'échelle humaine, piétonnes et dont les quartiers devront être multifonctionnels et socialement mixtes"

(Calthorpe P., 2008, *op. cit*.).

"*Depuis 2000, 4/5 de la croissance métropolitaine s'est localisée dans la banlieue (suburbs) ou au-delà (exurbs). Les emplois suivent la même logique*" (Kotkin, 2009). Pour Votkinsk, le succès des villes viendra de la sécurité publique[65], de l'attractivité économique, d'une amélioration importante du système scolaire[66] et d'une réforme politique. "*Washington a besoin de reconnaître que beaucoup des plus gros problèmes mais également des plus belles opportunités ont déménagé au-delà de la ville dans les banlieues*"[67]. Les *suburbs* sont les stéréotypes les plus importants des Etats-Unis, qu'elles soient perçues comme l'apothéose de l'*American Dream* ou un suffocant cauchemar. Les banlieues concentrent aujourd'hui la majorité de l'emploi, six migrants sur dix, et environ un million de suburbains de plus qu'en ville-centre vivant en dessous du seuil de pauvreté. Le gouvernement fédéral doit soutenir les banlieues (y compris dans le financement de logements à loyer modéré) qui souffrent de la crise des *subprimes* dans un contexte où les gouvernements locaux (suburbains) n'ont pas l'expérience pour faire face à la crise sociale. D'ailleurs, le président Obama parle d'une politique dépassée qui ne s'attaquait exclusivement qu'aux villes-centres, ignorant les aires métropolitaines dans leur ensemble.

[65] Presque toutes les zones ayant les taux de criminalité les plus élevés se situent en ville-centre alors que les quartiers les plus sûrs se trouvent en banlieue ; le taux de criminalité en ville-centre est en moyenne trois fois supérieur à celui observé dans les banlieues (Wendell Cox, cité par Kotkin, 2009, *op. cit*).

[66] *L'America Promise Alliance*, qui a conduit une étude dans les plus grandes villes américaines, estime que l'échec scolaire est de 20 points supérieur à celui en banlieue.

[67] Katz B., Bradley J., (2009), "The suburban challenge", *Newsweek*, Issue Jan 26

En 150 ans, l'évolution du profil résidentiel suburbain dans les métropoles états-uniennes est ainsi liée à une réinterprétation des valeurs, des mythes et courants de pensée qui ont marqué l'histoire de la fondation des Etats-Unis. Dès l'arrivée des premiers colons puritains, les Etats-Unis se sont construits en perpétuelle tension entre individualisme et vertus civiques, entre communauté et mobilité, entre idéologie et réalité (Beauregard, 2006). L'immensité des terres de l'Ouest, l'impression d'espaces sans fin stimulée par le mythe de la Frontière et la croyance dans le fait que la nature est là pour servir les intérêts des hommes sont également des éléments qui ont façonné le pays, ses villes et ses villages, à travers cette impression renouvelée d'autosuffisance continentale. Au-delà de l'échelle nationale, la micro-géographie, celle du local, de la ville au quartier, ancre l'individu dans un quotidien spatial et social tout autant crucial dans le sentiment étroit qui se tisse entre lui et une communauté de destin. Cet ancrage a pu être un tant soit peu perturbé par l'essor des mobilités à partir de la fin du XIXe siècle. Mais jusque dans les années quarante, passer d'une ville industrielle à une autre, de la *Rustbelt* à la *Sunbelt*, du Vieux Sud rural à la ville industrielle du Nord-Est, impliquait une rupture territoriale radicale. Celle-ci était pourtant atténuée par le fait que cette mobilité était porteuse de progrès social pour l'individu.

La suburbanisation cause une cassure nette cette fois-ci. Déménager dans une *suburb* n'induit pas fondamentalement une ascension économique pour l'individu, même si son confort théorique s'améliore. Au-delà, la promesse communautaire n'est que rarement tenue. Si la ville peut être considérée comme un lieu dans lequel, à l'origine, la diversité sociale et ethnique trouve une terre de tolérance optimum, la grande migration vers les banlieues a représenté pendant presque cinquante ans une rupture physique, sociale et morale entre une Amérique en grande partie blanche et les groupes minoritaires ethniques et économiquement relégués dans les villes-centres. Néanmoins, cette dichotomie entre une ville agonisante et miséreuse *versus* un suburbain carnivore et prospère ne saurait être envisagée de manière binaire dans l'espace et le temps, même si des lignes de démarcations politiques (cf. chapitre 3), sociales ou encore fiscales perdurent. Dès les années soixante-dix, la gentrification de certains quartiers centraux (Boston, New York, San Francisco, la Nouvelle Orléans…), les reconquêtes commerciales de front d'eau (Boston, San Francisco, Baltimore, New York…), l'émergence de quartiers suburbains ethniques (*cosmoburbs*)[68] et/ou socialement paupérisés (Miami, New York, San Francisco, Seattle, Los Angeles…), des

[68] Lang, Blakely, 2006 :17.

edge-cities, des *boomburbs*, et la persistance des interpénétrations spatiales domicile/travail à l'échelle intra-métropolitaine brouillent incontestablement la vision linéaire et manichéenne de la métropole nord-américaine. Cette figure ubiquiste de la banlieue se retrouve aussi dans les agglomérations australiennes et canadiennes.

C'est ainsi que le principe cyclique des phases successives et réflexives d'enchantement et de désenchantement, défendu par Knox (2008, *op. cit.*), se justifie en comprenant que ce perpétuel mouvement de balancier doit être replacé dans son contexte libéral. Ce dernier s'entend comme le point optimum d'intersection entre la satisfaction du consommateur (meilleur compromis valeurs culturelles / coûts) et la rentabilité des opérations immobilières pour les investisseurs. Ce compromis mouvant est également impacté par les valeurs morales et la pression collective ou politique de l'instant, pesant à la fois sur l'individu et les acteurs produisant l'urbain. En fait chaque personne ou ménage cherche un environnement qui maximise son propre bien-être sans véritablement un regard pour les effets collatéraux sur la société tout entière : cette vision est tellement ancrée qu'il est souvent suicidaire pour les élus de défier cette vision (Downs, 1994). A titre d'exemple, si certains habitants perçoivent leur déménagement dans une *gated community* en périphérie des villes comme une liberté légitime de protéger leur famille et de produire de l'entre-soi, d'autres adopteront une posture indifférente (Billard et *al.*, 2009 : 73). A l'opposé, certains seront sensibles au discours arguant du risque de balkanisation socio-spatiale des agglomérations. Ainsi le 28 novembre 1996, le conseil municipal de San Diego rejetait une ordonnance pour interdire la construction de communautés fermées sur son territoire municipal, mais le débat a divisé les élus et les citoyens venus participer au *public hearing* précédant le vote (Billard, Chevalier, Madoré, 2005 : 133). Nul doute également que la problématique environnementale, de plus en plus prégnante à mesure que le discours sur la ville durable gagne du terrain[69], pèse différemment sur les pratiques et les discours de l'ensemble des acteurs de la chaîne résidentielle. Les ressentis oscillent entre culpabilité, inquiétude, priorité, nécessité ou encore désintérêt. Les élus, les patriciens, les théoriciens, les citoyens, organisés ou non, et les acteurs économiques appréhendent ainsi le contrôle de l'étalement urbain de manière différenciée, tour à tour mal nécessaire, opportunité foncière et financière, normalité assumée, antinomie socio-environnementale…

[69] A titre d'exemple, sur un versant anglo-saxon : Hallsmith G., (2003), *The key to sustainable development*, Gabriola Island (Canada), New Society Publishers ; Portney K., (2003), *Taking sustainable cities seriously*, Cambridge, The MIT Press ; Withitehead M., (2007), *Space of sustainability : geographical perspectives on the sustainable society*, London & NY, Routledge.

"*Au-delà de toute politique publique, chaque individu a un rôle à jouer dans la manière dont le paysage et les fonctions urbaines évoluent. Faire ses courses à Wal-Mart en périphérie plutôt que dans un Department Store du centre-ville, choisir de vivre dans un appartement dans le downtown plutôt que dans une maison sur une parcelle de 2 hectares dans l'exurbia, ces choix ont un impact sur la forme urbaine. […] Plus que beaucoup d'autres artefacts humains dans le monde aujourd'hui, nos aires urbaines sont le résultat des actions de chaque citoyen, chaque groupe, chaque institution, chaque jour.*"
(Bruegmann, 2005 : 225).

Comme l'observent Cattan et Berroir (2006 : 88), "*dans beaucoup de travaux européens, l'étalement est encore perçu comme le prélude d'une catastrophe annoncée. Il est toujours interprété comme un affaiblissement de l'un des marqueurs majeurs de l'identité européenne – la ville – renvoyant inévitablement à la question de la spécificité de la nature de l'urbanité en Europe*". Ainsi, en reprenant des éléments forts du discours de certains chercheurs (Castells, Donzelot, Jaillet, Levy…), les deux auteures (*op. cit*., 2006) montrent comment le périurbain, accélérateur ségrégatif, instrument de sécession urbaine et propice à une logique de mise à l'écart, abriterait une population qui a rompu les amarres avec la ville-centre, cultiverait l'entre-soi et s'enfoncerait dans un repli agressif, annonciateur d'une montée de l'individualisme.

Tout ceci s'oppose évidemment à une centralité, symbole de communauté urbaine et d'intégration, et donc de cohésion spatiale et sociale. Au-delà d'une simple mutation morphologique de la ville américaine, l'extension spatiale du tissu urbain sonne le déclin du rêve américain (Duany, Plater-Zyberk, Speck, 2000).

Pourtant, n'en déplaise parfois à une *intelligencia* en quête d'une urbanité immémoriale et utopique, force est de constater que des millions de personnes aux Etats-Unis, en Australie et au Canada habitent ces espaces périphériques. "[…] *Beaucoup d'Américains apprécient ce nouveau paysage du XXI*^{e} *siècle. Logements de qualité, shopping pratique, lieux de travail modernes et bonnes écoles – que désirer d'autre ?*" (Gutfreund, 2006 : 168). Se faire l'avocat du diable, c'est affirmer, sans pour autant adhérer au phénomène dans sa globalité, que l'étalement urbain est porteur d'un modèle de vie et d'habiter adopté (voire revendiqué) par une large portion de la population de certaines nations, au point de devenir une véritable source d'intégration et de stabilité sociale. "*Aujourd'hui les suburbs américaines sont si immenses et diversifiées que plus aucun stéréotype ne peut capturer leur complexité, leur signification et leur destinée*" (Lang, Blakely, 2006 : 16).

Un indice de taille, les *suburbs* sont toujours le lieu privilégié d'habitat des ménages avec les revenus médians les plus élevés. En 2000, aucune ville-centre n'affiche un revenu médian supérieur à celui des aires métropolitaines (tableau 4.10).

Villes	revenu médian en $ (MSA) 2000	revenu median en $ (ville-centre) 2000
Atlanta	51 948	34 770
Baltimore	49 938	30 078
Boston	55 183	39 629
Chicago	51 680	38 625
Cincinnati	44 248	29 493
Cleveland	42 089	25 928
Dallas	48 364	37 628
Denver	51 191	39 500
Detroit	49 175	29 526
Los Angeles	42 189	36 687
Miami	23 483	35 966
Minneapolis	54 304	37 974
New York	41 053	38 293
Philadelphia	47 536	30 746
Phoenix	44 742	41 207
Pittsburgh	37 467	28 588
Portland	47 077	40 146
San Diego	47 067	45 733
San Francisco	63 297	55 221
Seattle	52 804	45 736
St. Louis	61 807	26 196
Washington	62 216	40 127

US census, 2000

Tableau 4.10 : Comparaison des revenus médians moyens entre les aires métropolitaines et les villes-centres.

Entre intérêt général et particulier, la production des espaces périurbains ne doit pourtant pas être abordée et discutée comme une nappe urbaine dérivant au fil des courants intellectuels et économiques. Ces espaces suburbains ont au moins un point commun qui les relie physiquement et/ou moralement à la ville classique : ils se sont souvent développés par opposition (voire rejet) à la centralité urbaine. Inversons donc la problématique. Les villes-centres nord-américaines et australiennes sont-elles aujourd'hui capables de s'opposer au modèle suburbain, non seulement en encourageant la régulation de la croissance urbaine périphérique (*smart growth*) mais, plus ambitieux encore, en proposant ou générant un modèle alternatif à la fois immobilier, social et culturel ? "*Sur les 55 % d'Américains vivant dans une suburb, seulement 25 % mentionnent la banlieue comme l'endroit où ils aimeraient vivre*"[70]. La résilience des villes-centres peut donc se renforcer à partir de ce réservoir potentiel de bonnes intentions, reste à offrir une alternative convaincante en matière de cadre de vie.

[70] Caldwell C., (1999), "Levittown to Littletown ; how the suburbs have changed", *The National Review Inc.*, 31 mai.

Chapitre 5

L'habiter renouvelé,

The city is back ?

Be Urban. Be Bold. Be a part of it[1].
Downtown San Diego

(www.downtownsandiego.org)

What about the world today ?
What about the place that we called home ?
We've never been so many
And we've never been so lone[2]…

Ana Johnson, *We are*.

El Nasser (2007a)[3] reporte non sans une certaine ironie les propos d'Anthony Flint (auteur de l'ouvrage *The battle over sprawl and the future of America*) : "*C'est le Texas, la terre des grands espaces ; j'y ai trouvé des exemples d'urbanisme !*". Et pour cause, à contre-pied de certaines représentations, Dallas, Austin, Houston et San Antonio, les quatre principales métropoles texanes sont en première ligne du mouvement de renaissance des centres-villes aux Etats-Unis. De 1997 à 2007, Dallas est ainsi passée de 3 400 à 15 204 logements en centre-ville et 6 200 sont en cours de construction[4] (*El Nasser*, *ibid.*) : la densification s'accélère le long des lignes de train régional entre le *downtown* et Plano au nord (une *boomburb* !) et Garland au nord-ouest (une autre *boomburb*). A Austin, la population de la ville-centre a doublé en 20 ans pour atteindre 757 688 habitants en 2008 (*US Census*). L'aménagement du Discovery Green Park dans le centre de Houston a sonné le renouveau du centre-ville : ce parc de 4,8 hectares est bordé notamment par une tour d'habitation de 37 étages (One Park Place) et le centre des congrès. Le *Houston Downtown Management District* a injecté plus de 4 milliards de dollars pour réaménager 70 % des *blocks* du centre-ville

[1] *Soyez urbain. Soyez audacieux. Faites en partie.*

[2] Qu'en est-il du monde aujourd'hui ?
Qu'en est-il de l'endroit que nous appelions "chez nous" ?
Nous n'avons jamais été aussi nombreux.
Et nous n'avons jamais été si seuls…

[3] El Nasser H., (2007a), "sky's the new limit for urban living in Texas, and beyond", *USA Today*,11/06/2007.

[4] Exemple des tours *The House* (28 étages, 147 appartements), *Cirque* (28 étages, 252 appartements), *Mandarin Oriental Hôtel* (43 étages, 90 logements, 1 hôtel, bureaux et magasins).

(Sheridan, 2008b). La tendance est similaire dans d'autres Etats de l'ouest. Las Vegas (Nevada) envisage la construction au nord du *strip* d'un complexe résidentiel et commercial de 30 hectares financé par MGM-Mirage et portant le nom évocateur de *CityCenter* ! Reno a programmé la construction de 3 000 appartements dans son centre-ville. Avec 2 640 hab./km² en 2005, la ville de Seattle n'avait jamais été aussi dense. San Diego, San Francisco et Los Angeles réintègrent des commerces, des activités culturelles et des logements dans leur centre-ville depuis une dizaine d'années.

Les villes de la *Sunbelt* semblent engagées dans une redirection critique de leur histoire en se détournant des seuls atouts naturels qui avaient fait leur attractivité dès la fin du XIXe siècle : la mer, les montagnes, le désert, les espaces ouverts (Wolden, 2008). Aujourd'hui, le renversement de tendance se lit dans cette tentative de combiner cadre de vie et lieu de socialisation avec la promotion de *sofisticated downtowns*. Mais ce mouvement ne concerne pas seulement les villes du sud ou de l'ouest : Pittsburg, Charlotte, Baltimore (autour de son front d'eau, Fig. 5.1) profitent également de la hausse des prix de l'essence, des partenariats publics-privés et des projets visionnaires de certains élus locaux pour expérimenter une renaissance de leur centre-ville (Sheridan, 2008a). L'hypothèse peut surprendre mais le développement résidentiel serait un facteur d'attractivité pour l'emploi ; plus la fabrique sociale du *downtown* semble opérationnelle, plus les entreprises et les activités récréo-touristiques trouvent un milieu favorable à leur implantation.

Pour accompagner le réaménagement des centres-villes, les lignes de tramway (*streetcars*) et de métro se déploient à Portland, San Diego, Houston, Seattle, San Francisco, Dallas, Austin, Atlanta, Denver, Los Angeles, Washington, Miami, Cincinnati… Les équipements sportifs, tels que les stades de base-ball et de football américain ou les arènes couvertes accueillant les rencontres de basket et de hockey (*Staples Center*, 19 000 places, inauguré en 1999 à Los Angeles), retrouvent depuis dix ans une localisation dans les quartiers centraux et péricentraux. En dépit de leurs coûts directs pour les municipalités et les contribuables, ces nouvelles implantations dynamisent généralement le développement immobilier dans leur proche périmètre et l'aménagement de systèmes de transport en commun, accroissent les revenus commerciaux indirects (restaurants, cafés, tourisme…) et diffusent une image attractive des villes centrales (Ladner, 2002 ; Bogart, 2006).

Figure 5.1 : Le secteur réaménagé (commerces, espaces récréo-touristiques et résidentiels) de *Harbor Place* (en haut) dans le centre-ville de Baltimore et le *Oriole Park at Camden Yards*, le stade de baseball de 48 290 places, inauguré en 1992 juste à côté de Harbor Place et d'une ancienne conserverie. (photos : GB)

Figure 5.2 : Seattle, exemple d'une reconquête urbaine par les infrastructures sportives. (photos GB)

A Seattle, en moins de trois ans, le *Safeco Field* (stade de base-ball de 47 447 places avec un toit amovible) inauguré en 1999 et le *Quest Field* (stade de football américain de 67 000 sièges) inauguré en 2002 ont ainsi servi de Cheval de Troie au redéveloppement des quartiers péricentraux, au sud du centre-ville (Fig. 5.2). Une ligne de métro dessert depuis juillet 2009 les deux enceintes sportives et le sud de l'agglomération et transporte quotidiennement 21 000 passagers[5].

Dès le début des années soixante-dix, le mouvement de gentrification observé dans de nombreuses villes (Boston, New York, San Francisco, Chicago…) avait éveillé l'attention des chercheurs sur la problématique d'un retour en ville (Gratz, Mintz, 1998 ; Bruegmann, 2006). Jusqu'alors restreint à quelques pionniers appartenant à des groupes singuliers de la société de l'époque (homosexuels, artistes…), le renouveau résidentiel actuel apparaît plus diversifié socialement et offre un panel résidentiel polymorphe. Quelle est la véracité statistique de cette supposée renaissance des villes-centres et de leurs quartiers centraux dans des métropoles profondément marquées par la suburbanisation depuis 60 ans ?

I] LE REVEIL DES VILLES-CENTRES ETATS-UNIENNES A-T-IL SONNE ?

"*Les global cities –New York, Londres, Tokyo – continuent d'imposer leur ordre financier, culturel et idéologique. On préfigurait, sous l'effet de l'ordinateur et de l'automobile, des Silicon Valleys généralisées, des urbanisations sans limites allongées en tentacules démesurées […] Malgré la vogue des centres commerciaux périphériques, l'attrait des loisirs de plein air et des parcs d'activités dans la nature, la fréquentation des centres-villes ne se dément pas. […] Plus que la technologie, c'est la sociabilité qui a sauvé la cité.*"

(Burgel, 2006 : 8)

Dans les propos de Burgel se niche l'un des éléments explicatifs de la résilience des villes-centres aujourd'hui : leurs capacités à se maintenir dans un rôle de *hub* social leur confèrent, pour l'instant, une ultime supériorité globale par rapport aux *suburbs*. Mais le leurre est bien modeste au regard de la concentration supérieure d'emplois, de logements et de commerces dans les banlieues métropolitaines[6]. Soyons réalistes : entre 2000 et 2005, les 100 plus grandes villes états-uniennes ont gagné 1,4 million d'habitants alors que durant la même

[5] Le prolongement de la ligne vers le Sea-Tac International Airport sera inauguré en décembre 2009. (http://www.soundtransit.org/News-and-Events/News-Releases/Links1stWkRidership.xml)

[6] Dans une perspective de recherche plus ample, la question pourrait être élargie aux migrations pendulaires banlieue/ville-centre et banlieue/banlieue. Dans cette étude, l'analyse des soldes migratoires et de la croissance naturelle de chacun des deux types d'espaces n'a pas été menée mais ouvre des pistes à explorer à partir des prochains résultats du recensement.

période, les 100 plus grandes métropoles ont enregistré un gain de population sept fois supérieur, avec 10,6 millions de résidents supplémentaires. Sur notre échantillon des métropoles de plus de 2 millions de personnes, le constat est similaire : entre 2000 et 2005, les villes-centres ont gagné 575 000 nouveaux habitants contre 9,7 millions pour les couronnes périphériques[7]. L'analyse élargie à l'Australie débouche sur un résultat quasiment identique, même si le différentiel ville-centre/banlieue est moindre au niveau de la croissance démographique brute. En Australie, le solde entre les gains de population dans les banlieues et dans les villes-centres de 1996 à 2006 fait apparaître un écart de 1,8 million de personnes en faveur des *suburbs* pour les 5 métropoles millionnaires. Entre 1996 et 2006, le Canada offre un profil quelque peu différent. Dans notre échantillonnage, les villes-centres ont gagné 1,2 million de résidants, soit environ 100 000 de plus que les banlieues. Là encore, la politique de fusion et d'absorbation de communes au Canada a mécaniquement gonflé la population des villes-centres, comme celle de Montréal. Néanmoins, en isolant Toronto, que ce soit en Australie ou au Canada, les taux de croissance observés entre 1996 et 2006 sont tous à deux chiffres avec quelques cas impressionnants tels que Montréal, Sydney, Melbourne et Perth (tableau 5.1).

	Ville-Centre	Pop 2006	Gain net de population 1996-2006	Taux de croissance 1996-2006 (%)
Canada	**Toronto**	2 503 281	117 860	4,9
	Montréal	1 620 363	603 987	59,4
	Calgary	988 193	220 111	28,6
	Ottawa	812 129	90 993	12,6
	Edmonton	730 372	114 066	18,5
	Vancouver	578 041	64 033	12,4
Australie	**Brisbane**	992 176	167 687	20,3
	Sydney	164 547	57 974	54,4
	Melbourne	76 678	36 962	93,1
	Adélaïde	17 723	4 892	38,1
	Perth	12 549	6 949	124,1

Sources : Statistiques Canada, 2008 et ABS, 2008

Tableau 5.1 : Population et croissance des principales villes-centres canadiennes et australiennes entre 1996 et 2006.

Dans ces conditions, il est possible de soutenir un discours plutôt optimiste pour les villes-centres australiennes et canadiennes mais comment expliquer le discours de nombreux chercheurs depuis le début des années 2000 (Sohmer, Lang, 2001 ; Birch, 2005 ; Brenn, Rigby, 2005 ; Hinshaw, 2007) clamant un renouveau des villes-centres et des centres-villes états-uniens ?

[7] Population totale MSA moins population de la ville-centre.

I.1] Les indices d'un réveil démographique des villes-centres

Logiquement, un réveil ne peut intervenir qu'après une phase de sommeil. L'analyse de l'évolution des villes-centres depuis 1950, c'est-à-dire la période identifiée comme celle de l'accélération de la suburbanisation aux Etats-Unis (cf. chapitre 4), dégage deux points essentiels : le recul démographique global des villes du nord-est et, à l'inverse, la croissance soutenue de la quasi-totalité de celles de la *Sunbelt*.

Tout d'abord, la déflation démographique des villes-centres de notre échantillon a pris une ampleur incontestable dans les régions urbaines historiques. St. Louis (-58,9 %), Minneapolis (-55,2 %), Pittsburgh (-53,1 %), Detroit (-52,1 %), Cleveland (-50,6 %) ont perdu plus de la moitié de leur population résidente entre 1950 et 2005 (tableau 5.2).

	Population ville-centre en 2005	Population ville-centre en 1950	Evolution 1950-2005 (en %)	Evolution brute 1950-2005
New York, NY	8 213 839	7 892 000	4,1	321 839
Los Angeles, CA	3 844 829	1 970 000	95,2	1 874 829
Chicago, IL	2 842 518	3 621 000	-21,5	-778 482
Houston, TX	2 076 189	596 000	248,4	1 480 189
Philadelphia, PA	1 463 281	2 070 000	-29,3	-606 719
Phoenix, AZ	1 461 575	106 000	1278,8	1 355 575
San Diego, CA	1 255 540	334 000	275,9	921 540
Dallas, TX	1 213 825	731 000	66,0	482 825
Detroit, MI	886 671	1 850 000	-52,1	-963 329
San Francisco, CA	739 426	1 160 000	-36,3	-420 574
Baltimore, MD	640 064	950 000	-32,6	-309 936
Boston, MA	596 638	801 000	-25,5	-204 362
Washington, DC	582 049	802 000	-27,4	-219 951
Seattle, WA	573 911	612 000	-6,2	-38 089
Denver, CO	557 917	416 000	34,1	141 917
Portland, OR	533 427	374 000	42,6	159 427
Atlanta, GA	483 108	331 000	46,0	152 108
Sacramento, CA	456 441	138 000	230,8	318 441
Cleveland, OH	452 208	915 000	-50,6	-462 792
Miami, FL	386 417	249 000	55,2	137 417
Minneapolis, MN	372 811	833 000	-55,2	-460 189
St. Louis, MO	352 572	857 000	-58,9	-504 428
Cincinnati, OH	331 310	504 000	-34,3	-172 690
Tampa, FL	325 989	319 000	2,2	6 989
Pittsburgh, PA	316 718	677 000	-53,2	-360 282

Source : US Census, 2009

Tableau 5.2 : Taille et croissance démographique des villes-centres des 25 plus grandes métropoles états-uniennes.

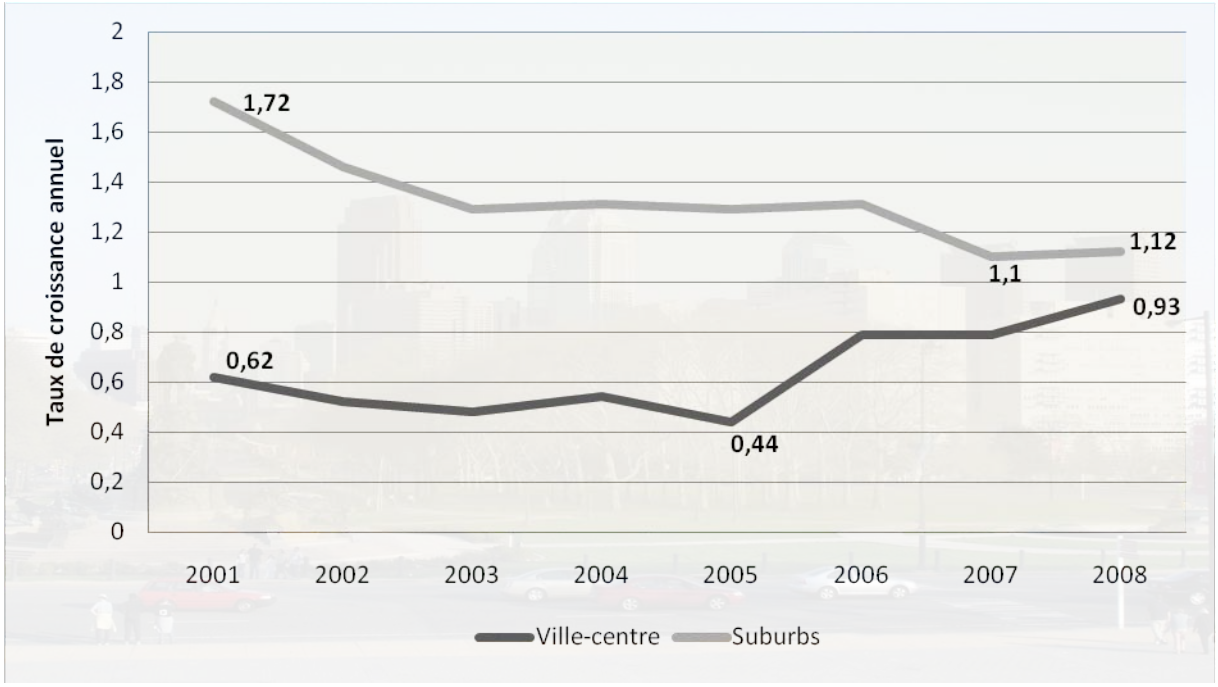
Les villes de Philadelphie (-606 719 habitants en 55 ans), St Louis (-504 428), Cleveland (-462 792), Minneapolis (-460 189) ont connu des érosions brutes extrêmement marquées. Néanmoins avec 963 329 résidants en moins, Detroit est la ville la plus durement touchée par ce recul de population. Deux anomalies apparaissent au sein des villes centrales les plus démographiquement en difficulté. San Francisco (-36,3 %, soit une perte de 420 574 habitants) et, dans une moindre mesure, Seattle (-6,6%, -38 089 habitants) sont les deux villes situées dans la *Sunbelt* ayant perdu de la population sur la période. San Francisco a une faible superficie par rapport aux autres municipalités de la côte ouest. Elle a souffert d'une dégradation de son environnement bâti et social dans les années soixante-dix, puis d'une gentrification qui a considérablement favorisé la hausse des prix de l'immobilier à partir des années quatre-vingt (Billard, 1999). Seattle a subi les conséquences d'une surabondance de terres en périphérie et d'une politique de densification urbaine qui ne démarre réellement qu'au milieu des années quatre-vingt-dix (Billard, 2002).

A l'opposé, New York (+4,1%) est la seule municipalité du nord-est à intégrer le groupe des 12 municipalités ayant enregistré une croissance de leur population entre 1950 et 2005. Du fait de leur territoire municipal souvent plus étendu et de leur essor économique plus tardif, les villes du sud et de la côte ouest ont connu des rythmes de croissance positifs depuis 1950. Los Angeles, avec un gain net record de 1,8 million d'habitants, Houston (+1,48 million) et Phoenix (+1,35 million) se positionnent en tête des villes-centres les plus dynamiques démographiquement de notre panel.

Cette analyse montre tout d'abord que les villes-centres du nord-est se sont réellement vidées de leur population : la notion de réveil peut être évoquée si la tendance à un retour récent de la croissance est démontrée. Dans le cas des municipalités du sud et de l'ouest, les 55 ans qui viennent de s'écouler ne démontrent en rien la perte de vitesse intrinsèque des villes centrales en tant que lieu d'habitat. Si réveil il y a, celui-ci se situe dans un changement par exemple des catégories sociales qui investissent de nouveau les villes-centres.

Avec les derniers chiffres du recensement disponibles, il apparaît clairement que les écarts de rythme annuel de croissance entre les banlieues et les villes-centres se resserrent. Entre 2001 et 2002, dans les 100 plus grandes métropoles états-uniennes, les *suburbs* ont enregistré un taux de +1,72 %, soit d'un point supérieur à celui de la municipalité centrale (Fig. 5.3). Depuis 2005, le taux de croissance annuel des villes-centres ne cesse d'augmenter, réduisant de *facto*

l'écart avec celui des banlieues (à peine 0,2 point en 2008 entre les deux taux). La tendance générale ainsi dégagée semble effectivement corroborer la thèse d'un réveil récent.



Source : US Census, 2009.

Figure 5.3 : Evolution du taux de croissance annuel comparé ville-centre/périphérie pour les 100 plus grandes métropoles états-uniennes (2001-2008).

Seules cinq municipalités, toutes situées dans le nord-est, ont connu une baisse de leur population entre 2005 et 2008 (Fig. 5.4) : Philadelphie (-9 755 habitants), Detroit (-8 613), Pittsburgh (-6 153), Baltimore (-3 145) et Cleveland (-15 602). Cette dernière, avec une perte de 3,5 %, est aussi la ville la plus en difficulté en valeur relative (tableau 5.3). A l'inverse, des villes du nord-est en recul structurel entre 1950 et 2005 telles que Chicago, Boston, Washington D.C., St Louis, Minneapolis ou encore Cincinnati affichent désormais des gains de population. Seattle et San Francisco, citées précédemment comme des anomalies sur la côte ouest, repartent également à la hausse avec une croissance respective de 25 254 et 32 362 résidants. Le titre de ce chapitre (*the city is back ?*) trouve ainsi une grande part de sa légitimité.

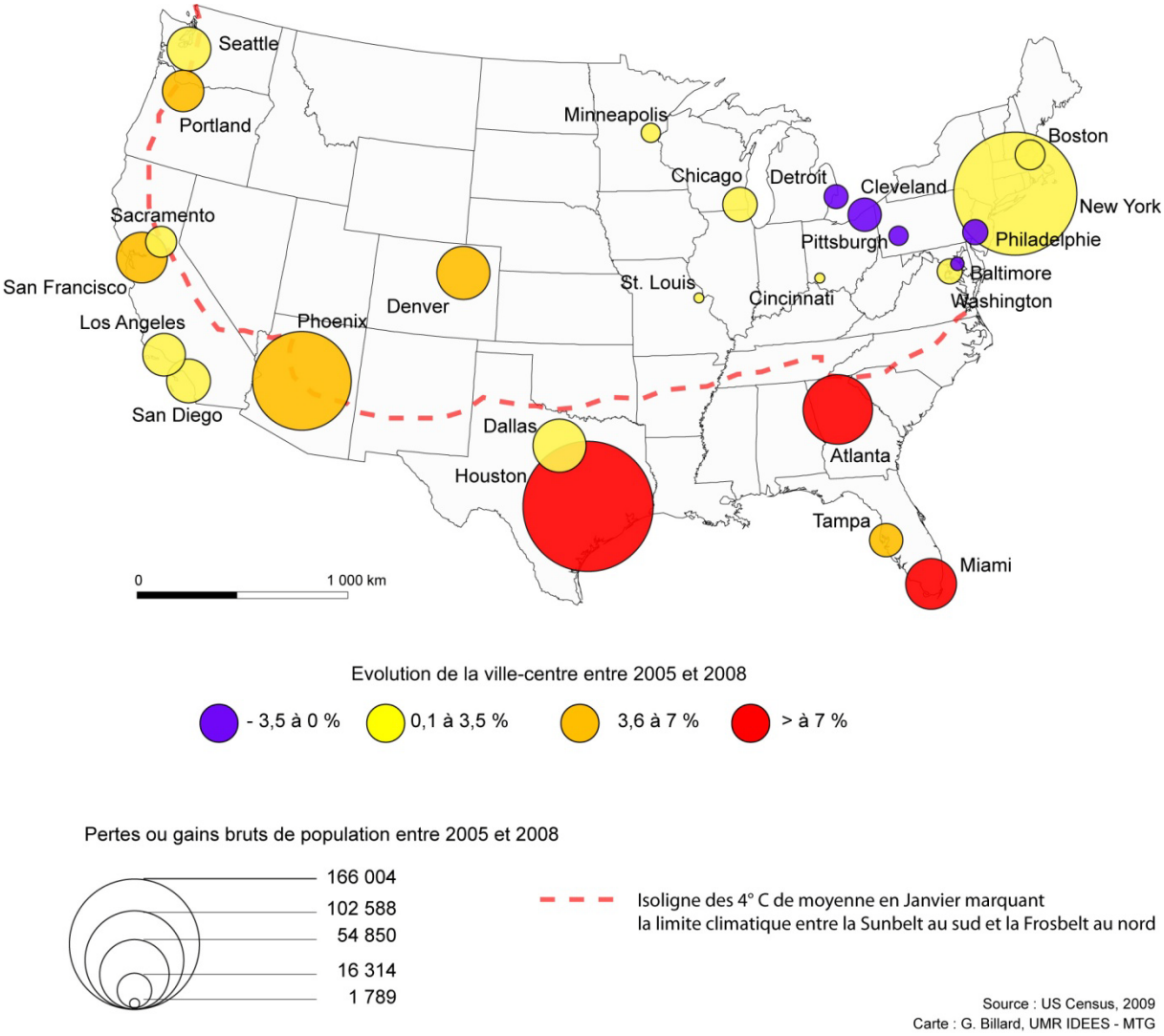


Figure 5.4 : Evolution de la population pour les villes-centres des 25 plus grandes métropoles états-uniennes entre 2005 et 2008.

Les municipalités de la *Sunbelt* maintiennent une croissance démographique depuis 2005. L'intensité de certaines progressions ne contrebalance peut-être pas l'étalement urbain mais bouscule encore une fois certaines idées reçues. En effet, Phoenix gagne 102 588 habitants (+7%) et Houston 166 004 (+8 %) en trois ans. Atlanta, située dans l'une des métropoles les moins denses des Etats-Unis (cf. chapitre 4), enregistre le 4e plus gros gain de la période avec 54 850 résidants supplémentaires et le taux de croissance le plus élevé du panel (+11,4 %). De nouveau, New York (+149 871 habitants) se démarque en restant la seule municipalité du nord-est à tenir la comparaison avec les villes du sud les plus dynamiques.

Ville-Centre	Population 2008	Taux de croissance 2005-2008
New York	8 363 710	1,8
Los Angeles	3 833 995	0,6
Chicago	2 853 114	0,6
Houston	2 242 193	8,0
Phoenix	1 567 924	7,0
Philadelphia	*1 447 395*	*-0,7*
Dallas	1 279 910	2,7
San Diego	1 279 329	1,9
Detroit	*912 062*	*-0,9*
San Francisco	808 976	4,2
Baltimore	*636 919*	*-0,5*
Boston	609 023	2,1
Denver	598 707	6,3
Seattle	598 541	4,4
Washington	591 833	1,7
Portland	557 706	4,2
Atlanta	537 958	11,4
Sacramento	463 794	3,1
Cleveland	*433 748*	*-3,5*
Miami	413 201	8,2
Minneapolis	382 605	1,7
St. Louis	354 361	0,5
Tampa	340 882	4,7
Cincinnati	333 336	0,6
Pittsburgh	*310 037*	*-1,9*

Source : US Census, 2009.

Tableau 5.3 : Population en 2008 et évolution relative depuis 2005 des villes-centres des 25 plus grandes métropoles états-uniennes.

A ce stade de l'analyse, l'hypothèse d'une perte d'attractivité des villes-centres au profit des banlieues semble donc de moins en moins justifiée. Contrairement à l'exemple canadien, les politiques d'annexion (cf. chapitre 3) ont été limitées aux Etats-Unis depuis plusieurs années. Dans ces conditions, les gains de population ne peuvent pas s'expliquer par l'absorption massive de nouveaux territoires municipaux ou *unincorporated* en voisinage des villes-centres. A superficie municipale constante, la densification de l'habitat semble une piste tout à fait plausible.

I.2] La verticalisation de l'habitat défie la maison individuelle

"*Les immeubles de grande hauteur sont dans un sens une nouvelle version de la subdivision suburbaine : il est possible de rentabiliser le foncier en réitérant les économies d'échelle permises par la répétition des constructions même si de nombreuses options font croire à l'acheteur que son logement est unique*"

(Hinshaw, 2007 : 21)

Malgré des coûts de construction élevés (normes incendies, électriques, sismiques, LEED…), l'édification d'immeubles de grande hauteur permet de rentabiliser des opérations immobilières dont le prix de vente descend rarement en dessous des 3 500 € le m² (Hinshaw, *ibid.*). Selon le même auteur, les promoteurs se ruent vers les villes avec la même frénésie que celle qui, au XIXe siècle, animait les prospecteurs se précipitant en Californie ou en Alaska à la recherche d'or. C'est également une manne financière pour les municipalités qui engrangent des recettes supplémentaires : depuis 2006, la ville de Seattle applique une taxe de 50 $ par m² à tous les nouveaux programmes immobiliers pour financer la construction de logements sociaux. La crise des *subprimes* n'a pas véritablement stoppé la construction de *condominiums*[8] de grande hauteur. L'investissement dans le ciel (appartements) plutôt que dans le sol (maisons) serait un bon calcul pour les investisseurs malgré un marché résidentiel morose aux Etats-Unis.

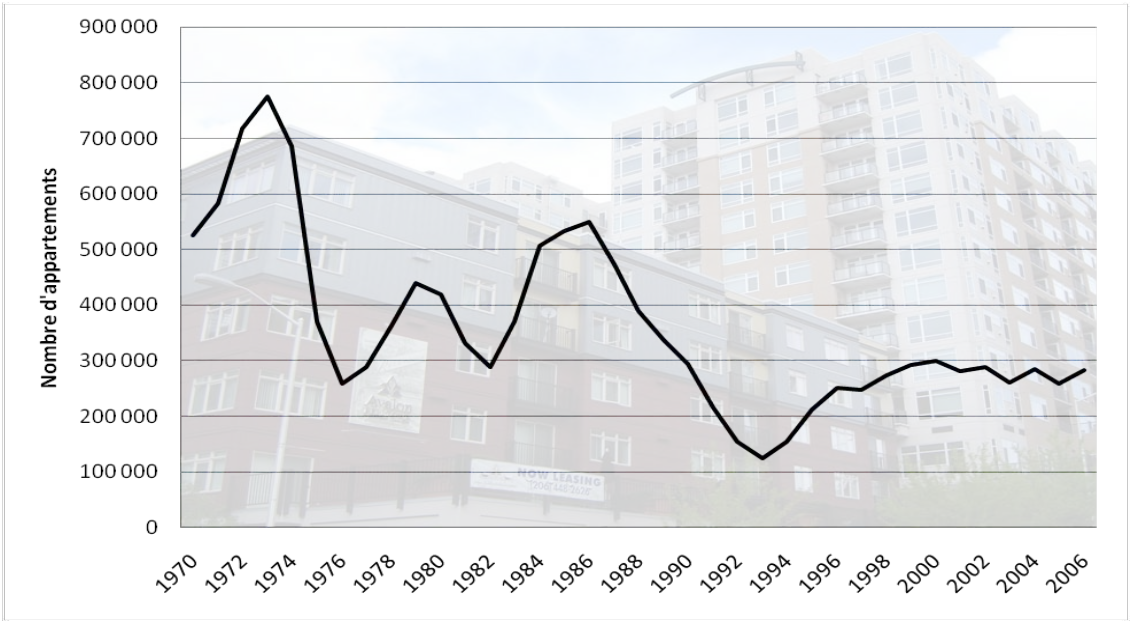
"En juin 2008, 647 000 maisons individuelles avaient été mises en chantier depuis un an, une chute de 5,3% par rapport au total annuel précédent (juin 2006 à juin 2007). C'est le niveau annuel le plus faible depuis 1991. Par contre, le nombre annuel de mises en chantier d'appartements a connu une hausse de 42,5 % par rapport à l'année précédente (juin 2006 à juin 2007) avec un total cumulé depuis un an de 419 000 nouvelles unités."[9]

"*La demande des investisseurs pour les nouveaux terrains ne cesse d'augmenter alors que les prix eux déclinent dans beaucoup de zones périphériques. Cette baisse s'explique par le retrait de nombreux projets de construction de la part des ménages ou des firmes qui cherchent à revendre leur terrain vacant (taxe de propriété trop élevée, besoin de liquidité car les emprunts sont difficiles à obtenir aujourd'hui). Même des terrains en bord de mer en Floride sont aujourd'hui à vendre à un tiers, voire la moitié de leur plus haut prix de 2006. Par contre, dans les zones déjà urbanisées, le prix du m² constructible pour les condominiums se situe environ à 450 $ en juin 2008 contre 250 $ l'année précédente*".[10]

---

[8] Condominium : *"un immeuble ou un complexe résidentiel dans lequel les logements, des appartements, sont la propriété individuelle d'une personne alors que les parties communes telles que les jardins et les infrastructures de la résidence sont des éléments appartenant collectivement à chaque propriétaire de logement."* Encyclopédie Britannica, 2008.
[9] Crustsinger M., *The Associated Press*, 17 juin 2008
[10] Marino V., *New York Times*, 22 mai 2008

En 2007, les Etats-Unis dénombraient 80,4 millions de maisons individuelles détachées[11] contre 21,5 millions d'appartements dans des grands ensembles[12] (*U.S. Department of Housing and Urban Development*, 2008). L'écart apparaît trop important pour que le logement collectif puisse, dans un avenir proche, défier la maison individuelle. Néanmoins, il n'y avait, en 2007, que 3,5[13] fois plus de maisons que d'appartements alors qu'en 1950, ce ratio était de 5. A partir de 1993, la construction d'appartements remonte et se stabilise entre 280 000 et 290 000 unités par an (Fig.5.5). L'article de Crustsinger (2008, *ibid.*) avance un chiffre dépassant les 400 000 unités construites de mai 2007 à mai 2008.



Source: US Census 2007, Table 8, Total apartments in building with 5 units or more.

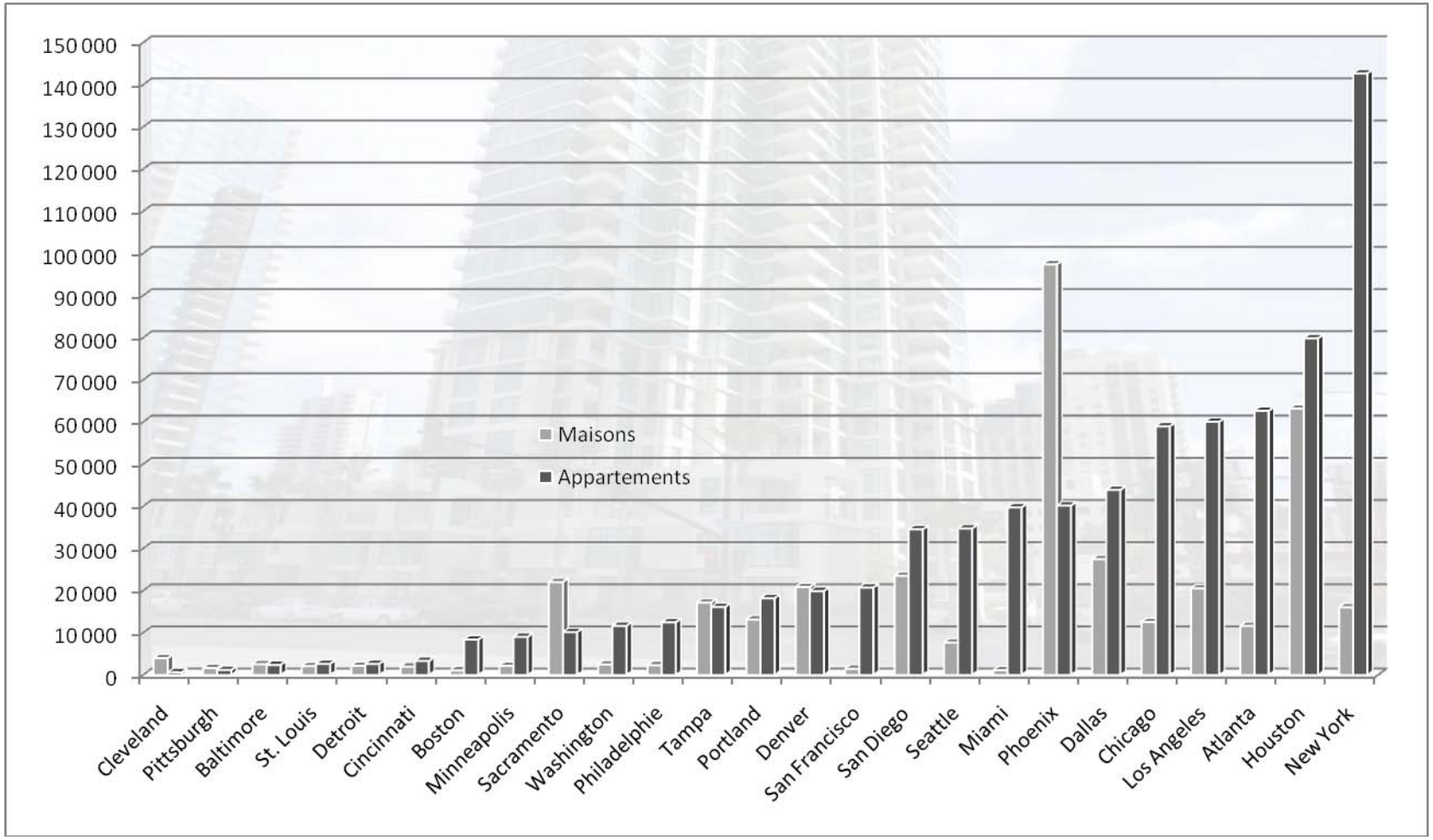
Figure 5.5 : L'évolution de la construction d'appartements dans des immeubles de 5 logements et + aux États-Unis entre 1970 et 2006.

A partir de notre échantillon des villes-centres des métropoles de plus de 2 millions d'habitants, l'hégémonie de la maison individuelle est moins nette. En effet, entre 1996 et 2006, seulement sept municipalités ont accordé plus de permis de construire pour des maisons individuelles détachées que pour des appartements (Fig. 5.6 et Fig. 5.7). Les maisons individuelles représentent en moyenne seulement 35 % des nouveaux logements.

[11] Seules les maisons détachées sont prises en compte car elles représentent le bâti le plus générateur d'étalement urbain : par exemple, les *townhouses* (maisons de ville) ont été écartées de cette mesure.

[12] Le recensement américain considère un immeuble de grand ensemble à partir de 5 logements agglomérés.

[13] En 2006, 56 % des ménages canadiens vivaient dans une maison individuelle détachée contre 31,3 % dans un appartement (Statistiques Canada, 2008). En Australie en 2006, 76,6 % des ménages habitaient dans une maison détachée contre seulement 13 % en appartement (ABS, 2008).



Source: US Census, *Annual New Privately-Owned Residential Building Permits*, 2008. G. Billard, UMR IDEES-MTG
Appartements dans immeuble de 5 unités et +.

Figure 5.6 : Evolution de la construction résidentielle privée dans 25 villes-centres états-uniennes de 1996 à 2007.

Appartements dans immeuble de plus de 5 unités

Source: US Census, *Annual New Privately-Owned Residential Building Permits*, 2008.
G. Billard, UMR IDEES-MTG

Figure 5.7 : Part des logements individuels et collectifs dans l'évolution de la construction résidentielle privée dans 25 villes-centres états-uniennes de 1996 à 2007.

Phoenix, qui compte environ 97 000 nouvelles maisons contre 40 000 appartements mis en chantier pendant 10 ans, est le marché local le plus favorable aux résidences individuelles. Elle bénéficie d'une vaste superficie municipale (1 334 km²) permettant de soutenir plus aisément la construction de logements individuels. Le marché immobilier à Sacramento est moins dynamique que celui de Phoenix mais dans la capitale californienne, qui s'étend sur 257 km², les appartements ne représentent que 30 % des unités produites. A l'opposé, Miami totalise à peine 3 % de permis de construire délivrés pour des maisons individuelles ; elle est, avec New York (8%), la ville-centre la plus marquée par la construction de logements collectifs.

En chiffres bruts, entre 1996 et 2007, il s'est construit environ deux fois plus d'appartements (736 358 unités) que de maisons individuelles détachées (377 890 unités) dans les 25 villes-centres de l'échantillon. New York détient, avec 142 689 logements collectifs, le record absolu des villes observées. Néanmoins, loin des stéréotypes, Houston (79 844 appartements), Atlanta (62 653) et Los Angeles (60 047) opèrent une densification étonnante. D'ailleurs, parmi les 11 villes ayant construit au moins 20 000 appartements entre 1996 et 2007, 8 appartiennent à un Etat de la *Sunbelt*. Seattle et San Diego (respectivement 34 738 et 34 513 unités collectives) tirent profit des politiques de densification urbaine instaurées à la fin des années quatre-vingt-dix (Billard, 2003). Dans le nord-est, Chicago confirme sa reprise démographique avec 58 954 permis accordés pour des logements collectifs, ce qui est loin d'être le cas pour Cleveland, Pittsburgh, Baltimore, St Louis, Detroit ou Cincinnati.

Cette analyse des permis de construire sur une période de plus de dix ans laisse donc entrevoir une réorientation du marché immobilier dans les principales villes-centres du pays au profit des logements collectifs. Les efforts entrepris par plusieurs municipalités (Philadelphie, Atlanta, San Diego, Chicago, Los Angeles, Houston, Dallas, Seattle…) en faveur du redéveloppement de leur tissu résidentiel donnent des résultats tangibles, surtout dans les quartiers centraux qui s'imposent actuellement comme les icônes de ce renouveau urbain.

I.3] L'hypercentralité au chevet des villes ?

Les *downtowns* ont-ils sauvé la ville d'une dilution complète au sein de l'espace métropolitain ? Depuis les années soixante, de nombreux programmes fédéraux (*Community Action Program, Model City Program, Community Development Block Grant, Low Income Tax Credit*…) ont tenté, avec plus ou moins d'efficacité, de freiner la dégradation des quartiers centraux et l'érosion de la fonction résidentielle. Actuellement, les investisseurs privés semblent avoir relayé les dispositifs publics.

I.3.1] La difficulté de la définition statistique des centres-villes

A l'instar de la mesure de l'étalement urbain, l'analyse de l'évolution des centres-villes reste un exercice délicat en raison de l'imprécision même de la définition spatiale de la centralité. Le fait de parler de *Central Business District* (CBD) renvoie à une notion de quartier des affaires qui semble plus restreinte spatialement que le *downtown* (centre-ville), voire l'aire géographique regroupant les quartiers centraux. La figure 5.8 rend compte de cette complexité du périmétrage de la centralité urbaine, en prenant exemple sur Seattle.

La ville de Seattle a défini une aire dans laquelle s'applique le *Downtown Neighborhood Plan* (périmètre en pointillé), document censé fixer les enjeux et les orientations de l'aménagement du centre-ville. Seulement dans les faits, il a fallu décliner ce plan en cinq sous-secteurs. Au nord (Belltown et Dennis Triangle) les quartiers majoritairement résidentiels avec des maisons et petits collectifs (R+3 à R+10 maxi) tranchent avec la concentration dans le CBD d'immeubles d'affaires et de *condominiums* de plus d'une centaine de mètres de hauteur. Plus au sud, le quartier historique classé de Pioneer Square est à cheval entre le CBD et la partie moins dense accueillant le Safeco Field et le Quest Field. Chinatown forme, quant à lui, un quartier mixant commerces et logements. Pour compliquer cette définition, le *Downtown Neighborhood Plan* couvre sept *census tracts* (le découpage le plus fin de *l'US Census*) dont certaines débordent des limites du périmètre du schéma directeur de cette zone !

Figure 5.8 : Le périmétrage multiple du *downtown* de Seattle.

Seattle n'est pas une exception. En fait, le recensement américain n'opère pas de délimitation statistique des *downtowns*. Ces problèmes de périmétrage sont récurrents et l'utilisation des données, y compris celles émanant d'organismes reconnus (par exemple, Brookings Institution), sont sujettes à caution. Le plus souvent, les données collectées reposent sur une délimitation opérée par les élus eux-mêmes en fonction des *census tracts* de 2000, parfois avec une correction apportée par les universitaires en fonction des étapes du développement urbain. Avec une méthodologie reposant en partie sur des cartes mentales, les résultats doivent être interprétés avec prudence.

I.3.2] Trente ans d'évolution démographique des centres-villes

Dans une première analyse sur le temps long (1970-2000)[14], il est possible de dégager simplement deux ensembles de villes. Dans un premier paquet de 12 municipalités (groupe 1 et 2), les *downtowns* ont enregistré une croissance démographique (Fig. 5.9).

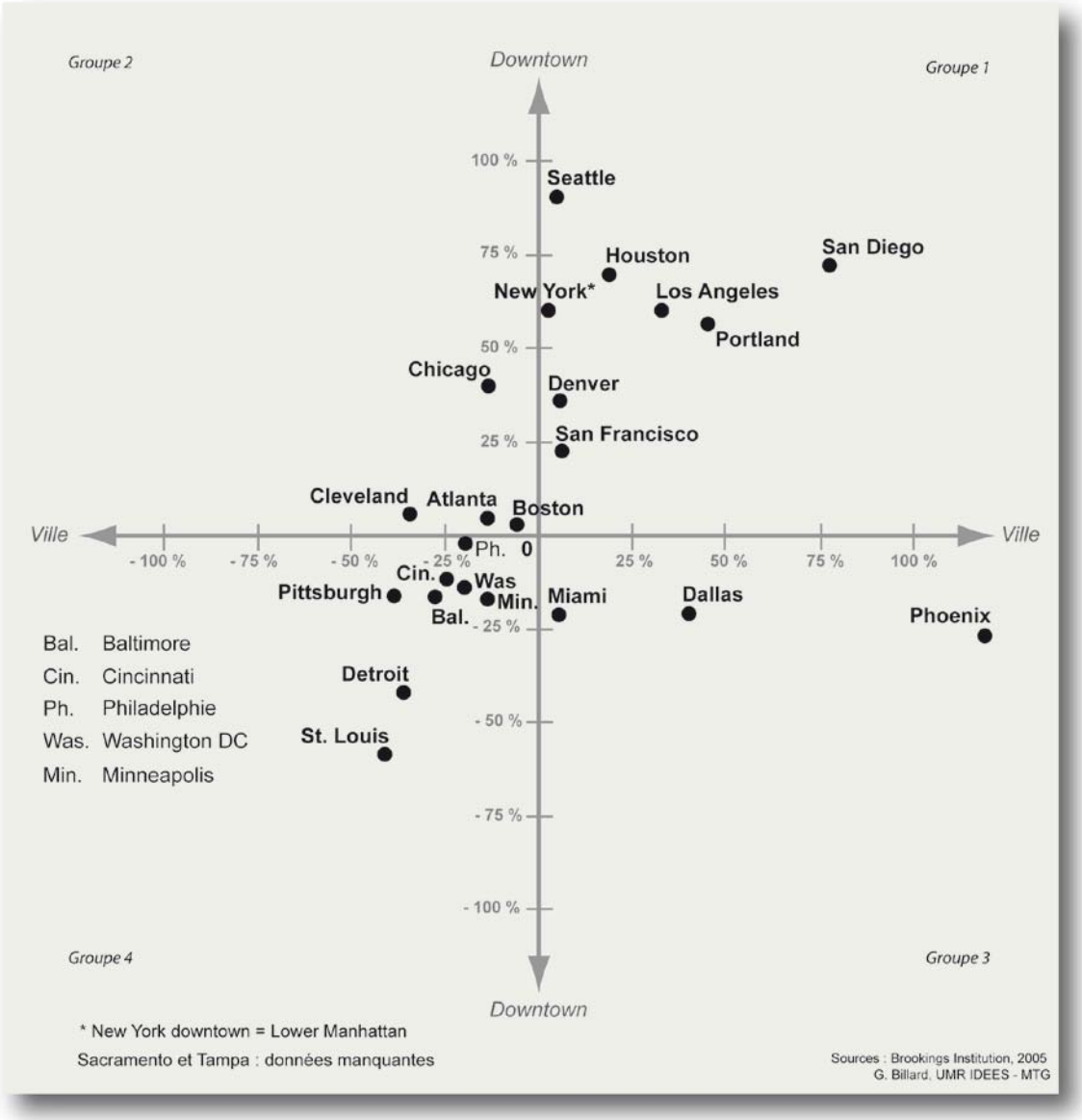


Figure 5.9 : Evolution comparée des 23 principaux *downtowns* et villes aux Etats-Unis entre 1970 et 2000.

[14] Ces données ne sont pas disponibles pour Tampa et Sacramento.

Ce groupe peut être ensuite subdivisé en deux sous-groupes. Le groupe 1 (Fig. 5.9) est composé de huit villes ayant à la fois gagné de la population dans leur ville-centre et leurs quartiers centraux. San Diego, Los Angeles ou Portland ont connu une progression assez équilibrée. Pour San Francisco, Denver, New York et Seattle, voire Houston, l'attractivité résidentielle du *downtown* a largement amplifié la croissance globale de la municipalité. Pour le groupe 2, comprenant Cleveland, Atlanta, Boston et Chicago, il apparaît clairement que la croissance démographique dans les quartiers centraux n'a pas réussi à inverser la perte globale de population de la ville-centre.

Dans un second ensemble, lui-même constitué de deux groupes (3 et 4), aucune des 11 villes n'a vu son centre-ville gagner en population, confirmant ainsi la perte d'attractivité des *downtowns* durant une grande partie de la fin du XXe siècle. Le groupe 3 est exclusivement formé par des municipalités du sud (Miami, Dallas, et Phoenix) qui, malgré des pertes d'habitants dans les quartiers centraux, affichent une croissance générale entre 1970 et 2000 ; celle-ci dépasse les 100% pour la capitale de l'Arizona. Dans le groupe 4 se concentrent les villes-centres du nord-est et Midwest les plus en difficulté démographiquement.

Entre 1970 et 2000, les communes ayant vu leur population augmenter dans leur *downtown* sont donc légèrement majoritaires. Ces résultats tempèrent incontestablement l'idée largement répandue de la désertification des centres-villes américains depuis 40 ans, en particulier dans la *Sunbelt*, antre de la suburbanisation. Bien entendu, la question de la composition sociale et ethnique de ce maintien de la fonction résidentielle peut toujours être soulevée par rapport à la fuite massive des classes moyennes en périphérie[15]. Toutefois, l'attractivité démographique des centres-villes ne se dément pas sur la période plus récente allant de 1990 à 2000.

[15] Cette question sera abordée, sans être développée localement dans la partie III de ce chapitre mais une analyse approfondie nécessiterait des données difficilement accessibles pour chaque *downtown* : ceci ouvre une piste de recherche, notamment avec les prochains résultats du recensement disponibles en 2010.

I.3.3] L'attractivité démographique des centres-villes se confirme depuis 1990

En utilisant un découpage intra-urbain en quatre couronnes, il est possible d'isoler l'évolution des centres-villes par rapport aux autres quartiers péricentraux. Cette étude plus fine à l'échelle intra-municipale montre que, sur les villes-centres des 25 métropoles de plus de deux millions d'habitants, 19 ont connu une croissance de leur *downtown* (Fig. 5.10). Ceci corroborerait l'hypothèse d'une attractivité de l'hypercentre retrouvée dans le nord-est et persistante dans la *Sunbelt*, quelque soit l'évolution démographique globale du reste de la ville.

Une typologie, plus détaillée, fait ressortir quatre principaux groupes de villes. Tout d'abord, le type I (huit villes) se compose de municipalités ayant enregistré une croissance démographique sur l'ensemble de leurs quartiers entre 1990 et 2000. Dans ce cas, l'évolution du *downtown* est conforme à la tendance générale affichée par la ville. Le type II, composé de Miami et Minneapolis, se rapproche du type I à l'exception de la couronne municipale extérieure, la plus éloignée du centre-ville, qui perd de la population en dix ans.
Le type III est certainement le plus intéressant de notre classification. En effet, en perte globale de population entre 1970 et 2000, les villes de Washington D.C., Detroit, Baltimore, Pittsburgh et Philadelphie gagnent de nouveau des résidants mais uniquement dans leurs quartiers centraux. L'hémorragie démographique des villes-centres du nord-est se réduit sensiblement grâce au renouveau des *downtowns*, excepté pour Cincinnati.

Au regard des résultats, le type IV (Dallas, Houston, Los Angeles, New York) semble le moins sensible aux politiques de reconquête urbaine. Néanmoins, comme évoqué dans l'introduction de ce chapitre, les centres-villes de ces municipalités ont récemment fait l'objet d'investissements immobiliers dont les effets ne peuvent être mesurés avec ces chiffres de 2000.

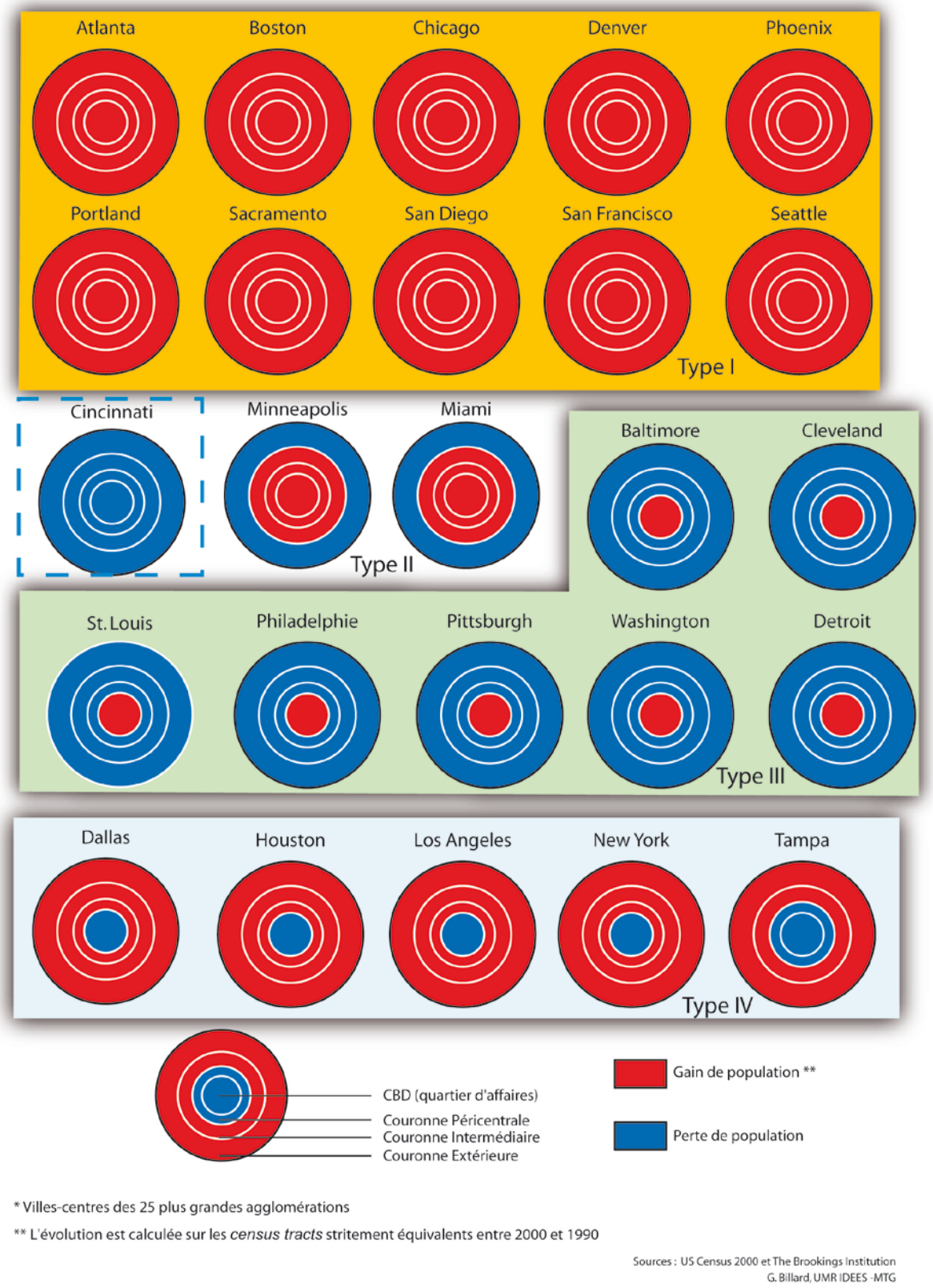


Figure 5.10 : Typologie de la répartition géographique de l'évolution de la population pour les villes-centres des 25 plus grandes métropoles états-uniennes entre 1990 et 2000.

Cette progression démographique d'une très large majorité des *downtowns* de notre panel s'est logiquement accompagnée d'une densification des quartiers centraux. Ainsi entre 1990 et 2000, le centre-ville de Boston est passé d'une densité de 6 679 hab./km² à 6 981 et Philadelphie de 6 729 hab./km² à 7 062 : les deux villes possèdent les quartiers centraux parmi les plus denses des Etats-Unis en 2000. Le centre-ville d'Atlanta a, quant à lui, connu entre 1990 et 2000 la plus forte densification, soit 600 habitants supplémentaires au kilomètre carré.

A nouveau, la politique urbaine menée à Seattle porte ses fruits : le *downtown* est l'un des plus denses (5 311 hab./km²) parmi les grandes villes des Etats-Unis[16]. Depuis le lancement de l'*Urban Village Strategy* en 1994, la municipalité a confié aux associations de quartiers la conception de schémas directeurs de secteur, avec un mot d'ordre prioritaire : la densification. En fonction de la morphologie urbaine préexistante, le concept de village urbain a été décliné en quatre types respectivement du plus dense et multifonctionnel au plus strictement résidentiel : *Urban Center*, *Hub Urban Village*, *Residential Village*, *Neighborhood Village* (Billard, 2000). En 2009, 38 plans de quartiers sont achevés, portés par un partenariat entre la municipalité et les organisations de quartiers. La grande force des élus est d'avoir impliqué en amont les citoyens, en leur conférant même une certaine autonomie financière : les associations disposaient d'un budget pour engager leur propre urbaniste, architecte ou paysagiste durant la phase d'élaboration du document de planification à l'échelle du quartier. Aujourd'hui, le paysage urbain à Seattle est profondément marqué par la densification résidentielle (Fig. 5.11), un trait commun avec ses voisines de la grande région Cascadia, Portland et Vancouver.

[16] Belmont (2002) estime à 2 925 hab./km² la densité minimum pour rentabiliser les équipements, services et commerces de proximité. Aux Etats-Unis, seules 10 villes sur les 50 les plus peuplées atteignent ce seuil.

Figure 5.11 : La diversité de l'offre de logements dans le centre-ville de Seattle. (photo : GB)

II] LES POLITIQUES URBAINES DE (RE)CONQUETE RESIDENTIELLE DANS LES *DOWNTOWNS*[17]

"*Cela fait longtemps que nous croyons que la ville peut une nouvelle fois être perçue comme un lieu attractif de vie*. […] *Si et quand l'Amérique tentera sérieusement d'inverser l'étalement urbain, la nation devra reconstruire nos villes et promouvoir la vie dans les centres-villes. Aujourd'hui, nous avons plus de rhétorique anti-sprawl que d'actions concrètes*"

(Breen, Rigby, 2005 : IX et 1).

Ces propos pessimistes masquent paradoxalement les conclusions optimistes de l'étude conduite par Breen et Rigby partis à la recherche d'un *different american dream*, pour reprendre le sous-titre de leur ouvrage. Atlanta, Boston, Dallas, Houston Memphis, Minneapolis, New York, la Nouvelle-Orléans, Portland ou San Francisco sont quelques-uns des *downtowns* explorés dans cette quête du renouveau résidentiel.

Comme le souligne le chapitre 2, parler de la métropole, c'est souvent parler **de** et **depuis** la ville-centre. Si les municipalités centrales avaient conservé leur leadership en termes d'images, actuellement, elles reprendraient en quelque sorte la main sur la question des modes d'habiter et de vivre l'urbain. Nombre d'entre elles, le plus souvent en partenariat avec le secteur privé, multiplient les politiques urbaines pour proposer une alternative à la vie en banlieue. Elles réinvestissent la question du logement collectif, du commerce de proximité, de la mixité des fonctions et de la qualité de l'espace public et des lieux de socialisation. Un exemple parmi d'autres, le centre-ville de Philadelphie devrait accueillir environ 20 000 résidants supplémentaires dans les cinq prochaines années et ainsi atteindre les 100 000 habitants (Houstoun, 2007).

[17] Les politiques de revitalisation des centres-villes intègrent également des dispositifs de développement économique, de sécurisation et d'amélioration du cadre de vie, généralement conduites sous la forme d'un partenariat public/privé. Aux Etats-Unis, en Australie et au Canada notamment, ce partenariat est matérialisé par la création des *Business Improvement District*s (BID). Il existerait plus de 60 000 BIDs dans le monde (Hoyt , 2005). En 2002, Ladner précisait qu'il y avait encore peu d'études sur la relation entre logements, services, commerces et emplois permettant de définir une masse critique susceptible de favoriser la pérennité des centres-villes. Pour un point de vue actualisé sur cette question, voir le texte plutôt consensuel sur le cas de Los Angeles de Marquatdt et Füller (University of Franckfurt), "Spillover of the private city : BID's as pivot of social control in downtown Los Angeles" ou le plus controversé pamphlet de Volker (Frei Universistät Berlin), "Security semi-states and governance of the punitive city : BID's – A new instrument for containment and exclusion", *5th International Conference of the Research Network, Private Urban Governance & Gated Communities, Redefinition of public space within the privatization of cities*, Santiago, Chilli, March 30 - April 02, 2009.

II.1] Les principaux fondements de la politique résidentielle

Globalement, les ingrédients des politiques de revitalisation des centres-villes sont bien connus aujourd'hui. Ils se décomposent généralement en cinq grands principes urbanistiques (Breen, Rugby, 2005) :

- la densification permettant de compenser la faible disponibilité foncière de la majorité des centres-villes, tout en garantissant une meilleure rentabilité des transports en commun et des commerces de proximité ;

- le développement d'un urbanisme piétonnier (*walkability*) avec de larges trottoirs, des parcs, des magasins au niveau de la rue, des terrasses pour les restaurants et les cafés afin de multiplier les opportunités de sociabilité ;

- la préservation du bâti historique ou sa reconversion pour donner un cachet et une signature architecturale singulière à la ville ;

- le déploiement de réseaux de transports en commun type tramway (*streetcars*) ou métro.

- la multifonctionnalité des lieux (bureaux, commerces, logements, espaces publics et récréatifs, voire équipements sportifs ou culturels)…

Plus spécifiquement, la reconquête résidentielle décline ces règles générales en les adaptant à la spécificité du produit logement. La figure 5.12 synthétise les six principes stratégiques directs sur lesquels s'appuient principalement les promoteurs. Le plus distinctif est sans doute celui du ciblage de la clientèle. Il est évident que les célibataires et les couples sans enfant (*Double Income No Kid* – DINK) sont le principal cœur de cible du marché immobilier dans les centres-villes (Moulton, 1999). D'ailleurs, les municipalités travaillent intensément sur la problématique, pourtant très subjective de l'ambiance urbaine. L'enjeu est de taille, surtout depuis la diffusion des thèses de Florida (2002) sur la classe créative (cf. chapitre 1). Il s'agit d'attirer dans les centres-villes un maximum de ces jeunes cadres et professionnels qui représenteraient aujourd'hui la deuxième force économique du pays (Breen, Rigby, *op. cit.*). Cette clientèle avec un fort pouvoir d'achat semble attirée par la vie nocturne, les opportunités de socialisation et une identité plus marquée des lieux, des caractéristiques que les *suburbs* ont encore du mal à offrir. Passer de bar en bar, de terrasse en terrasse, le long des trottoirs bondés et fréquenter un restaurant après l'autre, peut représenter un cheminement urbain qui prend des allures de parade sociale revendiquée et recherchée par certains segments de la population. L'immersion à volonté et sans modération dans ce style de vie, même artificielle et ponctuelle, est un facteur à prendre en compte dans la nouvelle donne de la localisation

résidentielle en centre-ville. Cependant, il ne faut pas tomber dans le piège d'un retour au centre-ville sélectif et élitaire qui ne viserait qu'une partie de la population (*gentry, yuppies, DINKS*), attirée par l'intérêt architectural et les équipements récréo-culturels. (Racine, 1993).

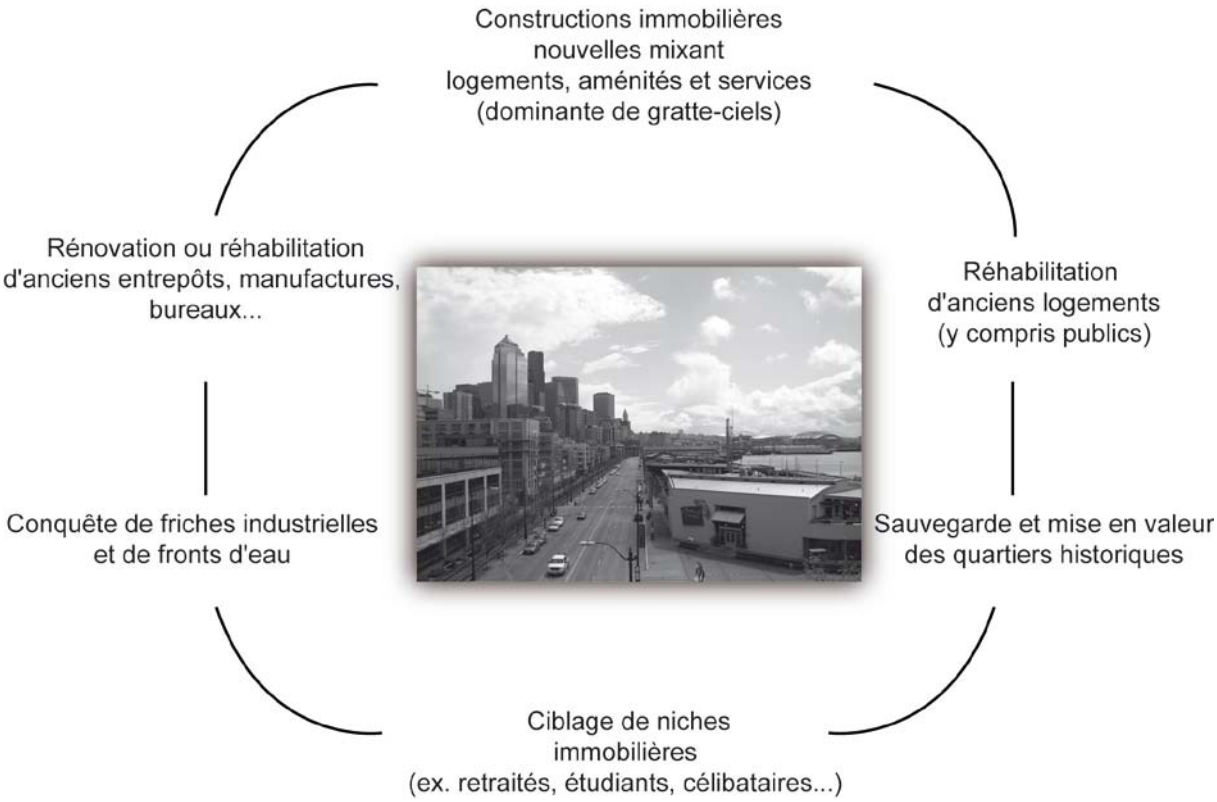


Figure 5.12 : Les six principaux éléments stratégiques directs de la reconquête résidentielle actuelle des centres-villes états-uniens. (PAO : G. Billard, UMR IDEES-MTG)

Mais les promoteurs élargissent leurs produits immobiliers. Berton (2008) expose ainsi les opérations conduites par les groupes spécialisés dans l'hôtellerie comme Ritz-Carlton, Four Seasons ou Fairmount. Après avoir investi le marché des *time-share*[18] en bord de mer, à la montagne et dans les résidences golfiques, ils s'intéressent désormais au marché urbain. Les *downtowns* de New York, San Francisco, Seattle, San Diego, Boston, Miami, Vancouver, déjà touchés par ce mouvement, pourraient bénéficier d'un marché dont la progression est estimée à environ 10 % par an pour la prochaine décennie, soit de 6 à 7 points supérieurs au taux

[18] Résidence en temps partagé implique un régime dans lequel chaque personne jouit de son bien pendant une période déterminée de l'année. Juridiquement, l'acquéreur d'un appartement en multipropriété ne devient pas propriétaire d'un logement mais porteur de parts d'une société civile immobilière dont il devient associé.

annuel de croissance dans les stations touristiques (Berton, *ibid.*). Les retraités constituent évidemment une niche privilégiée pour ce type de produit. La clientèle plutôt aisée qui séjourne dans ce type de résidence est une opportunité pour les municipalités de voir se développer la fonction commerciale (restaurants, magasins, offres culturelles…) dans les centres-villes, tout en augmentant l'animation quotidienne des lieux.

Cette préoccupation pour la qualité de l'ambiance générale des centres-villes peut également se traduire par des interventions très marquées sur l'espace public. La propreté, la sécurité[19] ou la qualité du mobilier urbain et des espaces verts font désormais partie intégrante de l'approche systémique de la revitalisation des centres-villes. La dégradation de l'environnement de nombreux quartiers centraux dans les quarante dernières années a largement dévalorisé l'image des villes qui tentent aujourd'hui d'inverser la tendance. En septembre 2009, l'accueil du G20 représente pour Pittsburgh une opportunité mondiale pour diffuser une image renouvelée de l'ancienne capitale de l'acier. Barack Obama a lui-même choisi le lieu de la tenue de ce sommet pour souligner la gestion exemplaire de la municipalité et la revitalisation réussie du *downtown* d'une ville longtemps sinistrée. Paradoxalement, les dysfonctionnements les plus visibles de la dégradation et la désertification des quartiers centraux (friches industrielles, *parking lots*, immeubles à l'abandon…) sont devenus des atouts de poids dans cette course à la revalorisation. Cette question du renouvellement ou de la reconquête résidentielle des *downtowns* se pose certainement de manière plus intense aux Etats-Unis. Après la Révolution Industrielle, pendant plusieurs décennies, vivre en centre-ville était fonctionnel et désirable car toutes les catégories d'âges et sociales aimaient vivre à proximité des lieux d'emplois, des commerces et de services : avec l'avènement de la suburbanisation, les *downtowns* américains sont devenus au mieux des centres d'emplois et de loisirs (Moulton, 1999).

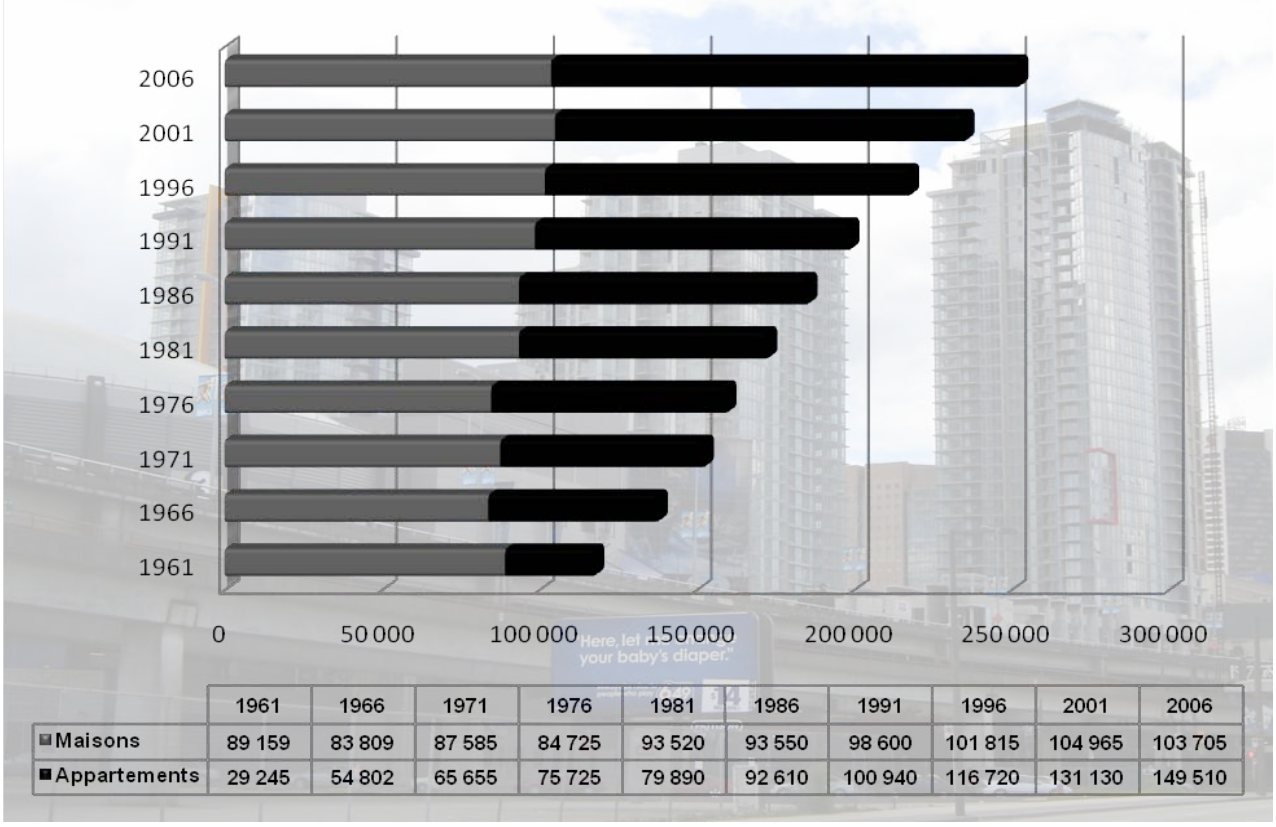
Jonathan Barnet (2005 : 161) jette un regard sans complaisance sur les centres-villes états-uniens : "*au fur et à mesure que les métropoles se sont développées, les centres-villes se sont coupés petit à petit du reste de la société, empirant et causant des tensions dans la fabrique sociale et physique des espaces urbains, qui ont poussé les habitants à quitter les lieux. Les problèmes de ces zones centrales ont perduré pendant des générations malgré les efforts des*

[19] La sécurisation des *downtowns* est certainement la politique qui cristallise le plus le débat social. Outre le déploiement de policiers supplémentaires (à New York, par exemple), voire d'agents de sécurités privés, le retour à plus de tranquillité au sein de l'espace public implique une prise en charge des sans-abris, une démarche toujours délicate pour les pouvoirs publics.

réformateurs sociaux et des gouvernements ; manifestement, il n'existe pas de réponse simple. Mais aucune solution aux autres problèmes ne peut être trouvée pour la ville et la banlieue tant que ceux des inner-cities ne seront pas résolus. Aussi longtemps que persisteront ces conditions, la santé économique de la ville ancienne sera aléatoire et les dommages écologiques et les embouteillages provoqués par l'expansion incontrôlée des banlieues continueront. Les centres-villes où le crime et la misère sont concentrés ne sont pas des conséquences inévitables de la vie urbaine moderne. Le Canada et l'Australie, de différentes manières, ont géré leur société sans problème urbain de cette ampleur." Effectivement, les cas de Vancouver et, plus récemment, de Melbourne offrent des exemples de redynamisation de leur centre-ville qui semble moins marqué par une dégradation antérieure de leurs quartiers centraux.

II.2] Vancouver : pionnière de la densification résidentielle sur la côte ouest

Dès les années quatre-vingt, il est question d'une résurgence du secteur immobilier dans les villes canadiennes, avec l'émergence sur le marché de l'immeuble en copropriété (*condominiums*). Près de 90 % de ces nouveaux logements étaient situés dans les 25 plus grandes villes canadiennes : Toronto et Vancouver ont été les deux pôles les plus touchés par cette croissance (Kremarik, 2000). En 2006, la ville de Vancouver compte 149 510 appartements sur son territoire, soit 59 % de son parc de logements (Fig. 5.13). Depuis 1961, le nombre de logements collectifs a augmenté de 144 % contre 46,5 % pour les maisons individuelles. Le cas de Vancouver est l'un des plus spectaculaires en Amérique du Nord, pour la construction d'appartements (Hinshaw, 2007). L'une des étapes importantes pour la ville fut l'adoption par la municipalité du *Central Area Plan* en 1991. Dans ce schéma directeur pour rendre le centre-ville plus vivant (*an alive downtown*), la mise en avant de l'aménagement du cadre urbain (piétonisation, création de pistes cyclables le long des fronts d'eau, de parcs urbains…) est pourtant reléguée à l'arrière plan tant la volonté de déployer la fonction résidentielle dans le centre-ville apparaît prioritaire. Afin de prolonger les initiatives prises dès le début des années quatre-vingt en faveur de la construction de logements collectifs, la municipalité a ciblé plusieurs sites prioritaires de construction : North False Creek, Granville Slopes et Downtown South… (Fig. 5.14).



	1961	1966	1971	1976	1981	1986	1991	1996	2001	2006
Maisons	89 159	83 809	87 585	84 725	93 520	93 550	98 600	101 815	104 965	103 705
Appartements	29 245	54 802	65 655	75 725	79 890	92 610	100 940	116 720	131 130	149 510

Source : Source : Statistics Canada, 2008.

Figure 5.13 : Evolution du parc de logements à Vancouver entre 1961 et 2006.

De vastes projets de construction de logements débutent ainsi au début des années quatre-vingt-dix. La conjoncture politique internationale a même servi les intérêts de la municipalité. La perspective de la rétrocession de Hong Kong à la Chine en 1997 a accéléré les investissements dans l'immobilier des hongkongais qui ont trouvé à Vancouver un marché refuge. La plus intense de ces opérations est le Concord Pacific Place sur le site de False North Creek qui a débuté en 1993. De 1993 à 2005, 35 tours d'habitations ont été construites. Au total, 60 tours de logements sont programmées sur le site, soit environ 9 100 appartements pour une population projetée d'environ 15 000 personnes (Breen, Rigby, *op. cit.*). Entre 2001 et 2006, False North Creek a connu l'une des plus fortes progressions démographiques des quartiers centraux (tableau 5.6) avec un gain de 4024 habitants (+71, 6 %) et de 2 652 logements (+ 80,7 %). Le quartier de *Downtown South* a, quant à lui, enregistré l'arrivée de 4 723 nouveaux résidants (+54,5 %) pour 3 193 logements construits (+49,7 %) durant la même période mais sur un périmètre plus large que False North Creek (Fig. 5.15).

Figure 5.14 : Localisation des différents quartiers du *downtown* de Vancouver.

Vancouver Downtown Peninsula	**Pop 2006**	**Evolution brute population de 2001 à 2006**	**Logements 2006**	**Evolution brute logements de 2001 à 2006**
West End	41 624	1 865	29 512	1 056
Triangle West	5 562	1 590	3 642	630
Bayshore	3 676	2 839	2 333	1 807
Granville Slopes	1 750	-75	1 207	6
CBD	2 741	939	1 858	213
Yaletown	1 027	323	487	142
Bridgehead	351	-64	208	-201
Downtown South	13 388	4 723	9 611	3 193
East downtown	6 120	1 216	4 983	144
False Creek North	9 644	4 024	5 935	2 652
Citygate	2 090	563	1 025	247
Total	***87 973***	***17 943***	***60 801***	***9 889***

Source: City of Vancouver Planning Department, 2008.

Tableau 5.4 : Evolution de la population et des logements dans les différents secteurs du *downtown* de Vancouver de 2001 à 2006.

Figure 5.15 : North False Creek, l'une des concentrations les plus denses d'habitat en Amérique du Nord. (photo : GB).

Le plus surprenant dans le paysage de Vancouver est cette sensation d'hyperconcentration de l'habitat qui n'est pas sans rappeler celle de Hong Kong. Cette politique de densification ne va pas ralentir dans les prochaines années. En 2008, la municipalité a adopté une nouvelle politique (*City's EcoDensity*)[20] pour intensifier l'utilisation des sols mais avec une orientation écologique (généralisation de la norme LEED, aménagements piétonniers…). Ces mesures font suite en 2003 à l'adoption d'un nouveau zonage élevant le plafond maximum des constructions de 150 à 180 m. Il s'avère difficile dans de nombreuses villes en Amérique du Nord, voire dans le monde, d'accommoder les immeubles de grande hauteur avec les aspirations à la fois des résidants et plus globalement, du citadin. A Vancouver, plusieurs principes d'agencement urbain sont appliqués pour minimiser l'impact des tours d'habitats. Le premier est de mettre en retrait les tours par rapport à la rue et laisser les maisons de villes et petits collectifs le long des trottoirs. A hauteur d'homme, les habitations R+2/R+3 cachent en partie la perspective généralement oppressante des tours (Fig. 5.16). Ceci limite aussi la projection de l'ombre des immeubles de grande hauteur et donne une impression plus confortable d'un environnement ouvert et lumineux (Fig 5.17). Une autre règle a été d'enterrer systématiquement les parkings. Ce choix est plus couteux mais limite les ruptures paysagères le long du trottoir (Fig. 5.18).

[20] www.vancouver-ecodensity.ca

Figure 5.16 : Exemple de la mise en retrait des immeubles au centre de la parcelle avec l'implantation de *townhouses* en front de rue dans le quartier de Yaletown. (photo GB)

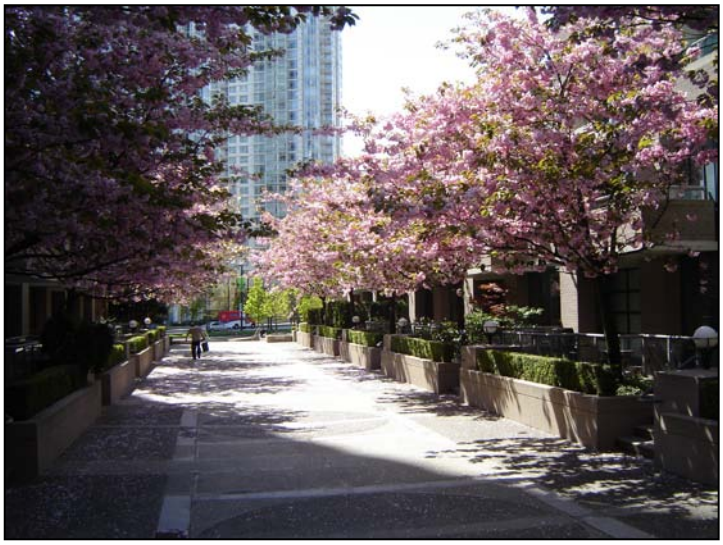
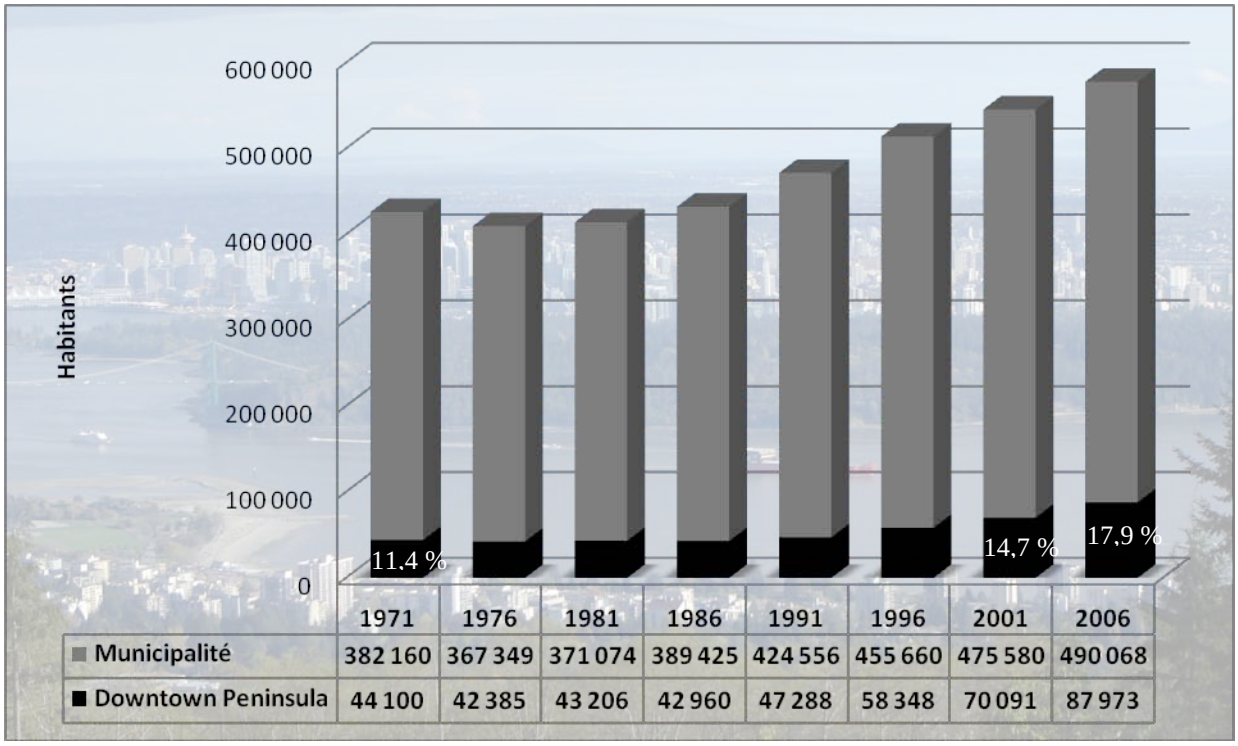


Figure 5.17 : De nombreux mails piétonniers cheminent entre les parcelles et limitent l'impression étouffante provoquée par la densité d'immeubles – quartier de Yaletown (photo GB)

Figure 5.18 : Absence de parking en surface, colonisation du front de rue par un bâti R+3, R+4 et parc urbain – quartier de *Downtown South* (photo GB).



Municipalité (hors *downtown peninsula*)
Source : Statistics Canada, 2008.

Figure 5.19 : Evolution comparée du *downtown* et du reste de la municipalité de Vancouver entre 1971 et 2006.

Depuis 25 ans, la population du *downtown* ne cesse de croitre et représente en 2006 17,9 % de la population de la ville, soit 87 973 habitants (Fig. 5.19). De 1971 à 2006, la population de la ville de Vancouver (hors *downtown*) a augmenté de 28,2 % alors que celle des quartiers centraux a pratiquement doublé (+ 99,4 %) ! Après les Jeux Olympiques de 2010, le village olympique situé à South East False Creek (Fig. 5.13) sera transformé en éco-quartier pouvant héberger environ 3 000 résidants dans 1 100 unités, dont 250 logements à loyer modéré[21]. En 2007, la municipalité avait aussi investi dans la construction de 1 200 logements sociaux. La force de la municipalité de Vancouver est d'avoir simultanément traité les questions de l'habitat et plus généralement du cadre de vie. En 1995, l'adoption du *Vancouver Greenways Plan* a, par exemple, définitivement imposé la politique d'aménagement de parcs urbains (espaces verts, promenades le long des fronts d'eau…) mais également de voies réservées aux vélos et aux rollers. En 2007, la municipalité a aussi organisé le premier forum *City Creative Conversation* réunissant l'ensemble des acteurs du monde culturel et qui a débouché sur l'élaboration du *Culture Plan for Vancouver 2008-2018*, un outil supplémentaire pour animer et renforcer la fabrique sociale de la cité.

[21] www.vancouver2010.com

II.3] Le projet urbain et social de Melbourne

Melbourne, capitale de l'Etat de Victoria, deuxième ville d'Australie, en concurrence récurrente avec Sydney a connu une régénération importante depuis 20 ans, sous l'impulsion de leaders visionnaires. La ville-centre, et plus particulièrement sa partie centrale, a connu un déclin rapide pendant les années soixante et soixante-dix, avec une expansion suburbaine importante. En 2005, l'aire métropolitaine compte 3,7 millions mais "*la ville de Melbourne est l'une des municipalités qui connait la plus forte croissance de l'Etat de Victoria*" (Howard, 2004 : 18). Les opérations de renouveau urbain se sont particulièrement concentrées sur le centre-ville. De manière assez classique, cette revitalisation est passée par un réaménagement des espaces publics, la construction de nouveaux logements et l'amélioration de l'offre commerciale (le nouveau centre commercial)…

Ce mouvement débute dans les années quatre-vingt (*City of Melbourne Strategy Plan* de 1985), et s'accélère avec les mesures prises en faveur du redéveloppement du centre-ville entre 1994 et 2004[22]. Ces initiatives entraînent une hausse du nombre d'habitants (10 000 en centre-ville en 2004 contre 1 000 en 1994) et l'arrivée de 32 000 étudiants supplémentaires. D'ailleurs les projets résidentiels et commerciaux ne manquent pas : Victoria Tower (447 appartements, 42 étages), l'Eureka Tower (560 appartements, 92 étages), Freshwater Place (projet mixte avec une tour résidentielle de 62 étages et une autre de 38 étages pour le groupe PricewaterhouseCoopers), Verve 501 (306 appartements), Home @ Flinders (293 appartements), Milano Appartments (280 appartements).

La multiplication des lieux de socialisation (rues piétonnes, voies cyclables, parcs, squares, restaurants et cafés avec terrasse[23]) a également été une option stratégique particulièrement payante (Fig. 5.20). Elle a entraîné la croissance des activités stationnaires (lecture, sieste, discussion, jeu, écoute de musique..) dans les espaces publics. L'art a également investi la rue avec plus de 150 pièces réparties dans le centre de Melbourne. Environ 3 000 arbres ont été plantés et 8,3 hectares d'espaces publics (parcs) ont été aménagés. Tout ceci contribue à la haute qualité de l'environnement urbain perçue par les habitants et les touristes (Newberg, 2008). Le Federation Square, parc public de 2 800 m², entouré de musées, d'un amphithéâtre

[22] Une partie de la réflexion sur les espaces publics et l'ambiance urbaine a été confiée à Jan Gehl, fondateur du cabinet d'architecture éponyme basé à Copenhague.

[23] En 1983, le centre de Melbourne avait simplement 2 cafés avec terrasse ; en 2004, on en dénombre 356 pour un total de 5 000 chaises ! (Newberg, 2008 : 113).

en plein air et de commerces est devenu le symbole de cette réappropriation grandissante des espaces par le public. Cette question du rôle des lieux publics dans la lutte contre l'isolement social semble se poser de plus en plus intensément en Australie. En ouverture de son article, John Skennar (2004 : 19), membre du *Western Sydney Regional Organisation of Councils*, lance ainsi son plaidoyer : "*Comment ramener à la vie les lieux publics en ville et dans les espaces suburbains ? Comment stimuler un sens du quartier et une fréquentation accrue du domaine public dans une ère de dépendance automobile, des centres commerciaux fermés, de la télévision et d'internet ? Comment injecter de la vitalité dans un environnement politico-social extrêmement focalisé sur le développent du domaine privé*". Pour l'auteur, l'Australie souffre de l'héritage de la tradition anglo-saxonne (anglaise et américaine) dans laquelle le domaine public n'avait jamais été véritablement considéré comme un enjeu urbain prioritaire. La municipalité de Melbourne a donc délibérément choisi de s'investir dans la planification, le design et l'aménagement d'espaces publics au sein du tissu dense mais ses efforts ne se concentrent pas exclusivement sur les parcs ou les trottoirs.

Certaines zones comme Swanston Street (axe commercial majeur nord/sud) ainsi que la Southern Cross Station (métro) ont fait l'objet de traitements prioritaires au niveau des façades et du mobilier urbain. L'un des objectifs principaux fut également l'amélioration de la liaison entre le centre-ville et l'autre rive de la Yarra River. La construction d'une passerelle piétonnière au dessus de la rivière permet désormais de rejoindre facilement South Bank, le nouveau quartier d'affaires (Fig. 5.21) et de loisirs (centre commercial, cafés, restaurants, hôtels…).

Le nouveau quartier *Docklands* à l'ouest du *downtown* est programmé pour accueillir près de 20 000 nouveaux habitants d'ici 15 ans. Autour de la gare et du stade (Telstra Dome), les immeubles résidentiels ont déjà fait leur apparition (Fig. 5.22). La ville se veut également un modèle de développement durable, place prise par Sydney et sa candidature aux Jeux Olympiques labélisée par Greenpeace, et a adopté le *Zero Net Emissions by 2020 Program*. La municipalité a inauguré en 2006 un immeuble administratif de dix étages et 12 536 m² qui a reçu six étoiles de l'*Australian Green Building Council* : à partir de 2012, tous les nouveaux bâtiments devront recevoir au moins cinq étoiles de ce même organisme. L'une des autres particularités des dispositifs en place à Melbourne est la réflexion menée sur la place des habitants et des quartiers dans la ville.

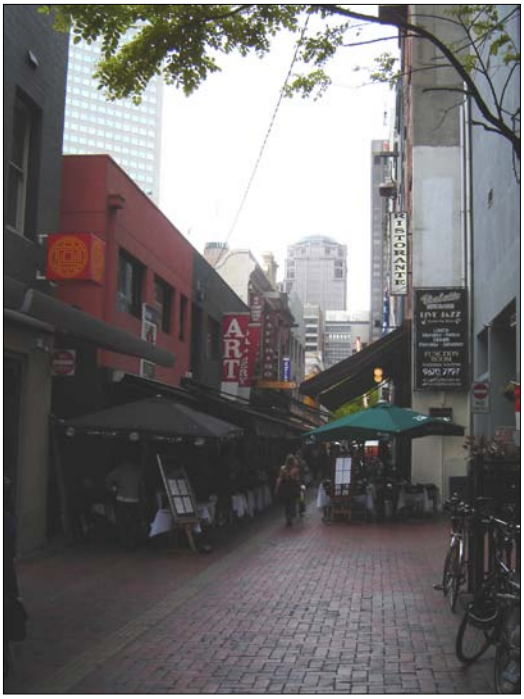


Figure 5.20 : Les petites ruelles du centre de Melbourne ont été réinvesties par les terrasses de cafés et de restaurants. (photo GB)

Figure 5.21 : Le nouveau quartier de Southbank sur la rive sud de la Yarra. Une passerelle enjambant la rivière (en blanc sur le cliché) permet une connexion aisée à pied ou en vélo depuis le *downtown*. En arrière plan, le bâti peu dense des banlieues de Melbourne. (photo GB)

Figure 5.22 : Le quartier péricentral de la gare et du Telstra Dome en cours d'aménagement à l'ouest du centre-ville de Melbourne. Les immeubles sont majoritairement destinés aux logements, notamment le long des docks à droite du cliché. (photo GB)

La municipalité a ainsi créé le *Melbourne City Council Neighborhood Audit Tool* dont l'objectif est de répondre aux besoins de l'ensemble des habitants et d'évaluer leur bien-être. Un tel outil d'observatoire qualitatif et quantitatif a pour rôle "*d'établir une image complète de l'hétérogénéité sociale de la ville au-delà des clichés d'une population urbaine composée exclusivement de jeunes actifs du tertiaire supérieur, financièrement indépendants*" (Howard : 2004 : 18). En 2007, *Future Melbourne*, le nouveau schéma de développent municipal, a été largement co-élaboré avec les citoyens. Autre élément complémentaire, l'Etat de Victoria impose dans son schéma directeur (Melbourne 2030) des restrictions à la croissance spatiale de la métropole en ciblant des corridors de développement. Il apparait prioritaire d'accompagner ces mesures foncières avec un déploiement adapté de logements, de services et d'équipements publics, de lieux d'éducation et de culture. Le cas de Melbourne démontre la préoccupation de voir enfin émerger en Australie une planification tant urbaine que sociale.

II.4] San Diego: le *Starbucks Ralphs Neighborhood* (SRN) *Model*

Inutile de chercher dans les ouvrages d'urbanisme, le concept de SRN ne trouve pas encore sa place entre le *New Urbanism* et le TOD ! Cet acronyme résulte en fait de l'observation en février dernier des effets de la revitalisation du centre-ville de San Diego. Le promeneur attentif remarque sans doute le grand nombre de cafés avec terrasse. La firme Starbucks[24] détient huit points de vente dans le *downtown* auxquels s'ajoutent plusieurs dizaines de clones concurrents (Fig. 5.23). Cette concentration donne des allures européennes au centre-ville. Le second élément plus atypique est l'hypermarché alimentaire Ralphs, installé sur G Street (Fig. 5.24). Ce type de grande surface, comme ses concurrents Vons, Safeway ou Wal-Mart, est plus souvent localisée dans les quartiers péricentraux et surtout dans les *suburbs*. "*En 2003, alors traditionnellement implanté dans les petites villes et les banlieues, Wal-Mart vient de d'inaugurer des hypermarchés dans sept des dix plus grosses villes américaines : pour un analyste du marketing, les centres-villes représentent l'ultime Frontière pour Wal-Mart avec le marché international*" (Teaford, 2006 : 246). L'implantation de Ralphs en 2004 est hautement symbolique car elle conforte et "valide" la fonction résidentielle. Le *downtown* de San Diego est vendu comme un lieu de vie (Fig. 5.25) et non plus seulement de travail, le modèle du *Starbucks Ralphs Neighborhood* serait-il consacré ?

[24] *Starbucks Coffee Company* a été fondée en 1971à Seattle : elle opère 7087 points de vente aux Etats-Unis et 17 000 dans le monde (49 pays) en 2008 (http://www.starbucks.com/aboutus/Company_Factsheet.pdf)

Figure 5.23 : Les cafés avec terrasse occupent souvent le RdC des immeubles d'habitation dans le centre de San Diego. (photos GB)

Figure 5.24 : L'hypermarché Ralphs (centre du cliché) avec à l'arrière plan 5 tours de logements (*condominiums*) ; la grande surface est située sur G Street juste devant Horton Plaza et le *department store* Norstrom au cœur du *downtown* de San Diego. (photo GB)

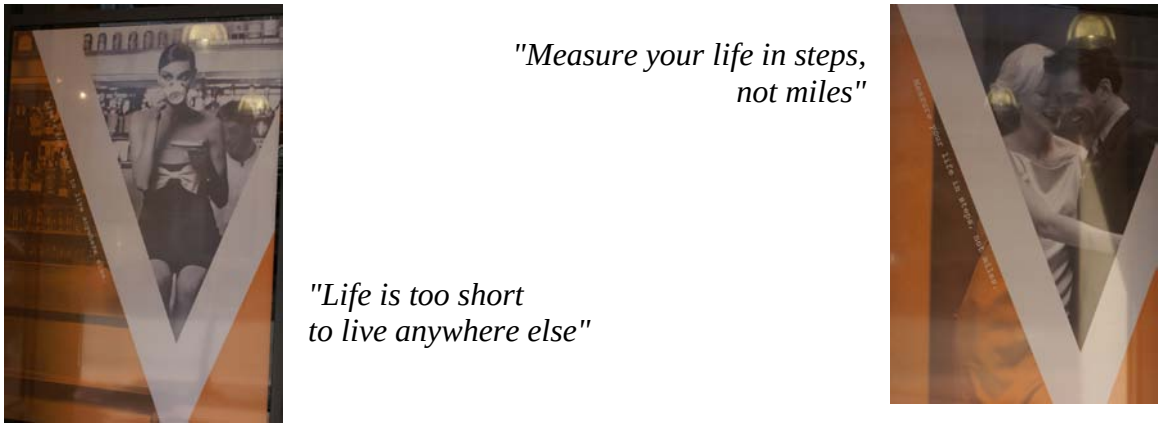
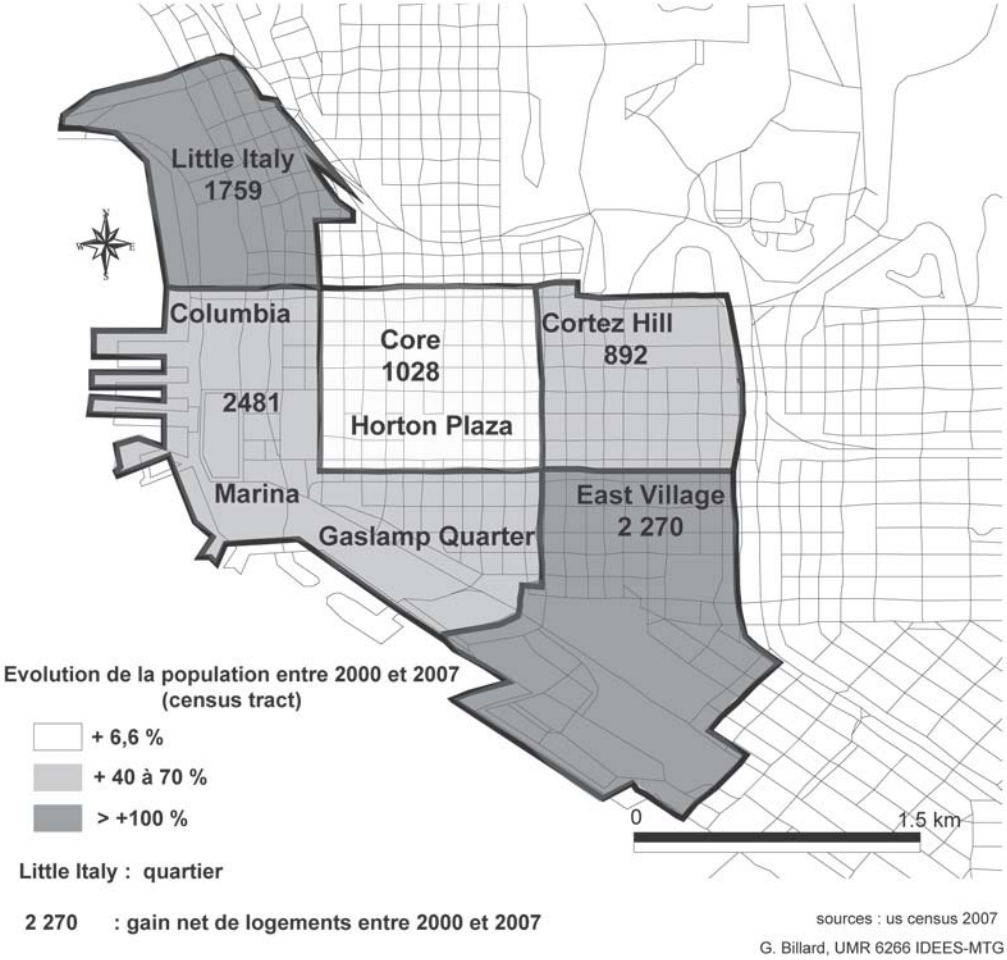


Figure 5.25 : Affiches et slogans du promoteur Vantagepoint qui commercialise un condominium de 22 étages dans le centre de San Diego. (photo GB).

Comme beaucoup d'autres *downtowns* aux Etats-Unis, après avoir connu une période de forte déprise à la fin des années soixante-dix, le centre-ville de San Diego a commencé sa revitalisation autour de deux pôles majeurs. Tout d'abord, Horton Plaza a été l'un des premiers centres commerciaux de type *regional mall* à s'implanter dans le *downtown* d'une ville américaine dans les années quatre-vingt. Aujourd'hui, avec 130 magasins, une dizaine de restaurants, un théâtre, un multiplexe cinéma et dix niveaux de parking, le centre commercial est toujours l'un des pôles commerciaux majeurs de la région. En 1985, l'inauguration de ce centre a permis de redynamiser la fonction commerciale dans plusieurs *blocks* adjacents. L'autre facteur déterminant fut le classement et la réhabilitation du quartier historique de Gaslamp Quarter[25] au sud du *downtown*. La zone est devenue une destination touristique et récréative avec de nombreux restaurants, cafés et galeries d'art. Ces deux opérations ont été conduites à l'époque par la *Centre City Development Corporation* (CCDC), l'agence de redéveloppement public/privé créée par la ville de San Diego en 1975. La CCDC est encore aujourd'hui en charge de l'aménagement des 5,8 km² des quartiers centraux. Le *Downtown Community Plan* adopté en 2006 s'est fixé comme objectif de drainer, avant 2016, 47 700 résidants et 29 400 logements supplémentaires.

En 2007, le centre-ville de San Diego abritait 26 720 habitants pour un total de 14 739 logements dont une très large majorité d'appartements. Depuis 2000, le *downtown* a gagné plus de 10 000 résidants (Fig. 5.26). East Village est devenu particulièrement attractif depuis la construction du Petco Park, le nouveau stade de baseball de 42 685 places de l'équipe des *San Diego Padres (*Fig 5.27). Inauguré en 2004, le stade a coûté 456,8 millions de dollars, mais a été une occasion unique de débuter la revitalisation du sud-est du centre-ville, une zone à faible rente foncière où bâti dégradé et entrepôts se partageaient l'espace.

[25] Classement au *National Register Historic District*.



Quartier	Population en 2007	Gain net de Population 2000 - 2007	Nombre de logements en 2007	Pourcentage de logements dans *high rise**
Little Italy	3 918	3 034	221	56%
East Village	7 077	3 717	3 084	70%
Cortez Hill	3 763	1 157	2 517	95%
Core Horton Plaza	5 880	362	3 451	93%
Columbia Marina Gaslamb Quarter	6 082	2 322	5 466	96%
Total	***26 720***	***10 592***	***14 739***	

* Complexe de + de 5 logements

Source : US Census, 2007

Figure 5.26 : Le profil des différents quartiers centraux de San Diego en 2007.

Figure 5.27 : Le *Petco Park* et les immeubles d'habitations adjacents du quartier d'East Village à San Diego.
(photos GB)

Figure 5.28 : San Diego, le nouveau visage des *downtowns* états-uniens ?
Les *condominiums* submergent les bureaux dans la *skyline* ; le tramway et le train (à gauche le *Pacific Surfliner* qui relie San Diego à Los Angles plusieurs fois par jour) défient l'automobile…
(photos GB)

Le redéveloppement du centre ville de San Diego s'est imposé comme un modèle unique d'aménagement combinant intérêts privés et publics. L'un des enjeux forts de cette reconquête a été la reconnexion des habitants avec la rue après plusieurs dizaines d'années d'étalement urbain et de règne automobile. Le schéma directeur spécialement dédié aux quartiers centraux a été un élément stratégique dans la planification urbaine en permettant d'avoir un traitement sur l'ensemble du *downtown* et pas seulement sur quelques *blocks*. La figure 5.29 montre la répartition des aménagements programmés en 2009 dans la zone d'intervention de la CCDC. Outre la grande diffusion géographique des opérations, il faut noter la diversité de celles-ci, recoupant à la fois la construction de logements (tableau 5.5), bureaux et commerces (bâti commercial) et les interventions des autorités municipales sur la trame viaire et les parcs urbains. Concrètement, dans le domaine résidentiel, le *downtown* devrait accueillir 6 500 nouveaux logements fin 2009/début 2010.

Projets au 01/01/ 2009	Appartements	Condominiums	Chambres d'hôtel
En construction	907	911	449
Approuvés	381	3 151	2 768
En cours d'approbation	178	888	1 520
Total	***1 466***	***4 950***	***4 737***

Source : CCDC, 2009b.

Tableau 5.5 : Les projets de construction planifiés pour 2009.

L'une des grandes forces également de la reconquête résidentielle dans le centre de San Diego est de s'insérer dans un processus de type poupées russes. En effet, la politique de densification résidentielle dans l'hypercentre se décline aussi au niveau des 854 km² du territoire municipal[26] et sur la juridiction du SANDAG[27], l'agence métropolitaine de planification, dont l'aire d'intervention s'étend sur 1130 km² en englobant San Diego mais également 17 autres municipalités et communes *unincorporated*. Le cœur de la planification urbaine repose sur les principes du *smart growth* et d'un réaménagement des quartiers basé sur le concept des villages urbains. Malgré une approche valorisant la notion de communauté et les espaces publics, les aménagements piétonniers et l'articulation avec les réseaux de transports en commun (Fig. 5.30), cette politique de densification n'est pas sans soulever encore certaines résistances de la part d'une population réticente culturellement aux logements

[26] *San Diego General Plan: City of Villages*, adopté en 2006.
[27] *Regional Comprehensive Plan for the San Diego Region* adopté en 2004

collectifs. Cependant, le problème le plus grave provient du manque de foncier disponible pour développer les espaces (parcs) et services publics (écoles) devant accompagner la construction des logements (Calavita et *al.*, 2005).

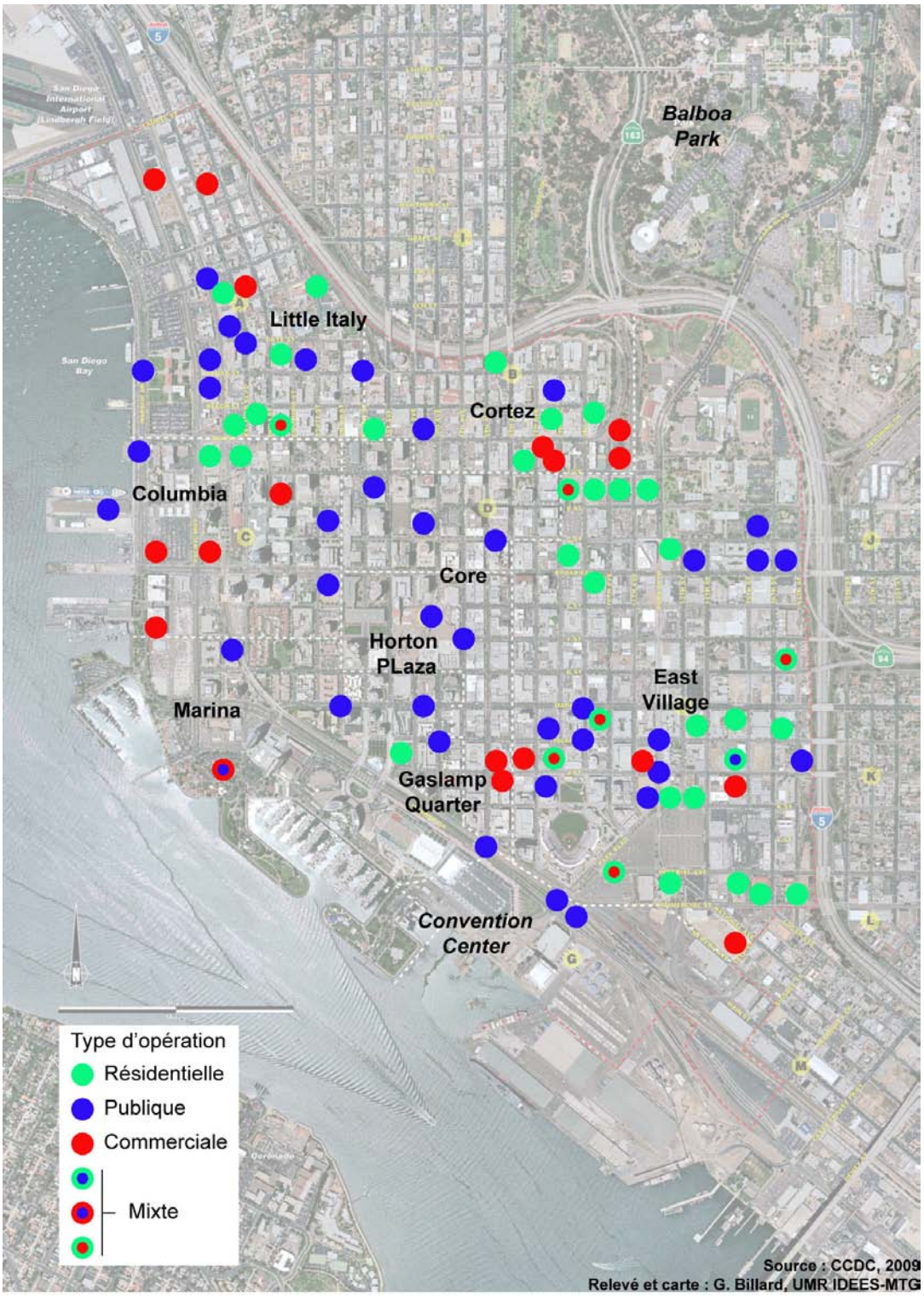


Figure 5.29 : Les développements programmés pour 2009 (en cours de construction ou planifiés) dans le *downtown* de San Diego.

Figure 5.30 : Exemples d'aménagement de type village urbain dans le cadre de la politique *smart growth* menée à San Diego à l'échelle régionale. Paradoxalement, la densification donne une plus-value morphologique au paysage urbain en raison d'une impression de meilleur ordonnancement de l'espace disponible.

A San Diego, on arrive finalement à une qualité du *everyday living* et pas seulement de *l'entertainment living* (Wolden, 2008). Ce souci du travail sur un urbanisme du quotidien, plutôt qu'un pari unique fondé sur une seule cible, celle de la classe créative, se perçoit dans les efforts entrepris au niveau du logement social. Depuis une dizaine d'années, 29 opérations mixtes (logements mêlant loyer classique et loyer modéré, voire très modéré) ont été réalisées pour un total de 3 536 unités (tableau 5.6). Les logements à vocation sociale représentent 2 709 unités, soit environ 18,3 % du stock total du *downtown* en 2009. L'attractivité des quartiers centraux nécessite une politique volontariste de création de logements sociaux car les prix du marché privé ont atteint un haut niveau. En 2007, le prix de vente médian d'un logement dans les quartiers centraux se situait à 337 000 dollars, un niveau très élevé pour un centre-ville aux Etats-Unis, mais cependant deux fois en dessous du prix médian de vente d'une maison dans l'agglomération (613 100 dollars)[28]. En comparaison, la valeur vénale médiane d'un logement dans le *downtown* de Seattle est de 311 765 dollars contre 340 000 dollars pour l'aire métropolitaine. La revitalisation des centres-villes par injection de logements collectifs représente une chance pour diversifier les types d'habitat et desserrer un marché particulièrement tendu dans certaines *suburbs*, en tout cas avant la crise des *subprimes*.

Types	Opérations mixtes avec loyers modérés	Total Logements	Total logements à loyers modérés
Appartements	13	1 764	1 238
Lofts	4	113	69
Senior	6	804	797
Hôtels (longs séjours)	6	855	605
Total	***29***	***3 536***	***2 709***

Source : CCDC, 2009a.

Tableau 5.6 : Le stock de logements à loyer modéré dans le *downtown* de San Diego.

[28] L'aire métropolitaine de San Diego possède l'un des indices d'*affordability* (valeur vénale médian d'un logement/revenu médian des ménages) les plus élevés aux Etats-Unis avec un ratio de 11. San Francisco (10) et Miami (9) sont derrière San Diego mais Los Angeles est la métropole affichant le ratio le plus haut (12). Phoenix (1), Dallas (3) et Pittsburgh (3) sont les trois aires métropolitaines dans lesquelles les marchés sont les plus adaptés aux revenus des habitants (*US Census*, 2000).

III] LES PROMESSES DE L'OMBRE A SYDNEY : PURGATOIRE SUBURBAIN POUR LES EXCLUS DES PARADIS VERTICAUX

L'une des clés du modèle d'intégration états-unien, et sans doute australien, peut être envisagée sous l'angle proposé par Guy Sorman (2004) : il est possible de gommer la différence sociale quand la masse des citoyens-consommateurs a accès à des produits proches ou peu éloignés les uns des autres. La *suburbanisation* perpétuait le mythe égalitariste matérialisé par l'achat possible pour tous d'une maison individuelle et l'accès aux plus-values foncières. "*Pour la classe moyenne qui continue à bénéficier de l'accession à la propriété, ceci maintient l'illusion que tout cela est aussi accessible aux gens ordinaires comme eux"* (Badcock, 2000 : 266). Tacitement, cet arrangement culturel a permis de faire perdurer l'image d'une Australie épargnée par les tensions et les ségrégations sociales. L'Australie redoutait le métissage qui représentait un danger pour la civilisation. "*Le continent se voulait uni en un seul peuple, sous un seul gouvernement et un seul drapeau*" (Bernard : 83). Entre 1900 et 1945, l'Australie s'est enfermée dans un esprit protectionniste, facilitant la migration des britanniques, voire européenne, mais imposant des lois discriminatoires et sélectives à l'entrée dans le pays, notamment pour les asiatiques. Au début du siècle, tout migrant ne pouvant écrire cinquante mots dans une langue européenne était refoulé. L'Australie blanche a également pendant longtemps ignoré, voire opprimé la communauté aborigène. La grande réconciliation nationale perçue entre les Australiens blancs et aborigènes prendra un tournant médiatique lors des Jeux Olympiques de Sydney (en la personne de Katy Freeman, la coureuse de 400 m) mais la situation reste tendue.

III.1] L'étrange révolte des *sydneysiders*…

Pour preuve, le dimanche 11 décembre 2005, "*le malaise de la société australienne éclate au grand jour*"[29], lorsqu'une minorité d'extrémistes blancs s'extrait des 5 000 personnes réunies à Cronulla Beach (Fig. 5.31) pour protester contre l'agression une semaine auparavant de deux sauveteurs par des jeunes d'origine libanaise ; le groupe se lance dans une chasse à l'homme visant tout individu apparenté à la communauté arabe. Cette manifestation dégénère pendant plusieurs jours en vendetta raciste, en particulier dans la banlieue sud-ouest de Sydney, où plusieurs dizaines de jeunes blancs sont arrêtés. Alimentée notamment par les

[29] Randrianarimanana P, "Australie : quand la haine raciale inonde la plage", *Courrier International*, 13 décembre 2005 ; *Sydney Morning Herald*, divers articles entre le 11 et le 14/12/2005.

attentats du 11 septembre 2001 aux États-Unis, mais également par ceux de Bali en Indonésie (octobre 2002) qui ont frappé directement les Australiens, la haine raciale envers les musulmans a servi de facteur explicatif primaire à bon nombre de médias, surtout étrangers. Si une partie de la presse australienne reprend l'argument tout en minimisant l'ampleur du nombre de personnes incriminées dans ces incidents racistes, elle n'hésite pas à ouvrir un débat de fond sur les mutations actuelles d'un pays qui a désormais perdu son image de *lucky country*. Il s'agit ici de dépasser la simple couverture évènementielle pour rappeler que Sydney a connu plusieurs émeutes depuis deux ans, moins médiatisées mais tout aussi inquiétantes sur le fond.

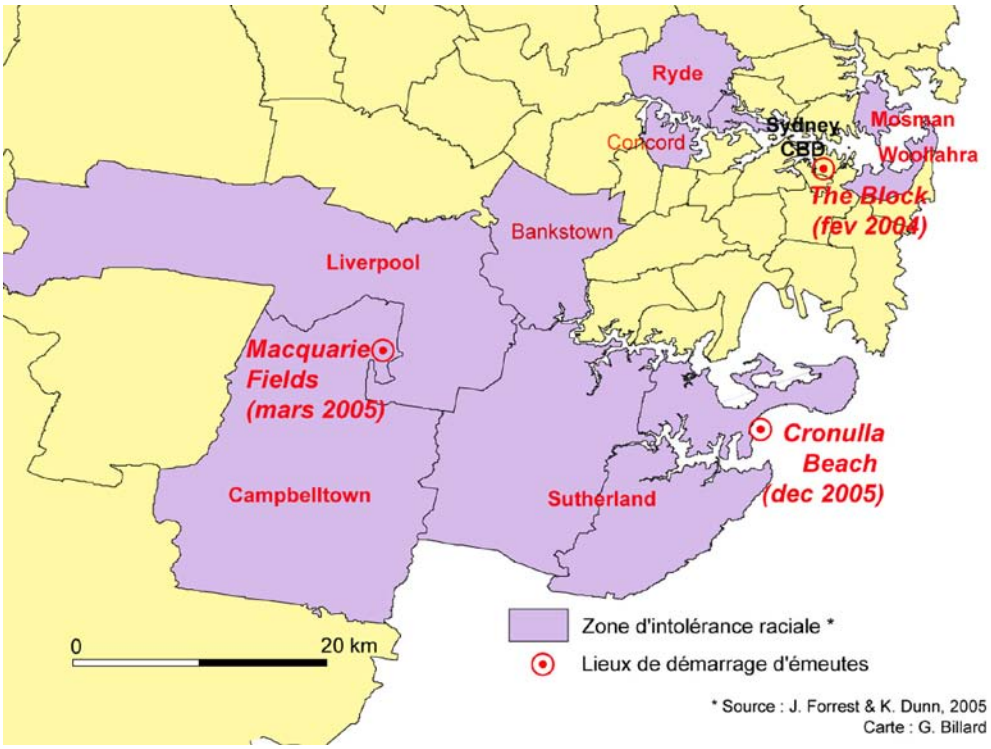


Figure 5.31 : La localisation des différents épicentres d'émeutes entre 2001 et 2005 et les zones d'intolérance raciale dans l'agglomération de Sydney.

Le 16 février 2004, une centaine d'aborigènes originaires du ghetto The Block (quartier de tous les trafics et interdit dans les faits à la population blanche[30]) affrontait violemment 200 policiers pendant près de neuf heures pour protester contre la mort d'un adolescent[31]. En mars 2005, la ville de Sydney connaissait une nouvelle série d'émeutes : après une course poursuite

[30] J-M Merchet, « Émeutes après la mort d'un jeune en Australie », *Libération*, 17/02/2004.
[31] Thomas Hickey, 17 ans, meurt empalé sur une clôture métallique alors qu'il était poursuivi par la police (thèse contestée par les policiers). (http://news.bbc.co.uk/2/hi/asia-pacific/3491299.stm)

avec la police, deux jeunes Australiens se tuent provoquant trois nuits d'échauffourées violentes entre des dizaines de jeunes de la banlieue populaire de Macquarie Field et les forces de l'ordre[32], aboutissant à une cinquantaine d'arrestations. Cet événement montre que, si Sydney renvoie globalement l'image d'une métropole où la ségrégation socio-spatiale est atténuée (Billard, Madoré, 2006), des poches de pauvreté - ou à forte coloration ethnique - existent néanmoins. Ces concentrations peuvent atteindre, pour les communautés aborigène, chinoise ou vietnamienne, 30 % à 50 % de la population d'un quartier. Si ces tensions interrogent la relation entre une communauté minoritaire et la société dans laquelle elle s'inscrit (ou tente de s'inscrire), les récents soubresauts d'une frange de la population blanche australienne de souche marquent un rejet plus radical de l'Autre. Témoin de cette évolution, le discours autour du multiculturalisme a supplanté le courant dominant des années soixante-dix sur le *melting pot* à l'australienne, qui se nourrissait d'un appel à l'unité raciale et culturelle (*One Nation, One Destiny*). La montée de la xénophobie (et celle du nationalisme[33]) ne peut sans doute s'expliquer simplement par la revendication d'une supériorité raciale mais, de manière plus certaine, par un rejet de celui qui n'est pas né ici, comme le démontre le slogan entendu lors des manifestations de Cronulla : « *we grew here, you flew here* »[34].

Le 26 décembre 2005, 15 jours après le début des émeutes, le *Sydney Morning Herald* se réjouissait du retour sur les plages de plusieurs dizaines de milliers d'Australiens pour les fêtes de Noël. Mais le journal publiait simultanément les résultats d'une étude conduite par deux universitaires[35], à partir d'un échantillon de 1 845 *sydneysiders*, et montrant de manière préoccupante des foyers d'intolérance raciale dans les banlieues éloignées (Liverpool, Suntherland, Macquarie Fields, Campbelltown…) de la métropole. Celles-ci, situées à plus de trente kilomètres au sud-ouest du centre-ville de Sydney, abritent une frange défavorisée de la population blanche et des immigrants originaires d'Asie et du Moyen-Orient en mal d'intégration sociale et économique[36]. Or, ces différents groupes sont en compétition permanente pour l'accès aux logements bon marché et aux emplois les moins qualifiés, ce qui exacerbe les tensions socio-ethniques. Celles-ci se nourrissent également du sentiment commun d'être exclus du cercle vertueux de la globalisation. Par ailleurs, ces marges

[32] *The Sydney Morning Herald*, différents articles entre le 1er et 3 mars 2005.
[33] L'Australia First Party, groupuscule ouvertement nationaliste et raciste, est un exemple de ces dérives.
[34] « Nous sommes nés ici, vous êtes venus en avion ici », Sydney Morning Herald, 21/12/2005.
[35] Étude réalisée en décembre 2005 par J. Forrest (Macquarie University) et K. Dunn (University of New South Wales) à partir de deux questions : est-ce une bonne chose que la société australienne se construise sur la base du multiculturalisme ? L'Australie est-elle affaiblie par différentes ethnies attachées à leurs coutumes ? ; Publication partielle : Stephens T., « After the riots : city'smap of racism », *The Sydney Morning Herald*, 26/12/2005.
[36] Analyse effectuée par G. Billard et F. Madoré d'après les données du recensement de 2001, *Australian Bureau of Statistics*.

suburbaines et leur population sont les oubliées des politiques publiques, qu'il s'agisse du niveau fédéral ou de l'État de la Nouvelle-Galles du Sud, d'où une mauvaise desserte en transports en commun métropolitains, un sous-équipement en matière d'infrastructures ou de services publics et une faible concentration en logements sociaux[37]. Ces politiques, ayant pour finalité le renforcement de l'attractivité économique de Sydney dans un contexte marqué par la mondialisation, favorisent au contraire une gouvernance entrepreneuriale, en limitant les investissements directs et en incitant à la privatisation des pénétrantes autoroutières ou encore des espaces résidentiels (la communauté fermée de Macquarie Links, dans le secteur agité de Macquarie Fields, en est une bonne illustration[38]).

III.2] *The luxury city vs popular suburbs*

Éloignée de l'image paisible et tolérante de la banlieue pavillonnaire véhiculée par la série télévisée australienne *Neighbours*, Macquarie Fields s'apparente à l'archétype d'une production suburbaine aux carences avérées, faute d'investissements publics suffisants. Depuis, la Seconde Guerre mondiale, la croissance urbaine s'est principalement concentrée dans les couronnes périurbaines de l'agglomération, c'est-à-dire à en moyenne entre 40 et 60 km du centre-ville de Sydney (Fig. 5.32). L'analyse du recensement montre que ces banlieues éloignées concentrent peu des hauts revenus (> 2 000 dollars AUD/semaine) et de diplômés universitaires, à l'inverse du centre de Sydney et des communes de la première couronne péricentrale (Billard, Madoré, 2007). Certaines populations, déjà fragiles socialement et parfois reléguées dans un habitat de piètre qualité (Fig. 5.33), souffrent d'un désavantage de localisation du fait du sous-équipement et de moindres facilités d'emploi, de transport, de formation et de loisirs. L'individu entre alors dans un processus d'accumulation de handicaps relatifs à la distance spatiale et sociale (Madoré, 2004). Dans un monde où l'hypermobilité semble sacralisée, l'immobilité demande une attention redoublée.

[37] Seulement 5,2 % du parc de logements en Australie est composé de logements sociaux, soit le même taux qu'en 1966
[38] Billard G, Madoré F., 2004, *op. cit.*

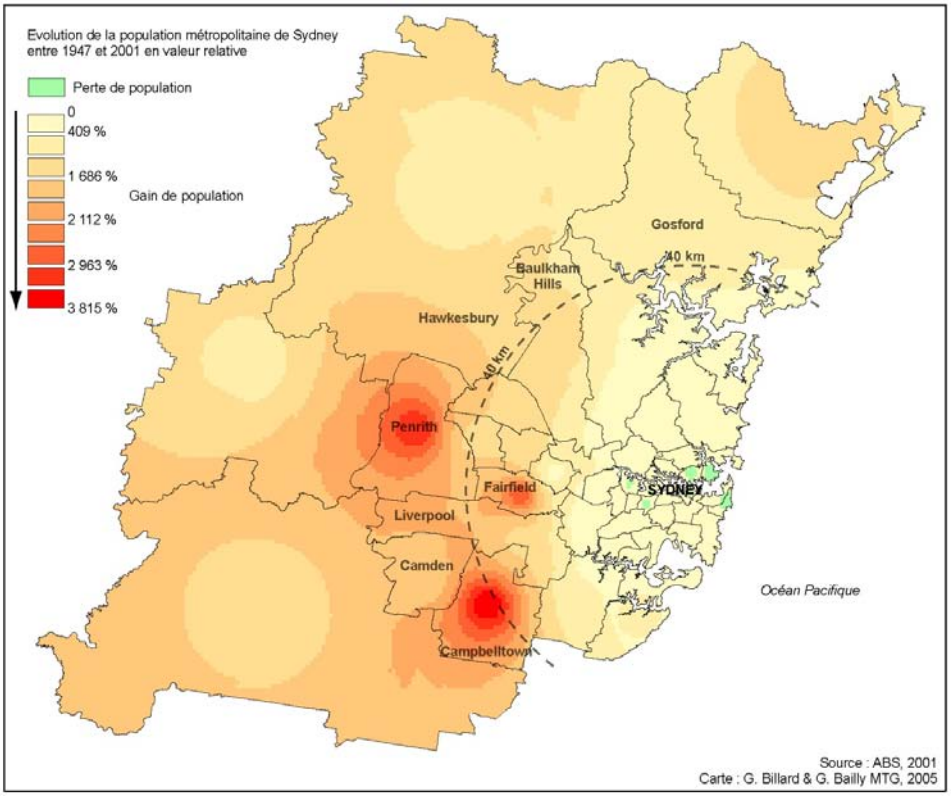


Figure 5.32 : La diffusion de la croissance urbaine dans l'agglomération de Sydney entre 1947 et 2001.

Figure 5.33 : Exemples d'habitat suburbain à Campbelltown à environ 40 km du centre de Sydney. (photo GB)

L'un des principaux problèmes reste l'absence d'un véritable accompagnement de l'expansion métropolitaine : depuis une vingtaine d'années, cette croissance ne fut ni planifiée, ni coordonnée et se matérialisa logiquement par une urbanisation de faible densité à l'ouest du *global arc*, centré sur la ville de Sydney (Kübler, Randolph, 2007). La gouvernance métroplitiaine à Sydney a failli dans l'essence même de l'urbanité, c'est-à-dire assurer par sa dimension collective de vie l'intégration des individus à la société, une manière d'être ensemble et de réduire au maximum les tensions. (Chadouin, 2004). Plusieurs centaines de milliers de personnes vivent dans l'aire urbaine de Sydney sans pourtant véritablement profiter des bénéfices du cadre de vie et de l'ambiance urbaine vantés par les promoteurs des nouveaux *condominiums* de luxe du centre-ville.

Depuis le début des années quatre-vingt-dix, le gouvernement de la Nouvelle-Galles du Sud a favorisé l'émergence d'un urbanisme d'échéances *(deadline urbanism*), qui consiste à réinvestir seulement les parties de la ville considérées comme attractives pour les promoteurs immobiliers ou à accentuer l'image d'une métropole agréable à vivre (*Free Time City* ou *Leisure Lifestyle City*) (Dean, 2005). Certes plus contraignante, la planification urbaine stratégique, arc-boutée autour des schémas directeurs (*masterplan*), s'est effacée au profit d'un modèle de développement urbain guidé par des choix hiérarchisés en fonction de l'immédiateté des enjeux. Ainsi s'impose progressivement un type d'urbanisme plus flexible, plus dynamique et plus innovant, donc mieux adapté aux règles de la compétition métropolitaine mondiale dans laquelle s'est engagée Sydney.

Paradoxalement, ce sont peut-être les opportunités spéculatives offertes par cette libéralisation du marché immobilier qui vont consolider ou développer un nouveau mode d'habiter qui effrite certaines certitudes sociales et culturelles enfermées dans la très convoitée maison avec jardin. Et si la réussite sociale aujourd'hui se jugeait à la vue offerte par l'appartement acheté en plein cœur de ville ? Et si l'immeuble, par l'isolement qu'il génère, permettait à l'adresse de prendre le pas sur le quartier ? "*Dans un environnement urbain, l'individu est exposé à une multitude de personnes qui ne peuvent le juger que par les biens qu'il offre à la vue (voiture, vêtements, logement), la consommation visible s'impose comme le mode typique de mise en avant individuelle*"(White, White, 1977 : 165). Du coup, celui qui serait envié ne serait pas (seulement) celui qui possède une grande propriété à la périphérie de Sydney, mais le propriétaire d'un duplex au quarantième étage d'un condominium ultra équipé offrant une vue imprenable sur la baie de Sydney et situé à quelques minutes à pied du Town Hall, de Darling

Harbor (Fig. 33) ou de Circular Quay… Cette hypothèse conforterait l'idée d'une rupture encore plus profonde tant quotidienne que culturelle entre la *midlle et lower suburbs* et la *luxury city*.

> *"Chaque lieu est organisé selon une sorte de gradient d'importance qui inscrit son ordre politique comme marque de l'espace habité ; la place de chaque individu, son adresse, est aussi évaluable de cette manière. Elle constitue un des éléments d'appréciation de son rôle dans la collectivité locale. Habiter le centre d'un lieu est une marque d'importance, pour autant que le centre en ait une et selon celle-là. Le plan n'a donc pas qu'un usage de localisation et de repérage*"
> (Lazarotti, 2006 : 40).

A Sydney, certains promoteurs exploitent pleinement ces nouvelles aspirations d'une population ayant tiré bénéfice professionnellement de la mondialisation et qui participe à l'apparition de la "notion péjorative de *burbs*" (Salt, 2004) exprimant la pauvreté d'une urbanité suburbaine obsolète et rejetée. "*Quand les couches sociales aisées ont vraiment la capacité d'exercer leur droit à la ville, il n'est pas rare que des formes d'habitat collectif dense reprennent l'ascendant. Le condominium d'appartements urbains luxueux plus encore que la villa suburbaine apparaît, pour les plus riches, un choix résidentiel prioritaire*" (Burgel, 2006 : 81). A Sydney, le groupe immobilier Frasers[39] évoque ainsi le principe de "*residential village in the sky*" (Fig. 5.34) pour promouvoir sa toute dernière réalisation de luxe (*Lumière at Regent Place*) située au pied de la mairie de Sydney et comprenant notamment une tour de 56 étages (447 appartements, deux piscines, un gymnase, des commerces au RDC….). L'architecture de l"immeuble est l'œuvre de la firme anglaise *Norman Foster and Partners*. Frasers vend le *Lumière at Regent Place* comme un monument architectural destiné à réinventer la vie urbaine à Sydney[40]. Le marketing territorial se décline désormais à l'habitat. "*Tel promoteur immobilier dote les ensembles résidentiels qu'il produit, de véritables récits de fondation, qu'il met en scène dans l'organisation de l'espace et dans celle de la commercialisation*" (Bourdin, *op. cit.*: 76). Bourdin (*ibid.*) explique cette tendance par le mode de consommation d'une clientèle métropolitaine affutée : celle-ci a accès à la mobilité résidentielle et consomme désormais du sens et une certaine réalité, plutôt que traditionnellement une assignation à une place sociale matérialisée par le quartier.

[39] Le groupe Frasers a déjà construit six opérations immobilières de luxe dans le centre de Sydney et il intervient aussi en Nouvelle-Zélande et en Angleterre (Londres).
[40] Frasers, (2005), Brochure de vente du Lumière at Regent Place.

Figure 5.34 : Les nouveaux logements collectifs du quartier réhabilité de Darling Harbor.

Figure 5.35 : Le *Lumière at Regent Place* qui se vend comme le premier village vertical australien.
(source : *Frasers Files Summer* 2006 ; photos GB)

A Sydney, cette alternative au modèle suburbain apparaît particulièrement adaptée à la politique de consolidation urbaine prônée par les autorités régionales. Cette démarche repose sur la construction, d'ici 30 ans, de plus de 400 000 logements collectifs dans les espaces déjà urbanisés (Bunket et *al.*, 2005 : 22). Mais attention, cette densification résidentielle pourrait dévoiler une face cachée si seuls quelques milliers de privilégiés accèdent à cette nouvelle Frontière Urbaine au cœur de Sydney. Un paradoxe se dessine donc derrière ce cas de Sydney.

Le déploiement des *condominiums* en centre-ville n'entre pas en contradiction, bien au contraire, avec la priorité que représentent presque universellement la lutte contre l'étalement suburbain et la promotion des centralités urbaines. Pourtant, l'avenir des centres-villes ne peut entièrement dépendre ni d'une gentrification, ni d'un habitat à la verticalité exclusive, ni d'une fonction récréo-touristique qui animerait les fins de journée et les soirées de la classe créative. "*Le triomphe de la ville ne peut s'appuyer uniquement sur des clubs branchés, des musées, des restaurants mais aussi sur un secteur industriel spécialisé, de petites entreprises, des écoles et des quartiers capables de se régénérer par eux-mêmes pour la génération suivante*" (Kotkin, 2005 : 154).

CONCLUSION : PAS D'ENFANT, PAS D'AVENIR POUR LES VILLES ?

"*Construire est ordinairement un acte de confiance dans l'avenir*"
(Demangeon, Weiler, 1946 : 3)

"*Vous ne pouvez pas avoir une cité sans enfant !*" clame Jocelyn Jenik, une défenseuse de l'habiter en ville qui, après avoir grandi dans une banlieue de Philadelphie, préfère "*rejoindre le downtown pour être au sein de la société au sens large du terme*"[41].

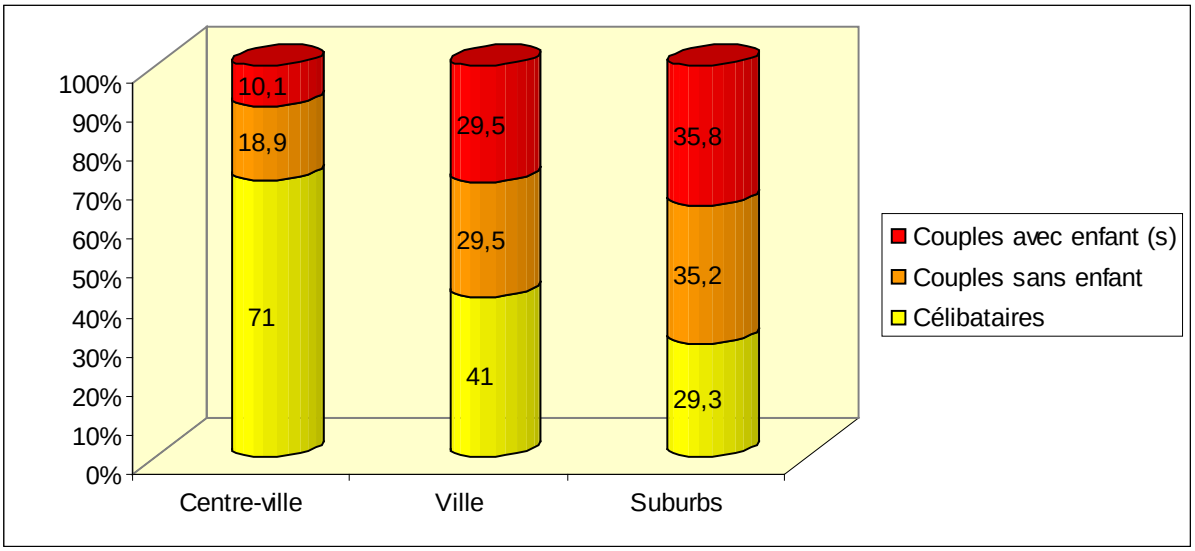
Il y a plus de 40 ans, Mumford (1968) faisait déjà ce même constat visionnaire et insistait sur un point. Pour lui, la ségrégation par l'âge a autant d'impact négatif que les phénomènes de ségrégations raciales ou ethniques. Cet hymne à la diversité repose sur l'aménagement de quartiers multi-générationnels. D'ailleurs, le plus simple serait de dire que la planification urbaine ne doit pas être dédiée à une seule phase de la vie, en particulier celle de l'adulte sans enfant. L'aménageur urbain doit prendre conscience de l'ampleur de sa tâche : la production d'un environnement adapté à toutes les étapes de la vie, de l'enfance à la vieillesse.

Autre considération, le système scolaire est un facteur si déterminant dans la localisation résidentielle qu'il peut également influer sur les investissements économiques. La décision d'investir dans la politique d'éducation et dans les écoles est une stratégie économique en elle-même mais son atout est de donner en plus du sens communautaire. (Barnet, *op. cit.*). Ces propos rejoignent ceux de Boer (2005) défendant l'idée qu'une *creative city* se construit non seulement en attirant des emplois de haut niveau mais aussi en mettant en place des politiques éducatives et culturelles aptes à développer les potentiels des personnes déjà résidentes.

La stratégie en vogue actuellement est de tenter de convaincre les célibataires et les couples avec enfant(s) de rester ou de rejoindre le cœur des villes. L'enjeu est de taille car avec le recul du modèle familial mononucléaire (structurellement un puissant moteur de suburbanisation), la demande en logement s'est fortement diversifiée. Aux Etats-Unis, une association de maires, universitaires, présidents de fondations, leaders civiques (*CEO for Cities*) a même engagé des études pour essayer de trouver des solutions pour capter les familles avec enfants.

[41] Citée par El Nasser Haya, 2007, "Builders create suburbs with downtown", *USAToday*, 11/6/2007

Le plus difficile dans cette quête reste de devoir faire face à un obstacle majeur. Si le parc urbain peut remplacer avantageusement le jardin, si les bibliothèques, les musées, les salles de concert enrichissent l'éducation des enfants, ces équipements urbains ont parfois du mal à contrebalancer un blocage idéologique récurrent : la plupart des parents ne considèrent pas la ville, en opposition au périurbain, comme un milieu adéquat pour leurs enfants. Pour les enfants, le passage de l'environnement souvent socialement acquis et territorialement défini du foyer à l'école présente indubitablement une rupture qui inquiète les parents même si, à l'origine, la ville ne constituait pas pour ces derniers un terrain hostile. Mais un adulte célibataire voit généralement sa sensibilité à l'environnement urbain se modifier, souvent négativement, dès lors qu'il devient parent. Ceci correspond à une évolution sans cesse renouvelée de nos "*représentations du réel, plus ou moins déformées par les filtres individuels et sociaux*" (Di Meo, 1998 : 30).



Sources : The Brookings Institution, 2005

Figure 5.36 : Composition des ménages dans 44 villes représentatives des Etats-Unis.

"*Il faut dépasser l'idée qu'élever nos enfants en ville fait de nous des mauvais parents égoïstes !*" (Carol Coletta, président du CEO). Mais quelques chiffres parlent d'eux-mêmes, notamment aux Etats-Unis. A Chicago, la moitié des familles blanches quittent la ville-centre pour la périphérie quand leurs enfants sont en âge d'aller à l'école primaire. Dans le centre de Philadelphie, le nombre d'inscriptions dans les crèches a augmenté de 53% entre 2002 et 2003 alors que sur la même période, le nombre d'enfants entre 5 et 8 ans a baissé de 20 %. Ceci semble donner raison malheureusement à Kotkin (2005) qui est sceptique sur le fait que les villes puissent concurrencer les *suburbs* pour les classes moyennes. Même Austin, Chicago, Seattle et San Francisco comptent peu d'enfants en centre-ville. L'équation est simple, restent dans les villes-centres ceux qui n'ont pas assez d'argent pour déménager ou ceux possédant des revenus assez élevés pour vivre dans les quartiers les plus huppés et envoyer leurs enfants en écoles privées. "*Les enfants ne font pas partie de l'équation actuelle de la ville dans les centres-villes. Pour que les downtowns atteignent leur optimum en tant que lieux vibrants et enrichissants, les familles doivent être présentes et contribuer à l'animation de la cité*" (Moulton, 1999 : 20). Dans le centre-ville de San Diego, la taille moyenne des ménages est de 1.6 personne en 2007 et 36 % des foyers ont au moins un enfant.

Pourtant, il faut saisir à la volée des initiatives, même mineures, qui montrent néanmoins cet intérêt renouvelé pour les enfants. Par exemple, les programmes de prise en charge des enfants après l'école sont de plus en plus répandus dans les grandes villes états-uniennes (Out-of-School) : San Diego, par exemple, a mis en place une initiative reconnue nationalement pour s'occuper des enfants avant et après l'école *("6 to 6" Extented School Day Program*) ; à New York, un magasine mensuel (Time Out Kids) propose des idées de sorties pour les parents accompagnés de leurs enfants.

"*Chaque développement résidentiel devrait avoir la vertu à la fois du village et du jardin d'enfants."* (Mumford, 1968 :19). Il est heureux de penser qu'au-delà des stratégies pour attirer les entreprises high-tech, les emplois métropolitains et les capitaux, l'avenir des villes puisse être en partie lié à la simple présence de nos enfants au sein de la cité. Plus qu'un pamphlet virulent contre la suburbanisation ou qu'un discours sirupeux sur le développement durable, voilà un slogan marketing à prendre aussi bien au sens propre que figuré :

the city is my backyard [42]**!**

[42] La ville est mon jardin.

Conclusion générale

"Il n'y a rien de déterminé à propos de l'avenir urbain. Certaines villes vont nous surprendre en se revitalisant fortement, pendant que d'autres vont continuer à nous décevoir. Le succès dépendra non pas de Washington, mais de la manière dont nos villes vont gérer les questions de sécurité, d'économie et de gouvernance. Saisir ces vérités fondamentales constitue un premier pas pour assurer une résurgence urbaine durable à long terme"
Joel Kotkin, (2009) [1]

En débutant la rédaction de cette conclusion, un sentiment de complexité prédomine. Les fenêtres, qui se sont ouvertes dans ce volume sur la métropolisation, la compétition entre méga-cités, la gouvernance, la suburbanisation ou le retour sur le devant de la scène des villes-centres, ont montré à la fois les convergences et la singularité des lieux. Des tendances sont à confirmer, de nombreuses pistes à creuser et d'autres approches à expérimenter. L'interrogation primaire tourne invariablement autour de la consolidation démographique et économique métropolitaine et ses effets induits. Le nouveau recensement américain programmé pour 2010 sera une très bonne et longue opportunité pour confirmer ou infirmer certaines hypothèses formulées ; pour l'Australie et le Canada, les prochaines campagnes se dérouleront en 2011.

Néanmoins, aucune étude aujourd'hui ne prédit la fin de l'attractivité des grandes métropoles anglo-saxonnes, au contraire. Dans le cas des Etats-Unis (Nelson et Lang, 2007b), 181 millions de personnes vivaient dans les plus grandes métropoles en 2005 (concentrant 70 % du GDP US[2]) et 60 millions de nouveaux résidants pourraient les rejoindre d'ici 2040 : 2 Américains sur 3 vivraient ainsi concentrés dans 10 mégarégions ! Comment, dans ces conditions, les problématiques de gouvernance, de planification urbaine, de développement durable, d'organisation des transports, de déploiement des emplois, d'aménagement résidentiel, de qualité de vie ou encore de ségrégations socio-spatiales verraient-elles leur pertinence décroître ?

[1] Kotkin J., (2009), "America's (sub)urban future", *New geography.com*, 5/5/2009.
[2] Gross Domestic Product, l'équivalent du PNB.

En 2006, les Etats-Unis passaient le seuil symbolique des 300 millions d'habitants ; celui des 400 millions devrait être franchi en 2043. Ce gain de 100 millions de résidants induit la construction de 40 millions de logements supplémentaires et la réhabilitation d'une trentaine de millions déjà existants (Nelson, Lang, 2007a). La répartition intra-urbaine de cette croissance laisse peu de place au doute : non seulement 2/3 des logements, mais également environ 45 millions d'emplois associés, se localiseront dans les banlieues aménagées depuis 1950 et au-delà. Un facteur structurel rédhibitoire accrédite d'ailleurs cette thèse. Les villes-centres souffrent d'un déficit chronique de foncier. D'après une étude menée sur 70 grandes villes, les municipalités ne disposent en moyenne que de 15% de terrains vacants (très exactement 19,3% pour les communes du sud contre 9,6 % pour celles du nord-est[3]).

La ville-centre a-t-elle donc définitivement perdu le combat urbain ? Numériquement, difficile d'en être autrement car, en dépit des gains de population observés, la densification ne peut rivaliser avec les millions d'hectares périphériques à remodeler ou encore à conquérir dans les franges externes des grandes métropoles. Ce déséquilibre est d'autant plus craint qu'en 2005, la Cour Suprême des Etats-Unis (Arrêt Kelo, 2005, chapitre 4) a rendu encore plus difficile la possibilité d'assembler des petites parcelles appartenant à plusieurs propriétaires, pour réaliser des opérations de redéveloppement urbain. Pourtant, nous portons aujourd'hui un regard plutôt optimiste sur les villes-centres qui démontrent incontestablement une très forte résilience, surtout au regard de l'état des lieux des années quatre-vingt après trois décennies de suburbanisation frénétique. Pour Beauregard (2006), rétrospectivement, tout semblait montrer que le déclin des villes-centres était dans l'ordre des choses : stagnation démographique, négligence politique, prédisposition culturelle au progrès et à la nouveauté, usage élargi de l'automobile, surplus commerciaux, une prospérité domestique sans précédent et l'attrait des espaces vierges. Tous les éléments étaient réunis dans les années cinquante et soixante pour affaiblir les villes-centres.

Cependant, le renouveau des *downtowns*, par exemple, n'est pas forcément synonyme d'un retour des ménages suburbains vers le centre-ville. En effet, le choix d'habiter dans les quartiers centraux ou péricentraux denses est très clairement celui d'une population âgée de moins de 40 ans qui n'a pas ressenti l'appel de la *suburb* (Breen, Rigby, 2005). Malgré de nombreuses mesures prises par les municipalités (San Diego, Los Angeles, New York,

[3] Pagano M., Bowmann A., (2000), *Vacant land in cities: an urban resource*, Washington DC, The Brookings Institution, 9p.

Austin…) en faveur de la construction de logements à loyer modéré (Kirk, 2008), le marché immobilier en centre-ville cible une clientèle plutôt aisée. Cette dernière s'écarte progressivement du modèle d'habiter suburbain classique qui avait cimenté le sentiment d'appartenance commun, notamment aux Etats-Unis et en Australie.

Les classes supérieures, du fait de leur intégration au cercle vertueux de la mondialisation, source incontestable de mobilité sociale et résidentielle, accèdent ou pourront accéder économiquement à des modèles exclusifs et globaux se diffusant largement dans les grandes métropoles mondiales (*Gated Communities* en périphérie, *Condominiums* en centre-ville, *Lofts* dans des quartiers gentrifiés…).

Toutefois, ces lieux habités par les élites sociales s'éloignent de plus en plus du modèle générique suburbain qui a toujours été différencié selon les revenus mais qui, sur le fond, reposait sur une base commune (accession à la propriété, maison individuelle, mobilité automobile). L'hypothèse d'un divorce social peut être émise. D'un côté, une minorité influente culturellement et économiquement raille et délaisse les espaces périurbains pour l'exclusivité des *condominiums* ; de l'autre, des couches populaires suburbaines prennent conscience que leurs sacrifices les conduisent en fait dans une relégation à la fois physique et sociale, voire culturelle. Paradoxalement, la crise des *subprimes* a notamment été le révélateur violent des limites de l'accession à la priorité pour tous mais pourrait à terme favoriser la densification des espaces métropolitains.

La crise des *subprimes*, une invitée non désirée dans ce regard sur les métropoles anglo-saxonnes

Il aurait été inapproprié ici de nous laisser embarquer par l'actualité et influencer par l'abondante réaction en chaîne des médias et des experts bien tentés qui se sont emparés de la question de la crise immobilière[4]. Nous avons défendu précédemment la théorie de l'émergence d'un mouvement qui, depuis quatre à cinq ans, prend ses racines dans une remise en question d'un modèle d'habiter suburbain (voire de société) élevé au rang de paradigme depuis plus d'un demi-siècle. Ce redéploiement de la fonction résidentielle vers le centre-ville se correlle avec une vision plus vaste et de plus en plus défendue aux Etats-Unis ou en

[4] Voir par exemple Carroué. L. ,(2008), *Crise des subprimes, un nouveau foyer de guerre économique ou l'entrée dans le nouveau XXIe siècle*, Festival International de Géographie, St Dié, 2-5 octobre 2008.

Australie d'une ville plus dense et multifonctionnelle. Les efforts de différentes municipalités (San Diego, Sydney, Vancouver, Melbourne, Houston) en matière de planification et de politiques urbaines s'inscrivent en théorie sur le temps long. Si le ralentissement actuel de l'investissement immobilier freine inévitablement certains projets, la crise ne peut annihiler la consolidation d'un processus plus structurel que conjoncturel.

La crise des *subprimes*, qui éclate véritablement en 2007 aux Etats-Unis, prend racine depuis 2002 dans la multiplication de la distribution de prêts à taux bas mais variables. Cette injection d'argent frais, dont ont bénéficié massivement les ménages en limite de solvabilité, a créé une bulle spéculative immobilière. Seulement, au bout de trois ans, certains taux ont atteint les 18% créant la faillite de milliers de ménages incapables de payer leurs traites. En 2007, la chute des prix immobiliers entraîne des problèmes pour les banques qui n'arrivent pas à se rembourser avec la vente des biens hypothéqués saisis (*foreclosures*). La faillite de certains établissements bancaires déclenche une panique chez les clients des banques qui veulent retirer leur argent, ce qui accentue la pression sur les établissements. L'une des sociétés de refinancements hypothécaires, Fannie Mae, est en faillite…. Freddie Mac idem. AIG, l'un des leaders mondiaux de l'assurance, aussi. Au total, l'Etat américain - et indirectement le contribuable - réinjecte en recapitalisation ou se porte caution de plusieurs centaines de milliards de dollars. Dans un contexte économiquement globalisé, au sein duquel les établissements financiers et les sociétés américaines possèdent une très large part des avoirs financiers mondiaux, l'écroulement en cascade du système était inévitable, y compris pour des millions de ménages[5].

Durant le mois de janvier 2009, la Californie a enregistré 76 761 nouvelles saisies de logements, la Floride 40 770, l'Arizona 14 596, le Nevada 14 444[6]. En 2008 aux Etats-Unis, environ 2 millions de propriétaires ont été saisis de leur logement et le prix médian de vente des logements a baissé de 12 % en moyenne, et bien plus dans les Etats aux marchés immobiliers particulièrement dynamiques ces dix dernières années comme la Californie, la Floride ou encore l'Arizona[7]. Exemple symptomatique de cette inversion de tendance, l'aire

[5] Au Canada, au troisième semestre 2008, certains analystes dans la presse mettaient en garde contre une baisse importante de la valeur des logements et des investissements immobiliers ("Mortage crisis building in Canada", 28/07/2008, *www.canada.com*) mais les inquiétudes semblent aujourd'hui atténuées. L'Australie est apparemment épargnée par la crise des *subprimes.* Au contraire, l'envolée des prix de l'immobilier, notamment à Sydney ou Melbourne, pousse les autorités à chercher les moyens de construire plus de logements pour desserrer le marché ('*Sydney more expensive to live than New York*", ABC News, 18/03/2008 ; "*Melbourne announces plan for 90 000 new houses*", 04/04/2008, www.abc.net).

[6] *RealityTract*.com

[7] *USA Today*, 18 février 2009.

métropolitaine de Phoenix (comté de Maricopa, Arizona), qui avait enregistré une croissance démographique de plus de 50 % en 20 ans, a vu la valeur des logements à la vente s'effondrer de 51,9 % entre 2000 et 2008 (Tableau 6.2). Au cours du seul mois de janvier 2009, dans ce même comté, 1 logement sur 132 a été saisi, soit un total record de 11 525 propriétés. Selon le recensement américain, aujourd'hui 1 maison sur 9 aux Etats-Unis serait vacante, ce qui contribue évidemment à tirer le marché à la baisse. Entre les premiers semestres 2008 et 2009, parmi les plus grandes métropoles états-uniennes, seules Pittsburgh, Houston et Dallas ont enregistré une croissance de la valeur vénale des logements (tableau 6.1).

Point de contracture ou de fêlure d'un cycle économique, voire pour les plus cyniques, matérialisation d'un réajustement logique du marché, cette crise s'impose aussi comme un test de résilience pour les métropoles, même si le prix à payer pour des millions de personnes est humainement insupportable.

"*Il est là, le rêve américain. Le chemin de la ruée vers l'ouest. Celui qu'empruntèrent jadis les sinistrés de la Grande dépression qui croyaient que l'Eldorado se trouvait en Californie. […] La misère est revenue. Plus discrète, mais bien réelle. En ce printemps 2009, elle rôde dans les faubourgs de Los Angeles. A Venice Beach, par exemple, dans les camping-cars scotchés au bord des trottoirs, derniers toits de ceux qui n'en n'ont plus*".

Philippe Boulet-Gercourt, 2009[8]

[8] Boulet-Gercourt P., (2009), "Les naufragés de la Route 66", *Le Nouvel Observateur*, 9-15 avril 2009 : 10.

Aires métropolitaines	Perte de valeur des logements entre 2000 et niveau le plus haut médian en 2008*	Perte de valeur des logements entre 2000 et niveau le plus haut médian en 2008 ($)	Evolution du prix des logements entre le 1er semestre 2008 et 2009**
Sacramento	-56,5%	-219 600	-14,4%
San Francisco-Oakland	-52,5%	-444 800	-11,2%
Phoenix	-51,9%	-136 200	-16,6%
Cleveland	-51,5%	-74 300	-0,7%
Los Angeles-Long Beach	-48,8%	-289 400	-15,3%
San Diego	-47,5%	-291 900	-13,0%
Miami-Fort Lauderdale	-47,3%	185 200	-23,0%
Tampa	-42,2%	-98 800	-13,2%
Washington	-37,3%	-165 900	-8,8%
St. Louis	-35,8%	-56 300	-0,2%
Chicago	-35,2%	-100 900	-3,8%
Atlanta	-34,4%	-60 600	-0,8%
Boston	-32,5%	-140 200	-2,8%
Cincinnati	-28,6%	-42 600	0,1%
Minneapolis-St. Paul	-25,9%	-60 800	-4,1%
Denver	-24,1%	-61 200	1,7%
New York	-21,9%	-104 700	-4,9%
Seattle	-20,1%	-79 500	-5,9%
Pittsburgh	-19,0%	-24 300	2,0%
Portland	-17,0%	-51 100	-5,0%
Baltimore	-16,3%	-47 900	-5,6%
Philadelphia	-15,2%	-37 000	-2,3%
Houston	-13,6%	-21 800	4,7%
Dallas-Fort Worth	-13,5%	-21 100	3,4%
Detroit	nd	nd	-9,3%
Etats-Unis	nd	nd	-6,3%

Sources: *National Association of Realtors et **Brookings Institution, 2009.

Tableau 6.1 : Evolution des prix des logements entre 2000 et 2009 aux Etats-Unis.

La crise immobilière actuelle favoriserait-elle la densification résidentielle ?

D'après un article récent du journal Le Monde[9], cette crise des *subprimes* représenterait paradoxalement une opportunité de lutter contre l'*urban sprawl* du fait de la destruction pure et simple de milliers de logements abandonnés en périphérie. Selon le journaliste, plus de 18 millions d'habitations étaient vacantes au deuxième trimestre 2009 et certaines villes (Flint, Michigan par exemple) ont fait raser des quartiers entiers désertés par les anciens propriétaires. La lutte contre l'étalement urbain pourrait prendre un chemin encore plus radical

[9] Allix G., (2009), "Des villes américaines rétrécissent pour survivre à la crise économique", Le Monde, 12/09/2009.

si cette pratique se généralisait à d'autres agglomérations de la *Rust Belt* (Detroit, Pittsburgh…) comme le laisse à penser l'article du Monde.

Solution sans doute plus réaliste, la demande du Congrès américain de doubler d'ici 2050 les densités urbaines est une piste plus stratégique. Ceci conforte la remarque de Levy (2008) : "*L'Urban Renaissance, volontiers brocardée par les urbanologues urbaphobes qui, obsédés par la gentrification, se sont rendus aveugles à la force propulsive que représente le droit à la ville, se manifeste aujourd'hui de manière spectaculaire dans le paysage politique*". Dès juillet 2007, preuve d'une politique fédérale volontariste, Barack Obama avait déjà présenté un plan urbain en cinq points pour améliorer l'emploi, le logement, les infrastructures et l'environnement global des villes (Body-Gendrot, 2009). La rencontre entre le nouveau Président des Etats-Unis et 85 maires des plus grandes villes américaines le 20 février 2009 a concrétisé cette vision politique d'une nécessaire intervention fédérale pour soutenir les villes face à la crise financière généralisée[10].

Mais la crise de *subprimes* amplifie également certaines tendances préalables déjà favorables à la densification urbaine. Entre 1995 et 2005, le nombre de propriétaires aux Etats-Unis avait augmenté de 10,7 millions de personnes, soit la plus importante progression de toute l'histoire sur une période de dix ans (Bacon, 2008). Cependant, pour le seul mois de juillet 2008, 8 000 propriétaires par jour se sont retrouvés face à une procédure de saisie (Bacon, *ibid.*). A l'inverse, dans le contexte actuel, la demande sur le marché locatif ne cesse de progresser. Pour l'année 2008, la croissance du nombre de locataires se hissait à +2,8 % alors que le taux des quatre années précédentes ne dépassait pas +0,7 %/an (Center for Housing Studies, Havard University). Bien que le marché locatif soit affecté par la faillite de nombreux propriétaires-bailleurs (1/5e des procédures de saisies en 2008), les opérations combinant logements, bureaux et commerces dans des petits collectifs devraient plutôt mieux résister à la crise immobilière (Blank, 2008). La diversité des investisseurs sur ce type de produit immobilier particulièrement prisé actuellement dans les politiques de *smart growth* et la course des ménages à la réduction des coûts de transport devraient permettre de stabiliser la construction et de développer l'offre de logements locatifs.

[10] Cette rencontre a été l'occasion de discuter la mise en application de *l'American Recovery and Reinvestment Act* qui a injecté 26,6 milliards de dollars de fonds fédéraux (*stimulus)* dans les infrastructures urbaines.

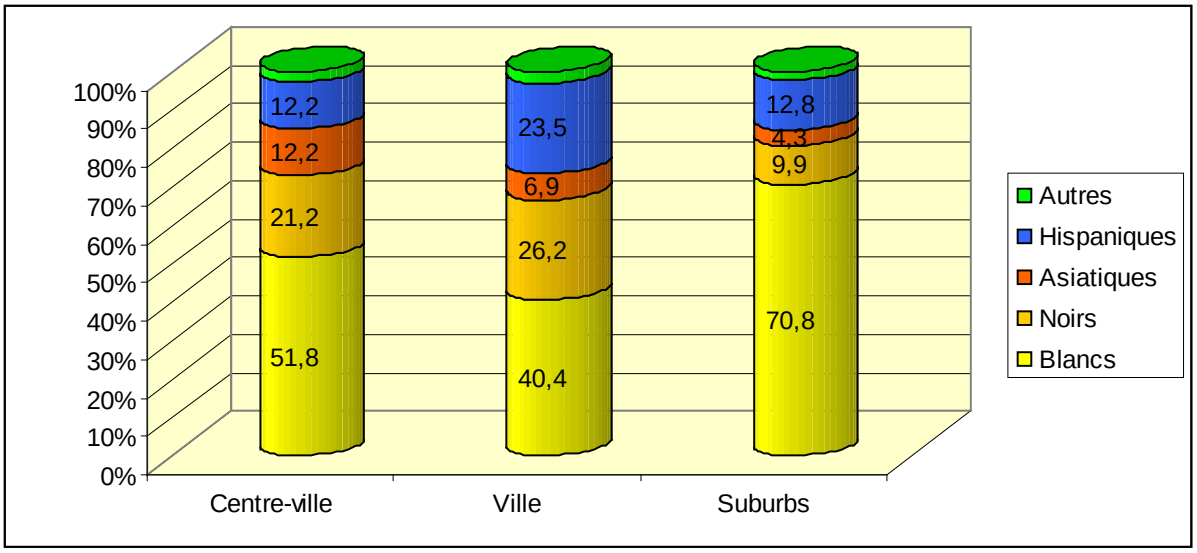
Un autre élément plus structurel pourrait également favoriser la densification urbaine. L'un des plus gros contingents de locataires est traditionnellement composé de la population immigrée. En 2008, 79,9 % des immigrés arrivés après 2000 sont locataires (*Pew Research Center*). Environ 1,4 million de personnes devraient s'installer chaque année aux Etats-Unis durant la prochaine décennie. Ces arrivées vont surtout alimenter la demande en petit locatif (appartements) dans les villes-centres mais également dans les banlieues les plus anciennes. D'ailleurs, 40 % de l'immigration actuelle se dirige directement vers les *suburbs* sans passer la case ville-centre (Lerner, 2008). La minorité hispanique qui, selon les projections de l'US Census, devrait croître le plus rapidement dans les 45 prochaines années (tableau 6.2) est déjà courtisée par des agences immobilières et promoteurs spécialisés. Des brochures en espagnol et des produits locatifs adaptés à la clientèle latino (terrain de *soccer* plutôt que de *base-ball* au bas des immeubles par exemple) ciblent ouvertement la communauté hispanique.

	2005	2050
Asiatiques	5%	9%
Noirs	13%	14%
Hispaniques	14%	29%
Blancs	68%	48%

Source : Census, 2009.

Tableau 6.2 : Composition et projections ethniques aux Etats-Unis.

L'essor du marché locatif s'avèrerait donc un allié direct des politiques de densification, y compris dans les zones suburbaines. Si cette tendance se confirme, elle pourrait également entrainer une nouvelle distribution des populations urbaines. En 2005, la répartition ethnique laissait transparaître une nette surreprésentation de la population blanche dans les banlieues (Fig. 6.1). La diversification du parc de logements, en particulier dans les *suburbs*, ne peut que favoriser une meilleure mixité sociale et ethnique au sein des espaces métropolitains.



Sources : The Brookings Institution, 2005

Figure 6.1: La composition raciale et ethnique dans 44 villes représentatives des Etats-Unis.

Cette mixité pourrait également être favorisée par la crise actuelle qui a considérablement réduit la demande foncière et diminué les coûts de construction. Ceci donne une marge de manœuvre supplémentaire pour la construction de logements à loyer modéré. Contrairement au marché classique, la demande reste élevée, les capitaux sont disponibles et les municipalités consentent des exonérations de taxes importantes pour les promoteurs (Bitar, 2008). Cependant, la question du mode d'habiter reste en suspend. La densification par de petits collectifs (R+3, R+4, R+5) est préférable à la maison individuelle, mais elle sera certainement insuffisante face à la pression résidentielle dans certaines métropoles. Pour faire face à la demande en logements, les municipalités de Vancouver, Sydney, Melbourne, Seattle ou encore San Diego ont choisi d'autoriser la construction d'immeubles de grande hauteur mais cette option est controversée.

"*Les hauts immeubles ne peuvent être une simple réponse à toutes les sortes de pressions démographiques et ne peuvent non plus être transférés d'une planche à dessin d'architecte sur n'importe lequel des sites*" (Jones, 1990 : 159). La concentration de personnes dans des mégastructures reste encore au stade expérimental et de nombreuses interrogations sur les pathologies physiques et mentales des grandes hauteurs et du confinement persistent[11].

[11] Voir le dossier sur les tours et la densification urbaine en 2007, *Urbanisme*, n° 354.

"*La tour n'est pas la réponse au logement du plus grand nombre: elle est coûteuse, les charges représentent un second loyer – ce qui explique qu'elle soit réservée à l'habitat de luxe -, elle ne possède aucun espace public, la vie est centrée sur l'ascenseur, la livraison à domicile, l'isolement de la ville réelle. […] Quant aux bureaux, on connaît mal l'absentéisme provoqué par l'enfermement dans un univers dédié à l'air conditionné, mais les témoignages abondent sur les angines à répétition et autres pathologies respiratoires*" (Paquot, 2006)[12].

Alors si la tour n'est pas la solution, la ville ancienne offre-t-elle un foncier disponible au déploiement d'un urbanisme fait d'éco-quartiers ou de petits collectifs pour répondre à une demande en logements (sociaux ?), en bureaux et commerces ? Comme par effet boomerang, c'est l'incontournable regard sur les périphéries urbaines qui s'impose de nouveau.

Il faut sauver le périurbain…

La formulation d'un tel sous-titre représente au prime abord une prise de risque idéologique tant la cause semble désespérée et, plus terrifiant encore, intellectuellement antipathique. Si l'intention ainsi exprimée était de franchir la ligne rouge, ce serait à notre sens une démarche nécessaire, voire d'utilité publique pour le chercheur qui a un tant soit peu envie de revendiquer son rôle social, aussi infime soit-il. Mais à vrai dire, la défiance apparaît ici relativement modeste. Tout d'abord parce que d'autres avant nous ont osé la transgression du politiquement correct. "*Si les Etats-Unis veulent devenir un lieu plus durable et équitable, les anciennes banlieues doivent être sauvées plutôt qu'abandonnées en lieu et place de nouveaux projets*" (Hayden, 2004 : 219). Vanier (2008) fait également le constat que "*la périurbanisation a d'abord été traitée comme un procès, au sens de jugement, plutôt que comme un processus*" (: 39) et que "*le poids des pensées anti-périurbaines n'a pas permis d'affronter ces questions au fur et à mesure du déploiement du phénomène périurbain*" (:43).

"*La France urbaine, celle des experts et des chercheurs et des décideurs qui s'expriment sur ce sujet, n'aime guère sa société périurbaine, qui le lui rend bien*" (Vanier, *ibid.* : 38). A l'image de la politique de *smart growth* menée dans les pays anglo-saxons, ne serait-il pas plus important et urgent d'organiser la ville étalée plutôt que de lutter contre ? Cette question, débattue par Bourdin (2005) par exemple, est marquée par un élément déterminant : pouvons-nous en ultime recours pratiquer une politique de la terre brûlée et faire physiquement table rase de cette urbanisation périphérique scélérate ? Les Américains ont semble-t-il décidé

[12] Paquot T., (2008), "Plus haute sera la prochaine tour", *Le Monde Diplomatique* : 28

d'utiliser cette solution ultime mais peut-on la généraliser à toutes les agglomérations des Etats-Unis et dans le monde ?

Jusqu'à preuve du contraire, ni les élus, ni les praticiens, et encore moins les géographes n'ont pu s'opposer à cet étalement urbain. Et pour cause, la déconcentration urbaine relève d'un mécanisme multivarié, évolutif et souvent planifié, teinté d'aspirations sociétales et individuelles, d'opportunités foncières et immobilières, bien plus que d'une pratique de ménages minoritaires ayant perdu la raison. Cependant, concédons que cette migration vers le suburbain relève en partie d'un choix économique et social par défaut pour les urbains. Sous cet angle, la périurbanisation n'est pas un traitement de fond mais un anxiolytique qui rassure un temps : c'est un palliatif et non une solution à long terme. Admettons le, ceci démontre sans ambigüité l'échec même partiel des politiques publiques urbaines et des patriciens à créer, à organiser la ville et, par là même, à répondre à la recherche du bonheur ou de quiétude auxquels chaque individu peut prétendre. La performance architecturale ultime et le projet urbain vitrine ne satisfont bien souvent que l'égo de leurs concepteurs. Or la priorité n'est pas le lieu (esthétisme) mais ceux qui l'habitent (fonctionnalité). Façonner l'urbain ne génère pas intrinsèquement de la justice sociale ou une meilleure qualité de vie.

La question du réaménagement du domaine public, évoqué pour le cas de Melbourne par exemple, peut ainsi servir de mètre étalon. Il existe souvent une réelle réticence du public à l'extension du domaine public ! Le blocage provient peut-être du sentiment de liberté, d'isolement et de sécurité qui dérive en général de la fréquentation volontaire d'espaces privés (logements, clubs de sport, commerces…) dans lesquels il est plus facile de limiter ou de choisir ses interrelations sociales. Il s'agit donc de ne pas opposer frontalement domaines public et privé. L'erreur serait d'affirmer la supériorité du premier sur le second, y compris en constatant la pauvreté paysagère et fonctionnelle d'un agencement périurbain dans lequel se succèdent les îlots privatisés. Un chez soi est sans doute aussi vital qu'un parc public ou des trottoirs pour l'équilibre de l'être social. Il relève ainsi de la responsabilité des urbanistes et paysagistes de concevoir (et des élus d'imposer) des espaces publics de bonne qualité, régulièrement entretenus, sécures, diversifiés et adaptés aux usagers afin de créer une plus-value reconnue au niveau de la qualité de vie. "*On n'établit pas une géographie plus juste, par une répartition qui satisfait les préoccupations politiques et morales des autorités ; on obtient le résultat recherché en améliorant les conditions de vie du peuple*". (Gottman, 1966 : 218).

Pourquoi décréter *a priori* que le pragmatisme ne saurait pas se montrer au moins l'égal du présupposé déterminisme du projet urbain ? "*Le micro-langage de l'urbanisme est impératif et contraignant. Non seulement l'habitant n'a pas participé à son élaboration : telle est, dans sa société, la situation des usagers devant la plupart des systèmes sémiologiques constitués. Mais davantage, il est privé de la liberté de réponse. L'urbaniste monologue ou harangue : l'habitant est forcé d'écouter, sans toujours comprendre*". (Choay, 1965 : 80)

Si une opinion peut être émise sans aucune prétention moralisatrice, les urbanistes et les architectes se devraient de ne jamais oublier que leur devoir quotidien est de dessiner la ville pour leurs voisins et non pour eux, pour le bien être social et physique de millions d'anonymes. Faut-il laisser les praticiens et leurs commanditaires imposer aux citadins des formes et modes de vie qu'ils n'ont pas choisis ? Ceci équivaudrait à considérer que quelques-uns ont une légitimité intellectuelle et démocratique leur conférant un droit sur la liberté du plus grand nombre. Individuellement, cette idée est difficilement acceptable. C'est pour cela qu'il faut draper le tout sous le grand manteau de l'intérêt général. Logiquement, cet intérêt général ne saurait se plier aux choix résidentiels, apparemment si dévastateurs pour l'environnement et la société, de millions de ménages aux Etats-Unis, en Australie, au Canada ou dans le monde. A l'inverse, il me paraît tout autant intolérable que nous puissions minoritairement et unilatéralement cautionner, *in fine*, la mise au ban (un paradoxe géohistorique intéressant) et la déportation massive mais salutaire des païens vers la Cité ! "*Il existe un fort paradoxe entre la condamnation de la suburbanité et la promotion pour un retour à une ville plus compacte alors même que la demande sociale en maisons individuelles ne cesse de s'affirmer*" (Brennetot, 2008) [13].

Le bon sens, plus que l'expertise, dicte ce compromis : sauvons le périurbain ou, plus précisément, organisons-le, accompagnons-le, tirons en le meilleur ! Ayons le courage et l'intelligence d'accepter que les ménages puissent encore faire ce choix de vie (d'autres feront celui de l'urbain plein) qui n'est pas plus dévalorisant socialement qu'une urbanité aux vertus parfois plus idéelles que réelles, souvent plus discriminantes qu'universelles. Seulement, hors de question de laisser carte blanche aux lotisseurs et aux élus alors que des enjeux forts existent aussi bien en matière de gouvernance de ces espaces que de morphologie et de fonctionnalité. Polycentrisme et intégration, mixité des lieux et des habitants s'imposent

[13] Brennetot A, (2008), "Faut-il oublier Frank Lloyd Wright ?", *Cybergéo, E-Topiques*.

comme les clefs de la réussite potentielle d'une telle entreprise. Une agglomération de 500 km² pose-t-elle réellement problème si elle s'organise sur la base de plusieurs centralités multifonctionnelles, pensées en termes de densification graduée et innovante écologiquement, parfaitement connectées entre elles par les transports de masse rapides, confortables, ponctuels et abordables ? Le péri-urbanisme doit trouver une place parmi l'enseignement de l'aménager en France et ailleurs.

Je ne suis pas un faiseur de ville. Je suis professionnellement à court de solutions techniques, mais le souhait final est pourtant facile à formuler : trouver un compromis entre la ville trop étriquée ou dense qui mène à la promiscuité plutôt qu'à la proximité et la périurbanisation trop lâche pour être environnementalement et socialement acceptable et durable. Discours certes peu original, au regard des millions de pages produites dans le monde depuis 150 ans et ayant toutes pour ambition l'amélioration de la condition urbaine et humaine, y compris en se jetant à bras ouverts dans l'antre de l'utopie, voire du totalitarisme.

"*La vérité est ce que nous savons sur l'histoire de la croissance et de l'étalement urbain n'est rien en comparaison de ce que nous ne savons pas*"

(Bruegmann, 2005 : 222)

"*La métropole tend vers ce point mythique où le monde est entièrement fabriqué par l'homme, et coïncide donc parfaitement avec les désirs de celui-ci. La métropole est une machine qui agit comme une drogue et à laquelle il est impossible d'échapper, à moins qu'elle n'ait tout prévu, y compris l'évasion. En vertu de ce caractère envahissant, la réalité de la métropole devient semblable à celle de la nature, à laquelle elle s'est substituée : banale, presque invisible, et en tout cas indescriptible*"

(Koolhaas, 2002 : 293)

Si la réflexion académique, politique et praticienne sur l'organisation des espaces urbains perdure intensivement depuis aussi longtemps, nous tenons une chose pour acquise : ces questionnements nous survivront certainement. A défaut d'être déjà durable, la ville reste au moins un laboratoire ouvert, pour nous et les générations futures…

BIBLIOGRAPHIE

BIBLIOGRAPHIE GENERALE

- ABU-LUGHOD J., (1999), *New York, Chicago et Los Angeles : America's global cities*, Minneapolis University Press.
- ALBROWN M. et *al.*, (2001), "The impact of globalization on sociological concepts", *in* J. Eade (ed..), *Living the global city*, New York, Routledge : 20-36.
- ANTIER G., (2005), *Les stratégies des grandes métropoles*, Paris, Armand Colin : 38-58.
- BARLOW M., (1991), *Metropolitan Government*, London, New York, Routledge.
- BILLARD G., MADORE F., (2009), "Les Hauts de Vaugrenier. Un exemple atypique de la fermeture résidentielle en France", *Mappemonde*, http://mappemonde.mgm.fr/num21/lieux/lieux09101.html
- BILLARD G., CHEVALIER J., MADORE F., (2005), *Ville fermée, ville surveillée*, Rennes, PUR.
- BOER J., "Creative city : the making of a hotspot", *Australian Planner*, vol. 42, n°1 : 16-21.
- BOURDIN A., (2005), *La métropole des individus*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube.
- BOURDIN A., (2000), *La question locale*, Paris, PUF.
- BRENNETOT A., (2006), "Métropoles idéales pour cadres internationaux", *Annales de la recherche urbaine*, n°101 : 109-117.
- BRENNER N., KEIL R., (2006), "Global city theory in retrospect and prospect", *in* N. BRENNER, R. KEIL (ed.), *The global cities reader*, London & New York, Routledge : 3-16.
- BULEON P., DI MEO G., (2005), *L'espace sociale : lecture géographique des sociétés*, Paris, Armand Colin.
- BURGEL G., (2006), *La revanche des villes*, Paris, Hachette Littératures.
- BUSSI M., BADARIOTTI D., (2004), *Pour une nouvelle géographie du politique*, Paris, Anthropos.
- BOER J., (2005), "Creative city : the making of hotspot", *Australian Planner*, vol. 42, n°1 : 16-21.
- CATTAN N., BERROIR S., (2006), "Les représentations de l'étalement urbain en Europe : essai d'interprétation", in *La ville insoutenable*, A. BERQUE, Ph. BONNIN, C. GHORRA-GOBIN (coord.), Paris, Belin : 87-96.
- CASTELLS M, (1972), la question urbaine, Paris, F. Maspero Editions.
- CAPRON G.. (sous la direction), (2006), *Quand la ville se ferme*, Paris, Bréal
- CHADOUIN O., (2004), *La ville des individus*, Paris, L'Harmattan.
- CHALINE C., (2007), *Les nouvelles politiques urbaines : une géographie des villes*, Paris, Ellipses.
- CHALINE C., (1999), *La régénération urbaine*, Paris, PUF.
- CHARMES E., (2005), *La vie périurbaine face à la menace des gated communities*, Paris, L'Harmattan.
- CHOAY F., (1965), *L'urbanisme, utopies et réalités*, Paris, Editions du Seuil.
- COFFEY W. et *al.*, (2000), "Centralités métropolitaines", *Cahiers de Géographie du Québec*, vol.44, n°123, 227-281.
- COHEN-BACRIE B., (2003), *Promotion sur les territoires ou Comment se vendent les villes*. (*Dossier réalisé et mise en ligne par l'auteur mais l'URL n'est plus active*).

- COHEN M., (2001), "The impact of the global economy on cities", *in* M. FREIRE & R. STREN, *The challenge of urban government : policies and practices*, Washington, WBI Development Studies : 5-17
- COHEN R., (1981), "The new international division of labor, multinational corporations and urban hierarchy", *In* M. DEAR, A. SCOTT (ed.), *Urbanization and urban planning in capitalist Societies*, London & New York, Routledge : 287-315.
- COLMAN J, (2005), "It is people who are creative, not cities", Australian Planner, Vol. 42, n°1 : 22-24.
- DEGOUTIN S., (2006), *Prisonniers volontaires du rêve américain*, Paris, Editions de la Villette
- DEMANGEAU A., WEILER A., (1946), *Des maisons et des hommes : de la hutte aux gratte-ciels*, Paris, Editions Bourrelier & Cie.
- DI MEO G., (1998), *Géographie sociale et territoires*, Paris, Nathan.
- DUMONT M, DEVISME L., (2004), "Les métamorphoses du marketing urbain", *EspacesTemps.net*, http://espacestemps.net/document1831.html
- ESTEBE P., (2008), *Gouverner la ville mobile*, Paris, PUF.
- FRUG G., (2007), "Les trois décentralisations : France/Etats-Unis", *Urbanisme*, janvier-février 2007, n°352 : 81-86.
- GORRA-GOBIN C., (2003), "De la métropolisation et de la glocalisation : l'impact des discours des chercheurs américains", *Espace, Population et Sociétés*, n° 1 : 43-50.
- GOTLIEB C., (2007), "L'America's Cup ouvre Valence sur la mer", *Diagonal*, n° 175 : 10-13.
- FAINSTEIN S., (2001), "Inegality in global city-regions", *in* A SCOTT (ed.), *Global city-regions: trends, theory, policy*, New York, Oxford University Press : 284-298.
- FALCOZ C., (2004), "Marketing territorial : un nouveau jeu de sociétés", *Publics*, mars : 6-9.
- FILIPPOVA E., GUERIN-PACE F., (2008), "Les territoires qui nous appartiennent, les territoires auxquels nous appartenons", *in* F. GUERIN-PACE et E. FILIPPOVA (dir.), *Ces lieux qui nous habitent*, Ined/L'Aube : 13-36.
- FLAMAND J-P., (1996), "La question du logement", *in* T. Paquot (dir.), *Le monde des villes*, Paris, Editions Complexe : 443-548.
- FRIEDMANN J., (1986), "The world cities hypothesis", *Development and change*, n°17 : 69-83.
- FRIEDMAN J, WOLFF G., (1982), "World city formation : an agenda for research", *International Journal of Urban Research*, n°6 : 304-344.
- HALBERT L., (2005), "La ville dans l'espace : villes, réseaux et mondialisation", *Cahiers Français : villes et territoires*, Paris, La Documentation Française, n°328 : 18-23.
- HALL T., (1998), *Urban geography*, London & New York, Routledge.
- HALL P, (1966), *Les villes mondiales*, Paris, Hachette.
- HALLSMITH G., (2003), *The key to sustainable development*, Gabriola Island (Canada), New Society Publishers.
- HARTER H., (2005), "Les métropoles américaines et l'invention de l'intérêt général à la fin du XIX siècle", *Les Annales de la recherche urbaine*, MTETM-PUCA, pp20-28
- JONES E., (1990), *Metropolis*, Oxford, New York, Oxford University Press.
- INGALLINA P., PARK J., (2005), "City marketing et espaces de consommation : les nouveaux enjeux de l'attractivité urbaine", *Urbanisme*, n°344 : 64-67.
- JOUVE B., (2007), *La gouvernance urbaine : une nouvelle catégorie d'actions des politiques urbaines*, http://chaire-unesco.entpe.fr/fichier_PDF/publications/chaire%20gouvernance.pdf

- JOUVE B., LEFEVRE C., (2004), "Les nouveaux enjeux de la métropolisation", *in* B. JOUVE et C. LEFEVRE (ed.), *Horizons Métropolitains*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes : 1-36.
- JOUVE B., LEFEVRE C., (2002), "Le nouvel âge d'or des villes européennes", *in* B. JOUVE et C.LEFEVRE (dir.), *Métropole ingouvernable*, Paris, Elsevier : 3-37.
- KOOLHAAS R., (2002), *New York délire*, Marseille, Editions Parenthèses.
- KOTKIN J., (2005), *The city : a global history*, New York, The Modern Library.
- KÜBLER D., (2005), "Démocratie et gouvernance d'agglomération : quelques leçons européennes", *Pouvoirs Locaux*, n°65 : 85-91.
- LAZZAROTTI O., (2006), *Habiter : la condition géographique*, Paris, Belin.
- LE GALES P. (1995), "Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine", *Revue française de science politique*, Vol.45, n°1.
- LE GOIX, (2005), *Villes et mondialisation : le défi majeur du XXIe siècle*, Paris, Ellipses.
- LEFEVRE C., (2005), "Faire des métropoles de territoires démocratiques", *Pouvoirs Locaux*, n°65 : 81-84.
- LEFEVRE C., (2004), *Les coopérations métropolitaines en Europe*, Paris, Datar.
- LEVI-STRAUSS C., 1955, *Tristes Tropique*, Paris, Pion.
- LEVY J., (2005), "Ville : en progrès ; Gouvernement peut mieux faire…", *Pouvoirs Locaux*, n°65 : 44-45.
- LEVY J., LUSSAULT M. (dir.), (2003), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin.
- LUSSAULT M., (2007), "Habiter, du lieu au monde", *in* T. PAQUOT, M. LUSSAULT, C. YOUNES (dir.), *Habiter, le propre de l'humain*, Paris, La Découverte : 35-52.
- LUSSAULT M., (2005), "Les territoires en quête d'image", *Urbanisme*, n°342 : 52-55.
- LOFTMAN P., NEVIN B., (2003), Prestige projects, city centre restructuring and social exclusion", *in* M. MILES and T. HALL (ed.), *Urban Futures*, London and New York, Routledge : 76-91.
- MADORE F., (2004), Ségrégation sociale et habitat, Rennes, Presses Universitaires de Rennes.
- MERLIN P., (2002), *L'aménagement du territoire*, Paris, PUF.
- MERLIN P., CHOAY F., (1996), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, PUF.
- MEVELLEC A., (2006), "Fixer et organiser le territoire : deux défis pour les agglomérations françaises et québécoises", *in* F. BACHELET, P. MENERAULT (dir.), *.Actions publiques et projets urbains*, Paris, L'Harmattan : 59-68.
- MIRLOUP J., (2002), "Les régions métropolitaines : problématiques, hypothèses, méthodologique", *in* J. MIRLOUP (ed.), *Régions métropolitaines et métropolisation*, Presses Universitaires d'Orléans : 7-39.
- MONTANER J-M., (2004), "Les métropoles transformées en musées ou en parcs à thèmes", *Courrier International*, Hors Série, Octobre.
- MUMFORD L., (1968), *The urban prospect*, New York, Harcourt, Brace & World, Inc.
- NOISETTE P., VALLERUGO F., (1996), Le marketing des villes : un défi pour le développement stratégique, Paris, Editions d'Organisations.
- NEGRIER E., (2005), *La question métropolitaine : les politiques à l'épreuve du changement d'échelle territoriale*, Grenoble, PUG.
- NEILSON L., (2002), "Instrument of governance in urban management", *Australian Planner*, Vol. 39, n°2 : 97-106.

- NORMAND F., (2008), "Les pays se vendent comme un produit", *Les Affaires*, 3 avril.
- NYE, J., (1990), *Bound to Lead: The Changing Nature of American Power*, New York, Basic Books.
- OBLET T., (1995), *Gouverner la ville*, Paris, Presses Universitaires de France.
- OCDE, (2000), "Réforme de la gouvernance métropolitaine", *L'observateur*.
- ORUM A., CHEN X., (2003), *The world of cities: places in comparative and historical perspectives*, Malden, Blackwell Publishing.
- PANERAI P. et *al.*, (1999), *Analyse urbaine*, Marseille, Editions Parenthèses.
- PAQUOT T., (2009), *Ghettos de riches*, Paris, Perrin.
- PAQUOT T., (2008), *La folie des hauteurs : pourquoi s'obstiner à construire des tours ?*, Paris, Bourin Editeur.
- PARK R., (1950), *Race and culture*, Glencoe, Free Press.
- PORTNEY K., (2003), *Taking sustainable cities seriously*, Cambridge, The MIT Press.
- PRETECEILLE E., (2002), "Comment analyser la ségrégation sociale", *Etudes Foncières*, n°98 : 10-16.
- PRETECEILLE E., (1995), "Ségrégations urbaines", *Sociétés Contemporaines*, n°22-23 : 5-14.
- PURCELL M., (2008), *Recapturing democracy: neoliberalization & the struggle for alternative urban futures*, New York, Routledge.
- RACINE J-B., (1993), *La ville entre Dieu et les hommes*, Paris, Anthropos.
- READER J, (2004), *Cities*, New York, Atlantic Monthly Press.
- ROSEMBERG M., (2000), *Le marketing urbain en question : production d'espace et de discours dans quatre projets de villes*, Paris, Anthropos.
- ROZENBLAT C., CICILLE P., (2003), *Les villes européennes.Analyse comparative*, Paris, La Documentation Française.
- ROUX J-M., (2009), "Tours et retours en arrière", *Urbanisme*, mai-juin, n°366 : 30-33.
- SASSEN S., (2001), *The global city*, Second Edition, Princeton & Oxford, Princeton University Press.
- SANCTON A, (2006), "City politics : municipalities and multi-level governance", in *Canadian Cities in transition : local through global perspectives*, T. BUNDING & P. FILION (ed.), Third Edition, New York, Oxford University Press : 306-319.
- SAUVAGE A., (2007), "Raisons d'habiter", *in* T. PAQUOT, M. LUSSAULT, C. YOUNES (dir.), *Habiter, le propre de l'humain*, Paris, La Découverte : 69-88.
- SCHNEIDER-SLIWA R., (2006), "Global and local forces in cities undergoing political change", in R. SCHNEIDER-SLIWA (ed.), *Cities in transition: globalization, political change and urban development*, Springer : 1-5.
- SCOTT A., (2001), "Global City-Regions", *in* A. SCOTT (ed.), *Global city-regions : trends, theory, policy*, Oxford University Press : 11-30.
- SENCEBE Y., (2008), "Déclin(aisons) de l'appartenance dans les territoires de l'individualisme et de la mobilité", *in* F. GUERIN-PACE et E. FILIPPOVA (dir.), *Ces lieux qui nous habitent*, Ined/L'Aube : 37-49.
- TAYLOR M., (2007), "Community participation in the real world : opportunities and pitfalls in new governance spaces", *Urban studies*, vol. 44, n°2 : 297-317.
- TOCQUER G., ZINS M., (1999), *Marketing du tourisme*, 2nde édition, Paris, Gaëtan Morin Editeur.

- TSUKAMOTO T., VOGEL R., (2007), "Rethinking globalization, the impact of central governments on world cities", *in* R. HAMBLETON, J. GROSS, *Governing cities in a global era*, New York, Palgrave/Macmillan :15-31.
- URBAIN J-D., (2002), *Paradis verts : désirs de campagne et passions résidentielles*, Paris, Payot.
- VALENTINE G., (2001), *Social geography, space and society*, New York, Prentice Hall.
- VANIER M, (2008), *Le pouvoir des territoires : essai sur l'intercommunalité*, Paris, Economica, Anthropos.
- VELTZ P., 2005, *Mondialisation, villes et territoires : l'économie d'archipel*, Paris, PUF.
- VIDAL DE LA BLACHE P., (1912), *Principes de géographie humaine*, Paris, L'Harmattan.
- VIVANT E., (2006), "La classe créative existe-t-elle ?", *Les Annales de la Recherche Urbaine*, MTETM-PUCA, n° 101 : 155-161.
- WARD S., (2002), *Planning the Twentieth-Century City : the advanced capitalist world*, New York, John Wiley and Sons Ltd : 373-374.
- WITHITEHEAD M., (2007), *Space of sustainability : geographical perspectives on the sustainable society*, Londres & New York, Routledge.

BIBLIOGRAPHIE ETATS-UNIS/CANADA

- ARTIBISE A., MELIGRANA J., (2005), "Regional governance and sustainability : the case of Vancouver", *in* F. WAGNER et *al.* (ed.), *Revitalizing the city : strategies to contain sprawl and revive the core*, New York, M.E Sharpe Inc : 96-123.
- ARTIBISE A. et *al.*, (1995), *Cascadia: Shared Visions and Strategic Alliances in a Cross-Border Region*, http://www.international.ucla.edu/profmex/volume2/4summer97/chap2.html
- ARTIBISE A, (1995), "Achieving sustainability in Cascadia : an emerging model of urban growth management in the Vancouver-Seattle-Portland corridor", *Urban Affairs Annual Review*, Sage Publication, Vol. 44 : 221-250.
- BAILLY A., DOREL G., (1992), *Etats-Unis/Canada, Livre premier : les Etats-Unis*, Géographie Universelle, R. Brunet (dir.), Paris, Belin/Reclus.
- BAKELESS J. (ed.), (1964), *The journals of Lewis et Clark*, New York, Signet Classic.
- BARNET J., (1995), *The fractured metropolis*, Bouler, Westview.
- BAULIG H., (1936), *L'Amérique septentrionale, in* Vidal de la Blache P., Gallois L. (dir.), Géographie Universelle, t XIII, Paris, A. Colin.
- BEAUREGARD R., (2006), *When America became suburban*, Minneapolis, University of Minnesota Press.
- BELMONT S. (2002), *Cities in full : explores the great potential of the American City and outlines*, Chicago, APA Planner Press.
- BERTOLET D., (2008), "Public/Private partnership redevelop town centers", *Urban Land*, August : 122-124.
- BERTON B, (2008), "Urban Fractional", *Urban Land*, February : 90 -93.
- BETHMONT J., BREUIL J-M., (1991), *Les Etats-Unis, une géographie thématique*, Paris, Masson.
- BETHMONT J., BREUIL J-M., (1989), *Les Etats-Unis : une géographie régionale*, Paris, Masson.

- BIRCH E., (2005), *Who lives downtown*, Washington DC, The Brookings Institution.
- BILLARD G., BRENNETOT A., (2009), "la dimension sociale et spatiale du huis-clos dans les séries américaines", *Colloque Les pièges des nouvelles séries américaines*, Université du Havre, 17-18 septembre 2009. (Actes à paraître).
- BILLARD G., (2006), "Le front d'urbanisation : Phoenix, Etats-Unis", *in* F. MADORE (dir.), *Le commentaire de paysages en géographie humaine*, , Collection U, Paris, Armand Colin : 167-171
- BILLARD G., (2003), "Les grandes villes-centres des Etats-Unis face au défi actuel de la métropolisation", *Espace Population et Sociétés, n° thématique : diversité des populations d'Amérique du Nord*, n° 1 : 51-63.
- BILLARD G., (2002), "Un nouvel agencement de l'environnement urbain pour une nouvelle forme d'organisation sociale ? Exemple de Seattle à travers la stratégies des villages urbains", *Mappemonde*, Paris, Armand Colin, n°611 : 84-93.
- BILLARD G., (2000), "Seattle : l'évolution ambitieuse d'une discrète métropole", *Annale de géographie*, Paris, Belin-Reclus, Vol. 68, n°4 : 30-35.
- BILLARD G., (1999), *Citoyenneté, planification et gouvernement urbains aux Etats-Unis : des communautés dans la ville*, Paris, L'Harmattan.
- BIRCH E., (2005), *Who lives downtowns*, Washington D.C., The Brookings Institution.
- BITAR S., (2008), "Affordable housing : opportunities in a down real estate market", *Urban Land*, July : 182-195.
- BLAIS P., (2005), *Les counties et les spécial districts aux Etats-Unis*, Province du Québec, Affaires municipales et régions, Synthèse.
- BLAKELY E., SNYDER M., (1999), *Fortress America : gated communities in the Unted States*, Washington DC, Brookings Institution.
- BLANCHARD R., (1933), *L'Amérique du Nord*, Collection : géographie pour tous, Paris, Fayard.
- BLANK S., (2008), "Emerging trends in real estate in 2009", *Urban Land*, October : 200-203.
- BODY-GENDROT S., (2009), "Présidence Obama : un plan urbain en cinq points", *Urbanisme*, n°364 : 35-36.
- BODY-GENDROT S., (2009), "Etats-Unis : les villes face à des inégalités sociales croissantes", *Urbanisme*, n°367 : 31- 34.
- BODY-GENDROT S., (1997), *Les villes américaines : les politiques urbaines*, Paris, Hachette.
- BOGART W., (2006), *Dont' call it sprawl : metropolitan structure in the 21th century*, Cambridge University Press.
- BOQUET Y., (2007), "Étalement urbain et politiques anti-sprawl à Denver", Colloque *Etalement urbain et ville fragmentée à travers le monde*, Orléans, 26, 27, 28 septembre 2007.
- BOQUET Y., (2003), *Les Etats-Unis*, Paris, Belin.
- BOUCHARD L., (2001), "Quebec in an era of Global City-Regions", *in* A. SCOTT (ed.), *Global city-regions : trends, theory, policy*, Oxford University Press : 50-55.
- O'M. BOWMAN A., KEARNEY R. (2007), *State and Local Government*, 7th edition, Boston, Wadsworth Publishing.
- BOURNE L., (2001), "Designing a metropolitan region : the lesson and lost opportunities of the Toronto experience", *in* M. FREIRE & R. STREN, *The challenge of urban government : policies and practices*, Washington, WBI Development Studies : 5-17.

- BREEN A., RIGBY D., (2005) *Intown livin, a different American Dream*, Washington, Island Press.
- BRENNETOT A, (2008), "Faut-il oublier Frank Lloyd Wright ?", *Cybergéo, E-Topiques*.
- BRUEGMANN R., (2006), "Exurbanization and gentrification", *The next american city*, n°11 : 28-29.
- BRUEGMANN R., (2005), *Sprawl a compact history*, Chicago, The University of Chicago Press.
- BRUEGMANN R., (2000), "The paradoxes of anti-sprawl reform", *in* R. Freestone (ed.), *Urban Planning in a changing world : the Twentieth century experience*, New York, Routledge.
- BUNTING T., RUTHERFORD T., (2006), "Transitions in an era of globalization and world city growth", *in* T. BUNDING & P. FILION, *Canadian cities in transition : local through global perspectives*, Oxford University Press : 65-85.
- BURCHELL R., DOWNS A., (2005), *Sprawl costs : economic impacts of unchecked development*, Washington DC, Island Press.
- CALAVITA N., CAVES R., FERRIER K., (2005), "The challenges of smart growth : the San Diego cases", *in* F. WAGNER et *al.* (ed.), *Revitalizing the city : strategies to contain sprawl and revive the core*, New York, M.E Sharpe Inc : 41-66.
- CALDWELL C., (1999), "Levittown to Littletown ; how the suburbs have changed", *The National Review Inc.*, 31 mai 1999.
- CALTHORPE P., FULTON W., (2001), *The regional city : planning for the end of sprawl*, Washington DC, Island Press.
- CAMPBELL T., (2008), "Smart Cities : Seattle", *Urban Land*, October : 204-206.
- CHAITKIN A.,(2009), "Harry Hopkins: The American System versus Feudalism and Fascism", *Economics*, 15 mai 2009 : 37-41.
- CHAMPAGNE E., (2002), *L'émergence du nouveau régionalisme aux Etats-Unis et sa portée sur la réorganisation des pratiques métropolitaines*, Thèse de Doctorat, INRS-Urbanisation, Culture et Société Université du Québec.
- CHARMES E., 2005, "Celebration : une horreur urbanistique ?", *Études foncières*, n° 115 : 13-17.
- CHEVALIER J., (2000), *Grandes et très grandes villes en Amérique du Nord*, Paris, Ellipses.
- CISNEROS H., ENGDAHL L., (2009), *From Despair to Hope: Hope VI and the New Promise of Public Housing in America's Cities*, Washington D.C., Brookings Institution Press.
- CLAVAL P., (1989), *La conquête de l'espace américain*, Paris, Flammarion.
- COHEN-TANUGI L., (2004), "Au cœur de la démocratie américaine, le droit", *in* Collectif, *Les Etats-Unis, people et culture*, Paris, La Découverte : 101-104.
- COLLIN J-P, ROBERSTON M., CHARRON M., (2007), "Déploiement et recomposition de l'espace métropolitain au Canada : une analyse politique", in V. HOFFMANN-MARTINOT, J., SELLERS J., *Politique et métropole, une comparaison internationale*, Paris, CNRS Edition : 11-39.
- COURCHENE T., (2001), "Ontario and Toronto responding NAFTA challenge", *in* A. SCOTT (ed.), *Global city-regions : trends, theory, policy*, Oxford University Press : 158-190.
- DAVIS M., (2003), *The dead cities*, New York, W W Norton & Co Inc.
- DAVIS M., (1997), *City of quartz*, Paris, La Découverte.
- DIERS J., (2004), *Neighbor Power : building community, the Seattle Way*, Seattle, University of Washington Press.

- DONEGAN M. et *al.*, (2008), "Which indicators explain metropolitan economic performance best ?", *Journal of the American Planning Association*, Vol. 74, n° 2 :180-195.
- DOREL G., (2006), *Atlas des Amériques*, Paris, Autrement.
- DOREL G., (2001), "Métropolisation, mondialisation, puissance. L'exemple des Etats-Unis", *Historiens et Géographes*, n° 374 : 356-362.
- DOWNS A., (2005), "Smart growth : why we discuss it more than we do it", *Journal of American Planning Associations*, Chicago, APA, Vol.71, n°4 : 367-377.
- DOWNS A., (1994), *New visions for metropolitan America*, Washington DC, The Brookings Institution.
- DUANY A., PLATER-ZYBERK E., SPECK J., (2000), *Suburban nation : the rise of sprawl and the decline of the American Dream*, New York, North View Point.
- El NASSER H., (2008), "Cities ramp kid-friendly hospitality", *USA Toda*y, 17/01/2008.
- El NASSER H., (2007a), "sky's the new limit for urban living in Texas, and beyond", *USA Toda*y,11/06/2007.
- El NASSER H., (2007b), "Builder create suburbs with downtown", *USA Toda*y, 11/06/2007.
- El NASSER H., OVERBERG P., (2001), "The effect of sprawl", *USA Toda*y, Associated Press, www.usatoday.com/news/sprawl.
- EMERSON R., (1836), *La Nature*, Traduction de P. LOSCOS - 2009, Paris, Editions Allia.
- ENGLAND K., MERCER J., (2006), "Canadian cities in continental context : global and continental perspectives on canadian urban development", *in* T. BUNDING & P. FILION, *Canadian cities in transition : local through global perspectives*, Oxford University Press : 24-39.
- EWING R., PENDAL R., CHEN D., (2002), *Measuring sprawl and it's impact*, Smart Growth America.
- EWING R., (1997), "Is Los Angeles style sprawl desirable ?", *Journal of American Planning Association*, Chicago, APA, Vol. 63, n°1 : 107-118.
- FINKEL A., CONRAD M., STRONG-BOAG V., (1993), *History of the Canadian Peoples : 1887 to present*, Toronto, Copp Clark Pitman.
- FLINT A., (2006), *This land : the battle over sprawl and the future of America*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press.
- FLORIDA R., (2002), *The rise of the creative class*, Washington Monthly, http://washingtonmonthly.com/features/2001/0205.florida.htlm
- FREDERICKSEN E., (2001), "This is not sprawl", *Architecture*, VNU publications, Vol. 12, n°1 : 49.
- FRUG G., (2007), "Les trois décentralisations : France/Etats-Unis", *Urbanisme*, janvier-février 2007, n°352 : 81-86.
- GARREAU J., (1991), *Edge City, life on the new frontier*, New York, Anchors Books.
- GARVIN A., (1996), *The American city*, New-York, McGraw-Hill.
- GEORGES P., (1986), *L'économie des Etats-Unis*, Paris, Presses Universitaires de France.
- GEORGES P., (1986), *La géographie du Canada*, Talence, Presses Universitaires de Bordeaux.
- GETIS A. et *al.*, (2001), *The United States and Canada : the land and the people*, Boston, McGrawHill : 227-282.
- GIBAND D., (2006), Géographie sociale des Etats-Unis, Paris, Ellipses.
- GILLHAM O., (2002), *The limitless city*, Washington DC, Island Press.

- GHORRA-GOBIN C. (2003), *Ville et société urbaine aux Etats-Unis*, Paris, Armand Colin.
- GHORRA-GOBIN C., (2001), "Les villes américaines à l'heure de la métropolisation", *L'information géographique*, Paris, Sedes, n°1 : 1-17.
- GHORRA-GOBIN C. (1997), *Los Angeles : le mythe américain inachevé*, Paris, Editions du CNRS.
- GLENDENING P., (2004), "Smart growth", *The Environmental Forum*, Washington, D.C, The Environmental Law Institute, January/February 2004 : 21-30.
- GOLBERG M., MERCER J., (1986), *The myth of the North American City*, Vancouver, University of British Columbia Press.
- GOLDSMITH S., "Planners ponder the future of Casacadia", *Seattle Post-Intelligencer*, 26 avril 1999.
- GOTTMANN J., (1966), *Essai sur l'aménagement de l'espace habité*, Paris, Mouton.
- GOTTMANN J., (1960), *L'Amérique*, Paris, Hachette.
- GRAFMEYER Y., (2005), *Sociologie urbaine*, paris, Armand Colin.
- GRATZ R., MINTZ N. (1998), *Cities, back from the edge, new life for downtown*, New York, Preservation Press.
- GUTFREUND O., (2006), "L'envahissement des campagnes : l'expansion métropolitaine aux Etats-Unis", in A. BERQUE, Ph. BONNIN, C. GHORRA-GOBIN (coord.), *La ville insoutenable*, , Paris, Belin :159-170.
- HANCOCK J., (1996), "Smokestacks and geraniums : planning and politics in San Diego" *in* Mary Sies and Christopher Silver (ed.), *Planning the Twentieth-Century American City*, Baltimore, The John Hopkins University Press : 160-186.
- HANDY S et *al.*, (2008), "Is support for traditionally designed communities growing *?"*, *Journal of American Planning Association*, Chicago, APA, Vol. 74, n° 2 : 209-221.
- HARTER H., (2005), "Les métropoles américaines et l'invention de l'intérêt général à la fin du XIX siècle", *Les Annales de la recherche urbaine*, MTETM-PUCA : 20-28.
- HAYDEN D., (2004), *Building Suburbia*, New York Vintage Books.
- HAYDEN D., (2004), "Building the American way : public subsidy, private space", *in* B. NICOLAIDES & A. WIESE, (2006), *The suburb reader*, New York, Routledge.
- HINSHAW M., (2007), "Gold rush", *Planning*, Chicago, American Planning Association, Vol. 73, n° 2 : 20-22.
- HISE G., (1996), "Home building and industrial decentralization in Los Angeles", *in* SIES M. & SILVER C. (ed.), *Planning the Twentieth-Century American City*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press : 240-261**.**
- HOUSTOUN L., (2007), "Living downtown", *Planning*, Chicago, American Planning Association, Vol. 73, n° 2 : 23-24.
- HOYT L., (2005), "Do Business Improvement District, organizations make a difference ?", *Journal of Planning Education and Research*, n°25 : 185-199. .
- KASPI A., (1991), *Les Américains* : Tome 1, *Naissance et essor des États-Unis (1607-1945)* et Tome 2, *Les États-Unis de 1945 à nos jours*, Paris Éditions Le Seuil.
- KASPI A**.,** BERTRAND C.J., HEFFER J., (1979), La civilisation américaine, Paris PUF.
- KIRK P., (2008), "Mixed-income housing", *Urban Land*, november/december : 283-240.
- KNEEBONE E., (2009), "Job sprawl revisited : the changing geography of metropolitan employment", *Metro Economy Series*, Washington DC, Brookings Institution.

- KREMARIK F., (2000), "Développement urbain", *Tendances sociales canadiennes*, n°11 : 20-25.
- KNOX P., (2008), *Metroburbia, USA*, New Brunswick, Rudgers University Press.
- KOOLHAAS R., (2002), *New York délire*, Marseille, Editions Parenthèses.
- KOTKIN J., (2009), "America's (sub)urban future,", *Newgeography.com*, 5/5/2009.
- KOTKIN J., (2006), "Suburbia : homeland of the american future", *The next american city*, n°11 : 19-22.
- KOVEN R., LOUDA D., (2004), "Qu'est-ce qu'un Américains", *in* Collectif, *Les Etats-Unis, people et culture*, Paris, La Découverte : 75-80.
- KRÄTKE S., (2006), "Global media cities : major nodes of globalizing culture and media industries", N. BRENNER, R. KEIL (ed.), *The global cities reader*, London & New York, Routledge : 325-331.
- KUNSTLER J., (1993), *The geography of nowhere: the rise and decline of America's man-made landscape*, New York, Touchstone.
- LADNER E., (2002), "Downtown living: a deeper look", *Land Lines*, Lincoln Institute of Land Policy, Vol. 14, n°3.
- LANG R., LEFURGY J., (2007), *Boomburbs, the rise of America's accidental cities*, Washington D.C., Brookings Institution Press.
- LANG R., BLAKELY E., (2006), "In search of the real OC : exploring the state of American suburbs", *The next american city*, n°11 : 16-18.
- LANG R. BLAKELY E., GOUGH M., (2005), "Keys to the new metropolis : America's big, fast-growing suburban counties", *Journal of American Planning Associations*, Chicago, APA, Vol.71, n°4 : 367-377.
- LANGDON P., 1994, *A better place to live*, University of Massachusetts Press.
- LEAVITT H., (1970), *Superhighway – superhoax*, Garden City, Doubleday & Co.
- LE TEXIER E., (2006), *Quand les exclus font de la politique : le barrio mexicain de San Diego, Californie*, Paris, Sciences Po.
- LERNER M. (2008), "Immigration's impact on multifamily housing", *Urban Land*, July, : 176-189.
- LEVY J., (2008), "Urbum et Orbis", Obama et nous, deux ou trois choses que peuvent dire les sciences sociales sur l'élection présidentielle américaine", *EspaceTemps.net*, http://espacestemps.net/document6783.html
- LEVY J., (2003), *Contempory urban planning*, Upper Saddle River, Prentice Hall.
- LOUIS J., HERON J-M, (1990), *William Penn et les quakers : ils inventèrent le Nouveau Monde*, Paris, Gallimard.
- LOW S., (2004), *Behind the gates : life, security and the pursuit of happiness in fortress america*, New York, Routledge
- LUEY W, Phillips D, 2000, *Confronting suburban decline*, Washington DC, Island Press.
- MARCHAND B., SCOTT A., (1991), "Los Angeles en 1990 : une nouvelle capitale mondiale", *Les Annales de Géographie*, n° 560 : 406-426.
- MAUMI C., (2009), *Usonia ou le myhte de la ville-nature américaine*, Paris, Editions de la Villette.
- McKENSIE E., (1994), *Privatopia : homeowner associations and the rise of residential private government*, Yale University Press.
- MIARIA J., 2001, "Visiting sprawl", *Urban Land*, Washington DC, Urban Land Institute, n° de juillet : 72-80.

- MEVELLEC A., (2006), "Fixer et organiser le territoire : deux défis pour les agglomérations françaises et québécoises", *in* F. BACHELET, P. MENNERAULT, D. PARIS (dir.), *.Actions publiques et projets urbains*, sous la direction de, Paris, L'Harmattan : 59-68.
- MERCIER G., (2006), "La norme pavillonnaire. Mythologie contemporaine, idéal urbain, pacte social, ordre industriel, moralité capitaliste et idéalisme démocratique", *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 50, n° 140 : 207-239.
- MILLWARD H., (2006), "Metropolitan form and the environment", *in* T. BUNDING & P. FILION, *Canadian cities in transition : local through global perspectives*, Oxford University Press : 363-378.
- MOODY J., KNUDTSEN A., (2008), "Urban suburbia", *Urban Land*, October : 178-180.
- MOULTON J., (1999), *Ten steps to a living downtown*, Washington D.C., The Brookings Institution.
- MUMFORD L., (1968), *The urban prospect*, New York, Harcourt, Brace & World, Inc.
- NELSON A., LANG R., (2007a), "The 100 next millions", *Planning*, January, APA : 4-6.
- NELSON A., LANG R., (2007b), "The rise of the megapolitans", *Planning*, January, APA : 7-12.
- NYE, J., (1990), *Bound to Lead: The Changing Nature of American Power*, New York, Basic Books.
- OCDE, (2003), "Examen territorial de l'OCDE de Montréal,", *L'observateur*, n° de janvier.
- ORFIELD M., (2002), *American Metropolitics : the new suburban reality*, Washington D.C., Brookings Institution Press.
- ORFIELD M., (1997), *Metropolitics*, Washington D.C., Brookings Institution Press.
- PAGANO M., BOWMANN A., (2000), *Vacant land in cities : an urban ressource*, Washington DC, The Brookings Institution.
- PORTER D., 1997, *Managing growth in america's communities*, Washington DC, Island Press.
- RACINE J-B., VILLEUNE P, (2002), "Etats-Unis/Canada, Livre second : Canada", *Géographie Universelle*, R. Brunet (dir.), Paris, Belin/Reclus.
- RAVALEC S, (2004), *Montréal face aux enjeux de la métropolisation : réformes et réorganisation municipales*, Mémoire de Maîtrise, Sous la direction de G. Billard, Université de Rouen.
- ROBINSON J., (1996), *Concepts and themes in the regional geography of Canada*, 4th edition,Vancouver, Talonbooks.
- RUSK D., (1995), *Cities without suburbs*, Second Edition, Washington D.C., Wilson.
- SANCTON A, (2006), "City politics : municipalities and multi-level governance", *in* T. BUNDING & P. FILION (ed.), *Canadian Cities in transition : local through global perspectives*, Third Edition, New York, Oxford University Press : 306-319.
- SELLERS J**.,** (2007), "Métropolisation et politique aux Etats-unis : d'un modèle unique à des configurations multiples", in V. HOFFMANN-MARTINOT, J., SELLERS J., *Politique et métropole, une comparaison internationale*, Paris, CNRS Edition : 41-65.
- SHERIDAN M., (2008a), "Second-tier revivals", *Urban Land*, October : 90-93.
- SHERIDAN M., (2008b), "Houston's downtown transformation", *Urban Land*, October : 84-87.

- SHERIDAN M., (2008c), "Spotlight : Hawaï/Australia/Alaska", *Urban Land*, March : 149-168.
- SMITH P., (2006), "Suburbs", *in* T. BUNDING & P. FILION, *Canadian cities in transition : local through global perspectives*, Oxford University Press : 211-233.
- SPIVAK J., (2008), "What carbon studies tell us, so far", *Urban Land*, October : 194-199.
- SOHMER R., LANG R., (2001), *Downtown rebound*, FannieMae Foundation and The Brookings Institution.
- SOLOF M., (1998), *History of Metropolitan Planning Organization*, North Jersey Transportation Planning Authority, Inc.
- SORMAN G., (2004), *Made in USA : regards sur la civilisation américaine*, Paris, Fayard.
- SOPPELSA J., (1971), *Les Etats-Unis*, Paris, PUF.
- SPERLING B., SANDER P., (2007), *Cities ranked & rated*, 2nde edition, Hoboken, Wiley Publishing.
- TEAFORD J., (2006), *The metropolitan revolution : the rise of post-urban America*, New York, Columbia University Press.
- THOREAU H., (1849), *La désobéissance civile*, Traduction de G. VILLENEUVE - 2000, Paris, Mille et une nuits.
- THOREAU H., (1854), *Walden ou la vie dans les bois*, Traduction de L. FABULET - 1922, Paris, Gallimard.
- TRAVIS W., (2007), *Geographies of the American West*, Washington D.C., Island Press.
- TURCOTTE M, (2008), "L'opposition ville/banlieue : comment la mesurer ?", *Tendances sociales canadiennes*, Statistiques Canada, n°11 : 217.
- VERGNIOLLE DE CHANTAL F., (2005), *Fédéralisme et antifédéralisme*, Paris, PUF.
- VIDAL DE LA BLACHE P., (1912), *Principes de Géographie Humaine*, Paris, l'Harmattan.
- WHITE M., WHITE L., (1977), *The intellectual versus the city : from Jefferson to Franck Lloyd Wright*, First edition 1962, Oxford, Oxford University Press.
- WOLDEN F. (2008), "Reurbanizing the new west", *Urban Land*, October : 175-177.
- ZANINETTI J-M., (2008), *Les Etats-Unis d'Amérique face au défi du développement durable*, Paris, Lavoisier.

BIBLIOGRAPHIE AUSTRALIE

- ASHTON P. WATERSON D., (2000), *Sydney takes shape*, Brisbane, Hema.
- BADCOCK B., (2000), "Home ownership and the illusion of egalitarianism", *in* P. TROY (dir.), *A History of European Housing in Australia*, Cambridge, Cambridge University Press : 254-268.
- BAUDELLE G., (1996), "Chapitre 1 : Géographie", *in* LE CAM G-G., *L'Australie et la Nouvelle-Zélande*, Rennes, PUR : 19-37.
- BILLARD G., MADORE F., (2007), "Evolution de la gouvernance métropolitaine à Sydney", *Annales de Géographie*, Paris, Armand Colin, n°656 : 398-417.
- BILLARD G., MADORE F., (2006), "Sydney, les émeutes urbaines de décembre 2005", *Urbanisme*, Paris, n°347 : 32-33.
- BILLARD G., MADORE Fr., (2004), "Fortress Australia", *Revue Urbanisme*, Paris, n°337 : 56-60.
- BERNARD M, (1995), *L'histoire de l'Australie (de 1770 à nos jours)*, Paris, L'Harmattan.
- BLAKELY E., Yip E., (2006), "The core of sustainability and housing sustainability policies : the case of sustainable housing policies in Australian states", *Dialogues in Urban Planning*, Planning Research Centre, University of Sydney.
- BLAKELY E., (2005), "Sydney's destiny", *Australian Planner*, vol.42, n°3 : 6-10.
- BROWN A.J., (2005), "Regional Governance and regionalism in Australia", *in* R. EVERSOLE AND J. MARTIN (ed.), *Participation and Governance in regional development : global trends in an Australian context*, Burlington, Adershot England : 17-35.
- BUNKER R., HOLLOWAY D., RANDOLPH B., (2005), "The expansion of urban consolidation in Sydney : social impact and implications", *Australian Planner*, vol.42, n°3 : 16-25.
- DEAN P., (2005), "The construction of Sydney's global image", *in* S. Read, J. ROSEMANN, J. ELDIJK, (dir.), *Future City* , London and New York, Spon Press : 48-59.
- DODSON J., (2003), « New planning governance for regional Sydney », *Australian Planner*, volume 40, n° 1 : 32-39.
- EVERSOLE R., MARTIN J., (2005), "Participation and governance in regional development", *in* R. EVERSOLE, J. MARTIN, *Participation and governance in regional development*, Burlington, Ashgate : 1-14.
- HAMMET S., (2000), "The late 1990's : competitive versus sustainable cities"", *in* S. HAMMET ET R. FREESTONE (ed.), T*he Australian Metropolis: a planning history*, , St Leonard, Allen & Unwin editor : 149-167.
- FORSTER C. (1999), *The Australian Cities : Continuity and change*, 2nde edition Oxford University Press, Melbourne.
- FROST L., DINGLE T., (1995), "Sustaining Suburbia : an historical perspective on Australia's Urban Growth", *in* P. TROY (dir.), *Australian Cities*, Cambridge University Press: 20-38.
- GLEESON B., (2006), "Toward a new Australian suburbanism", *Australian Planner*, Vol.43, n°1 : 10-14.
- GLEESON B., (2004), *The Future of Australia's Cities*, Griffith University, Professorial Lecture Series.
- GLEESON B., (2003), « What's driving suburban Australia? Fear in the tank, hope to the horizon », *Griffith Review: dreams of land*, ABC Books : 57-71.

- HOWARD M., (2004), "The art and the science of social domain", *Australian Planner*, Vol. 41, n°3 : 16-18.
- HUETZ DE LEMPS A., (1979), "L'Australie et la Nouvelle-Zélande", *In* Bruhnes et *al*., *Géographie régionale* , Vol. 2, Encyclopédie de la Pleyade, Paris, Gallimard.
- KREMER A., (2003), « Planning Macquarie Fields Estate », *in* J. TOON J. FALK (dir.), *Sydney, planning or politics*, Sydney, University of Sydney, Planning Research Center : 94-101.
- KUBLER D., RANDOLPH B., (2007), "Metropolitan governance in Australia : the Sydney Experience", *in* R. HAMBLETON, J. GROSS, *Governing cities in a global era*, New York, Palgrave/Macmillan :140-150.
- KUBLER D., (2005), "Problems and prospects of metropolitan governance in Sydney: towar odl or new regionalism ?, *City Futures*, University of New South Wales, n°2.
- LATHAM M., (2002), "Federal responsabilities for cities", *Australian Planner*, Vol. 39, n°2 : 103-106.
- LE CAM G-G., (1996), *L'Australie et la Nouvelle-Zélande*, Rennes, PUR.
- LENNON M., (2000), "The revival of metropolitan planning", *in* S. HAMMET ET R. FREESTONE (ed.), *The Australian Metropolis: a planning history*, St Leonard, Allen & Unwin editor : 168-187.
- McMANUS P., (2005), *Vortex cities to sustainable cities*: *Australia's urban challenge*, Sydney, University of New South Wale Press.
- Mc NEILL J., (1997), Local government in the Australian federal system, in B. DOLLERY et N. MARSHALL (ed.), *Australian local government reform and renewal*, Melbourne, MacMillan Education Australia :17-28.
- MEYER B, (2003), "Toward the compact city", *in* J. Toon, J. Falk (dir.), *Sydney, planning or politics*, Sydney, University of Sydney, Planning Research Center : 135-145.
- MURPHY P., (2007), "The metropolis", THOMPSON S, *Planning Australia : an overview of urban and regional planning*, Cambridge, Cambridge University Press : 141-157.
- NEILSON L., (2002), "Instrument of governance in urban management", *Australian Planner*, Vol. 39, n°2 : 97-106.
- NEWBERG S, (2008), "Melbourne reborn", *Urban Land*, February : 109-115.
- NEWTON P, (2002), « Urban Australia 2001 », *Australian Planner*, vol. 49, n° 1 : 37-45.
- PIZARRO R., (2006), "From Disney imagineering to a sustainable Sydney urban imagenaruim : do urban images in Hollywood entertainment media influence Sydneysider's preference for low-density single-familiy home suburbs ?", *Dialogues in Urban Planning Research Centre*, University of Sydney : 135-143.
- PEEL M., (1995), "The urban debate : from Los Angeles to the Urban Village", *in* P. TROY (dir.), *Australian Cities*, Cambridge University Press: 39-64.
- RANDOLPH B., FREESTONE R., (2008), "*Problems and prospects for suburban renewal : an Australian perspective*", *City Futures*, University of New South Wales, September.
- ROSETH J., (2003), « The end of Post-War Optimism », *in* J. TOON, J.FALK (dir.), *Sydney, planning or politics*, Sydney, University of Sydney, Planning Research Center : 91-93.
- REDONNET J-C., (1994), *L'Australie*, Que sais-je, Paris, PUF.
- SALT B., (2004), *The big shift*, Victoria, Hardie Grant Books.
- SEARLE G., (2002), "The demise of place in Sydney's economic development planning", *Australian Geographer*, Vol. 33, n° 3: 317-336.

- SKENNAR J., (2004), "Place management, community and cultural development", *Australian Planner*, Vol. 41, n°3: 19-22.
- SPILLER M., (2005), "Rebuilding ou metropolitan planning institutions", *Australian Planner*, vol.42, n°3 : 6-10.
- THORN D., (2002), *The transformation of cities : urban theory and urban life*, New York, Palgrave McMillan.
- THOMPSON S., (1994), "Home : a window on the human face of planning", *in* R. FREESTONE & H. WESTERMAN (ed.), *Spririted cities : urban planning, traffic and environmental management in the nineties*, Sydney, Federation Press : 150-162.
- VACHER L., (2000), "Le bush, espace mythique australien ou comment l'Australie rêve son territoire", *Mappemonde*, Paris, Belin, Vol.60, n°4 : 18-23.
- VINCE A., (1997), "Amalgations", *in* B. DOLLERY ET N. MARSHALL (ed.), *Australian local government reform and renewal*, Melbourne, MacMillan Education Australia : 151-171.
- WILLAMS P., (2007), "Governement, people and politics", *in* S. THOMPSON S., *Planning Australia : an overview of urban and regional planning*, Cambridge, Cambridge University Press : 29-47.
- WILMOTH D., (2003), « New direction for planning », in Toon J., Falk J. (dir.), *Sydney, planning or politics*, Sydney, University of Sydney, Planning Research Center, : 111-113.
- WITHERBY A. *et al*. (1999), *Is bigger Better ? Towards a model process for local government structural reform*, Australian Institute of Urban Studies.

BIBLIOGRAPHIE JEUX OLYMPIQUES (et manifestations sportives)

- AUGUSTIN J.-P., GILLON P., (2004), *L'olympisme, bilan et enjeux géopolitiques*, Paris, Armand Colin : 125-162.
- AUGUSTIN J.-P., (1995), *Sport, Géographie et Aménagement*, Paris, Nathan.
- BIGOT L., (2008), "L'impact de la Coupe du Monde de rugby 2007", *La Gazette des Communes*, n° du 6 octobre : 34-39.
- BILLARD G., (2006), "Après la compétition olympique, le village urbain durable : l'apport des jeux d'été de 2000 à Sydney, Australie", *Les Annales de la recherche urbaine, n° thématique : économies, connaissances, territoires*, Paris, PUCA, n°101 : 100-107.
- BURBANK M., ANDRANOVICH G., HEYING C., (2001), « *Olympic cities : lessons learned from mega-event politics* », *Journal of Urban Affairs*, Vol. 3, n° 2 : 113-131.
- BURGEL G., (2004), « Athènes, une forme Olympique ? », *Urbanisme*, n° 337 : 24-30.
- CHALLINOR C, (1999), « The olympic Village : showcasing sustainable planning and urban design », *Landscape Australia*, n° 4 : 298-302.
- CHAPPELET J.-L., (2000), « Le *management* des Jeux Olympiques : les leçons à tirer de Sydney », *Revue Olympique*, octobre-novembre : 43-47.
- CIO, (2008), *Rapport du groupe de travail du CIO pour l'acceptation des candidatures des Jeux olympiques de la XXXIe Olympiade en 2016*.
- CIO, (2004), *Rapport du groupe de travail du CIO pour l'acceptation des* candidatures à la commission exécutive du CIO, Lausanne.

- CLARK G., (2008), "Urban development from global events", Urban Land, February : 90-93.
- CLASTRES P, (2008), *Jeux Olympiques : un siècle de passion*, Paris, Les Quatre Chemins.
- DEAN P., (2005), « The construction of Sydney's global image », in READ S., ROSEMANN J., ELDIJK J., Future City, London and New York, Spon Press : 48-59.
- GOTLIEB C., (2007), « L'America's Cup ouvre Valence sur la mer », *Diagonal*, n° 175 : 10-13.
- GOTLIEB C., (2004), « Le plan stratégique métropolitain de Barcelone », *Diagonal*, n° 164 : 14-17.
- HAYNES J., (2001), *Socio-economic impact of the Sydney 2000 Olympic games*, Seminar of the International Chair in Olympism, Centre d'Estudis Olimpics i de l'Esport, Barcelone.
- HENRY A., (2005), *Projets urbains et jeux olympiques : le cas d'Athènes 2005*, Thèse de doctorat, Université de Franche-Comté, co-direction Jean Praicheux et Petros Petsimeris.
- HEYING C., BURBANK M., ANDRANOVICH G., (2001), Olympic dreams : the impact of mega-envents on local politics, Boulder-London, Lynne Rienner Publishers.
- LENSKYJ H., (2004), « Making the world safe for global capital : the Sydney 2000 Olympics and beyond », in Bale J., Christensen M. (ed.), Post-Olympism : questioning sport in the Twenty-first Century, New Yok, BERG : 135-145.
- LENSKYJ H., (2002), *The Best olympic ever : social impact of Sydney 2000*, State University of New York Press.
- MATHIOT C., (2007), "La France en quête de rayonnement : la présence hexagonale sur la scène internationale était jusque-là insignifiante", *Libération*, samedi 27 janvier 2007.
- MCKAY M., PLUMB C., (2001), « Reaching beyond the gold : the impact of the Olympic Games on real estate markets », *Global Insights*, LaSalle Investment Management, Issue 1.
- MILLET L., (1997), « Les villages Olympiques après les Jeux », *in* M. de MORAGAS SPÀ, M. LLINÈS, B. KIDD (eds.), *Olympic villages : a hundred years of urban planning and shared experiences*, International Symposium on Olympic Villages, Lausanne, CIO.
- MLLVC, (2003), *Newington News*, Summer.
- MUNOZ F., (1997), « Historic evolution and urban planning. Typology of olympic village », *in* M. de MORAGAS SPÀ, M. LLINÈS, B. KIDD (eds.), *Olympic villages : a hundred years of urban planning and shared experiences*, International Symposium on Olympic Villages, Lausanne, CIO.
- OLYMPIC CO-ORDINATION AUTHORITY, (2001), *Annual report*, Sydney.
- OWEN K., (2002), « The sydney 2000 Olympic and urban entrepreneurialism : local variations in urban governance », *Australian Geographical Studies*, Vol. 40, n° 3 : 323-336.
- PRICEWATERHOUSECOOPERS, (2002), *Business and Economic Benefits of the Sydney 2000 Olympic Games : a collation of evidence*, rapport.
- TOMLINSON A., « The Disneyfication of the Olympics », *in* BALE J., CHRISTENSEN M. (ed.), *Post-Olympism : questioning sport in the Twenty-first Century*, New York, BERG : 147-163.

DOCUMENTS OFFICIELS

- Brisbane City Council, (2006), *Corporate Plan 2006-2010*.
- Centre City Development Corporation, (2009a), *2009 downtown living guide*.
- Centre City Development Corporation, (2009b), *Downtown today*, Winter/Spring.
- Centre City Development Corporation, (2008), *Downtown today*, Winter/Spring.
- Centre City Development Corporation, (2006), *Downtown community plan*.
- CIC research Inc., (2008), *2007 Market profile and economic impact for Seattle-King County Visitors*, prepared for the Seattle's Convention and Visitors Bureau.
- City of Adelaide, (2006), *Annual report 2005-2006*.
- City of Melbourne, (2007), *Future Melbourne : community plan*.
- City of San Diego, (2006), *General Plan : city of villages*.
- *Collectif*, (1998), *Shaping our cities*, New South Wales Department of Urban Affairs and Planning.
- San Diego Association of Government, (2004), *Region Comprehensive Plan for the San Diego Region*.
- Seattle's Convention and Visitors Bureau, (2008), *Marketing Plan 2009 and annual report*.
- U.S. Department of Housing and Urban Development, (2008), *American Housing Survey* for the United States: 2007.

SITOGRAPHIE

- www.abs.gov.au/
- www.brookings.edu
- www.ccdc.com
- www.census.gov
- www.cityofseattle.net
- http://cityofsydney.nsw.gov.au/
- www.cnu.org
- www.downtownsandiego.org
- www.faa.gov
- http://globalis.gvu.unu.edu
- www.law.cornell.edu/supct/html/04-108.ZS.html
- www.melbourne.vic.gov.au
- www.metrovancouver.org
- www.newurbannews.com
- www.panynj.gov
- www.sandiego.gov
- www.sandag.org
- www.sgli.org
- www.sustainlane.com
- www.smartgrowthamerica.org
- www.soundtransit.org/News-and-Events/News-Releases/Links1stWkRidership.xml
- www.statcan.gc.ca
- www.travelportland.com
- www.vancouver-ecodensity.ca
- http://vancouver.ca/

- www.vancouver2010.com
- www.visitseattle.org

RÉFÉRENCES GRAND PUBLIC (ROMANS-FILMS-SERIES)

- GRISHAM J., (2002), *Pas de Noël cette année*, Paris, Pocket.
- GRUNDMANN P., (2005), *Surfeuses paradise*, Paris, Hachette.
- HARRISON J., (2008), *Une odyssée américaine*, Paris, Flammarion.

- *28 Days Later* (2003), réalisateur Dane Boyle.
- *28 Weeks Later* (2007), réalisateur Juan Carlos Fresnadillo
- *American Beauty*, (2000), réalisateur Sam Mendes
- *I am Legend*, (2007), réalisateur Francis Lawrence.
- *Juno*, (2007), réalisateur Jason Reitman
- *Roger and me*, (1983), réalisateur Mickaël Moore.
- *Seuls Two*, (2007), réalisateurs Eric Judor et Ramzy Beda.
- *Sleepless in Seattle* (1993), réalisatrice Nora Ephron.
- *The Day After Tomorrow* (2004), réalisateur Roland Emmerich.

- *Desperate Housewives*, (2004) série américaine, production CBS.
- *Mad Men*, (2007), série américaine, production AMC.
- *Deadwood*, (2004), série américaine, production HBO.
- *Jericho*, (2006), série américaine, production CBS.

TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Vancouver, Sydney, Seattle : trois centres-villes, trois métropoles, trois pays 15
Figure 2 : Affiche des chemins de fer anglais de la fin du XIXe siècle 22
Figure 3 : Deux exemples de construction de condominiums dans les quartiers centraux de Moscou et Santiago 27

Figure 1.1 : Les forces pesant sur le développement urbain local dans l'ère de la globalisation 43
Figure 1.2 : La croissance comparée de la population des Etats-Unis, du Canada et de l'Australie entre 1851 et 2009. 45
Figure 1.3 : Evolution de la diffusion de la population canadienne en 1901 et 2001 47
Figure 1.4 : Littoralisation et urbanisation du peuplement de l'Australie en 2006 48
Figure 1.5 : Evolution comparée de la population urbaine et rurale aux Etats-Unis entre 1790 et 2000 50
Figure 1.6 : La croissance des surfaces urbanisées aux Etats-Unis depuis 1950. 50
Figure 1.7: New York 51
Figure 1.8 : Le Power Globle, le projet de gratte-ciel d'aspiration sociales allant de la résidence rustique au seigneurial 53
Figure 1.9 : Le chemin de fer, cordon ombilical entre l'Est et l'Ouest des Etats-Unis 55
Figure 1.10 : la croissance comparée de la population états-unienne et celle des aires métropolitaines 60
Figure 1.11 : L'emprise spatiale de l'urbanisation et des aires métropolitaines aux Etats-Unis 62
Figure 1.12 : La croissance des 25 plus grandes aires métropolitaines aux Etats-Unis entre 1990 et 2005 63
Figure 1.13 : Le poids démographique et économique des métropoles actuelles aux Etats-Unis 64
Figure 1.14 : La croissance des métropoles millionnaires entre 1996 et 2006 au Canada 68
Figure 1.15 : La croissance comparée de la population australienne et des capitales d'Etats depuis le début du XXe siècle. 69
Figure 1.16 : La croissance des métropoles millionnaires entre 1996 et 2006 en Australie 70
Figure 1.17 : La croissance de la population des grandes agglomérations australiennes depuis le début du XXe siècle 70
Figure 1.18 : La hiérarchie des principales World Cities selon Friedmann 72
Figure 1.19 : La localisation métropolitaine des 500 plus grandes entreprises mondiales 73
Figure 1.20 : Le trafic international des 10 plus grands aéroports mondiaux comparé aux principaux aéroports états-uniens, canadien et australien 75
Figure 1.21 : La localisation des sièges sociaux des plus grandes firmes aux États-Uniset au Canda en 2008 77
Figure 1.22 : Localisation des 167 plus grandes firmes aux Etats-Unis en 2008 78
Figure 1.23 : Les méga-régions et aires mégapolitaines en Amérique du Nord 81

Figure 2.1: Miracle de la contrefaçon urbaine, le Pont de Brooklyn et la Tour Eiffel se font pratiquement face le long du Strip de Las Vegas 86
Figure 2.2 : Un exemple d'affiche promotionnelle de la Californie, la terre promise. 88
Figure 2.3 : L'image de différentes villes à travers les campagnes promotionnelles des compagnies aériennes américaines dans les années cinquante. 89
Figure 2.4 : Affiches promotionnelles de la Canadian Pacific 90
Figure 2.5 : Destinations des touristes étrangers en Australie en 2007. 95
Figure 2.6 : Répartition des touristes étrangers aux Etats-Unis en 2007. 96
Figure 2.7 : Nombre de conventions internationales organisées par pays en 2007 98
Figure 2. 8 : La décomposition du système marketing 103
Figure 2.9 : La nouvelle signature visuelle de la métropole de Seattle 108
Figure 2.10 : Analyse de l'impact des évènements sur le tourisme, les infrastructures, l'héritage, l'image et l'activité économique 111
Figure 2.11: Les sept sponsors d'origine américaine sur les 12 au total 116
Figure 2.12 : Le Telstra Stadium accueilli les épreuves d'athlétisme et les cérémonies des Jeux de 2000. 120
Figure 2.13 : L'Olympic boulevard, artère principale du Sydney Olympic Park, accueille marchés, carnavals, concert) 120
Figure 2.14 : Organisation urbaine de Newington 124
Figure 2.15 : L'ensemble des distinctions reçues en 2008 par Portland 129

Figure 3.1: La position intermédiaire des Etats/Nations dans la reconfiguration de la gouvernance locale 135
Figure 3.2 : Aire du Otay Mesa-Mesa de Otay Binational Corridor Strategic Plan..... 169
Figure 3.3 : les principaux participants et sponsors à l'Annual Cascadia Conference 171
Figure 3.4 : Les gouvernements locaux de la région métropolitaine de Sydney..... 173

Figure 4.1 : La naissance d'une nation suburbaine. 203
Figure 4.2 : L'idéal de suburbanité états-unienne (un exemple de soft power), à la fois sublimé et critiqué dans la série Desperate Housewives dont l'action se concentre en grande partie dans la rue (Wisteria Lane) d'une banlieue suburbaine d'une ville fictive 208
Figure 4.3 : Evolution du nombre de miles parcourus annuellement dans les métropoles états-uniennes 211
Figure 4.4 : La morphologie urbaine de Brisbane..... 219
Figure 4.5 : Mesure de l'effet donut dans les principales métropoles australiennes 220
Figure 4.6 : Mesure de l'effet donut dans les principales métropoles canadiennes...... 221
Figure 4.7 : Mesure de l'effet donut dans les principales métropoles états-uniennes. 221
Figure 4.8 : Localisation des 54 boomburbs aux Etats-Unis 223
Figure 4.9 : Répartition spatiale de l'emploi dans les 25 plus grandes métropoles états-uniennes en 2006 225
Figure 4.10 : Répartition de l'immobilier de bureaux dans plusieurs métropoles états-uniennes. 226
Figure 4.11 : La déformation visuelle de l'étalement urbain par le découpage en aires métropolitaines (exemple de l'Ouest et du Nord-Est des Etats-Unis) 229
Figure 4.12 : Mesure différenciée des densités de population dans les 25 plus grandes aires métropolitaines états-uniennes. Pour Los Angeles, deux aires statistiques (MSA, CMSA) ont été utilisées...... 231
Figure 4.13 : La mesure de l'étalement urbain en 2002 (Smart Growth America) pour les 25 plus grandes aires métropolitaines états-uniennes 234
Figure 4.14 : Les législations LEED adoptées par les gouvernements locaux aux Etats-Unis en 2009 239
Figure 4.15 : L'idéal urbain du smart growth : vie de rue, sociabilité, café en terrasse, transport en commun et densité raisonnable… 245
Figure 4.16 : Celebration, la ville de Disney dans la banlieue sud d'Orlando (Floride)..... 247
Figure 4.17: Les trois principales formes de croissance périurbaine 252

Figure 5.1 : Le secteur réaménagé (commerces, espaces récréo-touristiques et résidentiels) de Harbor Place. 262
Figure 5.2 : Seattle, exemple d'une reconquête urbaine par les infrastructures sportives 262
Figure 5.3 : Evolution du taux de croissance annuel comparé ville-centre/périphérie pour les 100 plus grandes métropoles états-uniennes (2001-2008). 267
Figure 5.4 : Evolution de la population pour les villes-centres des 25 plus grandes métropoles états-uniennes entre 2005 et 2008 268
Figure 5.5 : L'évolution de la construction d'appartements dans des immeubles de 5 logements et + aux États-Unis entre 1970 et 2006 271
Figure 5.6 : Evolution de la construction résidentielle privée dans 25 villes-centres états-uniennes de 1996 à 2007...... 272
Figure 5.7 : Part des logements individuels et collectifs dans l'évolution de la construction résidentielle privée dans 25 villes-centres états-uniennes de 1996 à 2007...... 273
Figure 5.8 : Le périmétrage multiple du downtown *de Seattle* 276
Figure 5.9 : Evolution comparée des 23 principaux downtowns *et villes aux Etats-Unis entre 1970 et 2000* 277
Figure 5.10 : Typologie de la répartition géographique de l'évolution de la population pour les villes-centres des 25 plus grandes métropoles états-uniennes entre 1990 et 2000 280
Figure 5.11 : La diversité de l'offre de logements dans le centre-ville de Seattle..... 282
Figure 5.12 : Les six principaux éléments stratégiques directs de la reconquête résidentielle actuelle des centres-villes états-uniens 285
Figure 5.13 : Evolution du parc de logements à Vancouver entre 1961 et 2006..... 288
Figure 5.14 : Localisation des différents quartiers du downtown *de Vancouver* 289
Figure 5.15 : North False Creek, l'une des concentrations les plus denses d'habitat en Amérique du Nord 290
Figure 5.16 : Exemple de la mise en retrait des immeubles au centre de la parcelle avec l'implantation de townhouses *en front de rue dans le quartier de Yaletown.* 291
Figure 5.17 : De nombreux mails piétonniers cheminent entre les parcelles et limitent l'impression étouffante provoquée par la densité d'immeubles 291

Figure 5.18 : Absence de parking en surface et utilisation du front de rue par un bâti R+3, R+4 et un parc urbain – quartier de Downtown South..... *291*
Figure 5.19 : Evolution comparée du downtown *et du reste de la municipalité de Vancouver entre 1971 et 2006*..... *292*
Figure 5.20 : Les petites ruelles du centre de Melbourne ont été réinvesties par les terrasses de cafés et de restaurants..... *295*
Figure 5.21 : Le nouveau quartier de Southbank sur la rive sud de la Yarra..... *295*
Figure 5.22 : Le quartier péricentral de la gare et du Telstra Dome en cours d'aménagement à l'ouest du centre-ville de Melbourne...... *295*
Figure 5.23 : Les cafés avec terrasse occupent souvent le RDC des immeubles d'habitation dans le centre de San Diego *297*
Figure 5.24 : L'hypermarché Ralphs avec à l'arrière plan 5 tours de logements..... *297*
Figure 5.25 : Affiches et slogans du promoteur Vantagepoint qui commercialise un condominium de 22 étages dans le centre de San Diego..... *297*
Figure 5.26 : Le profil des différents quartiers centraux de San Diego en 2007..... *299*
Figure 5.27 : Le Petco Park *et les immeubles d'habitations adjacents du quartier d'East Village à San Diego)*. *300*
Figure 5.28 : San Diego, le nouveau visage des downtowns *états-uniens ?*..... *300*
Figure 5.29 : Les développements programmés pour 2009 dans le downtown de San Diego..... *302*
Figure 5.30 : Exemples d'aménagement de type village urbain dans le cadre de la politique smart growth *menée à San Diego à l'échelle régionale*..... *303*
Figure 5.31 : La localisation des différents épicentres d'émeutes entre 2001 et 2005 et les zones d'intolérance raciale dans l'agglomération de Sydney..... *306*
Figure 5.32 : La diffusion de la croissance urbaine dans l'agglomération de Sydney entre 1947 et 2001..... *309*
Figure 5.33 : Exemples d'habitat suburbain à Campbelltown à environ 40 km du centre de Sydney. *309*
Figure 5.34 : Les nouveaux logements collectifs du quartier réhabilité de Darling Harbor..... *312*
Figure 5.35 : Le Lumière at Regent Place *qui se vend comme le premier village vertical australien (source :* Frasers Files Summer *2006 ; photo GB)*..... *312*
Figure 5.36 : Composition des ménages dans 44 villes représentatives des Etats-Unis..... *315*

Figure 6.1: La composition raciale et ethnique dans 44 villes représentatives des Etats-Unis *326*

TABLE DES TABLEAUX

Tableau 1.1 : Le classement des dix premières métropoles américaines de plus d'un million d'habitants en fonction de leur indice de créativité. 35
Tableau 1.2 : L'évolution du nombre d'aires métropolitaines aux Etats-Unis entre 1950 et 2000. 61
Tableau 1.3 : Les 25 plus grandes aires métropolitaines aux Etats-Unis en 2005 61
Tableau 1.4 : La ventilation métropolitaine des exportations en 2007 aux Etats-Unis 65
Tableau 1.5 : Evolution et population des métropoles millionnaires au Canada et en Australie en 2005 66
Tableau 1.6 : La concentration métropolitaine de l'emploi au Canada en 2001 67
Tableau 1.7 : La distribution métropolitaine des plus grandes firmes états-uniennes 76

Tableau 2.1 : Les slogans (taglines) utilisés en 2008 par les villes-centres 92
Tableau 2.2 : Nombre de conventions internationales organisées par villes en 2007 99
Tableau 2.3: La taille des Convention Centers en concurrence régionale avec celui de Seattle 107
Tableau 2.4: Les villes organisatrices des Jeux Olympiques d'été 111

Tableau 3.1 : Taille et emprise spatiale des plus grandes métropoles aux Etats-Unis, Canada et Australie 150
Tableau 3.2 : le poids des municipalités centrales dans les cinq aires métropolitaines millionnaires en Australie 151
Tableau 3.3 : L'emprise spatiale des villes-centres au sein du système métropolitain canadien. 152
Tableau 3.4 : Taille et fragmentation du pouvoir municipal dans les 25 plus grandes aires métropolitaines 160
Tableau 3.5 : Evaluation de l'impact des autorités régionales de planification pour les 25 plus grandes métropoles aux Etats-Unis 166

Tableau 4.1 : La surface de la ville-centre en comparaison de l'aire métropolitaine en Australie 215
Tableau 4.2 : Le poids comparé des villes-centres au sein de leur aire métropolitaine respective en 1950 et 2005 218
Tableau 4.3 : le poids démographique des villes-centres canadiennes et australiennes dans leur aire métropolitaine respective 219
Tableau 4.4 : Rythme de croissance de l'immobilier de bureaux dans 20 métropoles états-uniennes. 226
Tableau 4.5 : Densité des zones urbanisées au sein des principales régions de recensement métropolitain au Canada 232
Tableau 4.6 : Densité de population dans les principales métropoles australiennes 232
Tableau 4.7: Le classement SustainLane des grandes villes les plus durables aux Etats-Unis en 2008 241
Tableau 4.8 : L'empreinte carbone, exprimée en tonne métrique par an 242
Tableau 4.9 : L'empreinte carbone, exprimée en coût par an 243
Tableau 4.10 : Comparaison des revenus médians moyens entre les aires métropolitaines et les villes-centres. 257

Tableau 5.1 : Population et croissance des principales villes-centres canadiennes et australiennes entre 1996 et 2006. 264
Tableau 5.2 : Taille et croissance démographique des villes-centres des 25 plus grandes métropoles états-uniennes 265
Tableau 5.3 : Population en 2008 et évolution relative depuis 2005 des villes-centres des 25 plus grandes métropoles états-uniennes. 269
Tableau 5.4 : Evolution de la population et des logements dans les différents secteurs du downtown de Vancouver de 2001 à 2006 289
Tableau 5.5 : Les projets de construction planifiés pour 2009 301
Tableau 5.7 : Le stock de logements à loyer modéré dans le downtown de San Diego 304

Tableau 6.1 : Evolution des prix des logements entre 2000 et 2009 aux Etats-Unis 323
Tableau 6.2 : Composition et projections ethniques aux Etats-Unis 325

TABLE DES MATIERES

PREAMBULE : CERTAINES METROPOLES, PLUS QUE D'AUTRES... 1

INTRODUCTION GENERALE 9

CHAPITRE 1 : REVENIR SUR LA METROPOLISATION 29

I] EMERGENCE DU PHENOMENE METROPOLITAIN : RAPPEL HISTORIQUE 32

I.1] Prise de conscience de la globalisation 32

I.2] Conséquences locales sur les métropoles.....39

II] DE L'URBANISATION DES NOUVEAUX-MONDES AUX METROPOLES 44

II.1] L'urbanisation, premier pas vers la métropolisation 44

II.2] Les facteurs de concentration et densification des villes : le cas états-unien.....49

II.2.1] La concentration verticale du capital et des hommes : les gratte-ciel.....51

II.2.2] Les autres facteurs de concentration urbaine 54

II.3] De l'urbanisation à la métropolisation aux Etats-Unis 58

II.4] La concentration métropolitaine au Canada et Australie 66

III] LES METROPOLES ACTUELLES SONT-ELLES DES *WORLD-CITIES* ? 71

III.1] Les métropoles anglo-saxonnes comme place de commandement.....72

III.2] L'émiettement états-unien des entreprises mondiales.....75

CONCLUSION : L'ERE DE LA MEGAPOLISATION.....79

CHAPITRE 2 : VENDRE LES METROPOLES 83

I] LA PROMOTION TERRITORIALE : LE CONTEXTE ANGLO-SAXON.....86

I.1] L'expérience des Nouveaux Mondes anglo-saxons.....87

I.2] Le tourisme : une autre compétition internationale entre métropoles 94

I.2.1] Le tourisme de loisirs : une course essentielle à la reconnaissance (et aux revenus)… 94

I.1.2] La bataille au sommet du tourisme d'affaires.....97

II] LE MARKETING URBAIN : APPROCHE SYSTEMIQUE DU PRODUIT VILLE.....100

II.1] Fondements théoriques du marketing urbain.....101

II.2] Exemple d'une stratégie marketing touristique : le cas de Seattle.....104

II.2.1] Le positionnement externe de la métropole 105

II.2.2] Conforter l'identité en interne de la métropole 108

III] LA GRANDE MISE EN SCENE OLYMPIQUE DES JEUX D'ETE… 110

III.1] Les enjeux derrière l'événementiel.....110

III.2] Les Jeux Olympiques, au-delà de la manifestation sportive, l'outil marketing.....113

III.3] Les Jeux Olympiques pour changer la ville.....117

III.4] Sydney 2000 ou la réussite du projet urbain.....119

III.4.1] Le site olympique : le renforcement des actifs métropolitains 119

III.4.2] Newington : une nouvelle norme en matière de village olympique ?.....121

CONCLUSION : LES DERIVES DE LA COURSE A LA RECONNAISSANCE METROPOLITAINE.126

CHAPITRE 3 : GOUVERNER LE DIFFICILEMENT GOUVERNABLE 130
I] GOUVERNER, POURQUOI ? COMMENT ? AVEC QUI ? 133
I.1] Appareil d'Etat et dimension métropolitaine de la gouvernance 134
I.2] Quel territoire gouvernemental aujourd'hui pour la ville diluée ? 136
I.3] La gouvernance comme un remède à la fragmentation ? 138
II] LA GOUVERNANCE DES METROPOLES ANGLO-SAXONNES 142
II.1] Quelques implications du modèle fédéral 143
II.2] Les nécessités d'une coopération intra-métropolitaine dans le monde anglo-saxon 147
II.3] La fragilisation des municipalités centrales sous l'impact de l'étalement urbain 149
II.4] Quand les villes-centrales australiennes et canadiennes tentent de répondre institutionnellement à la croissance urbaine… 153
III] LES METROPOLES ETATS-UNIENNES AU PIED DU MUR… 158
III.1] A la recherche d'un gouvernement métropolitain… 158
III.2] La coopération inter-métropolitaine : les cas des régions urbaines de San Diego et de la Cascadia. 167
IV] LA DIFFICILE INTEGRATION VERTICALE DANS LA GESTION DES METROPOLES AUSTRALIENNES : LE CAS DE SYDNEY 172
IV.1] Le contexte métropolitain 172
IV.2] Organiser l'espace métropolitain : planification urbaine et coopérations locales verticales .. 174
IV.3] Gouvernement métropolitain versus coopération entre gouvernements locaux 178
CONCLUSION : QU'EN EST-IL DES CITOYENS ? 180

CHAPITRE 4 : LE DILEMME SUBURBAIN 184
I] LA SUBURBANISATION, COMME MODELE DOMINANT DE L'HABITER AUX ETATS-UNIS 186
I.1] Les fondements originels de la colonisation américaine et ses mythes 187
I.1.1] Une société qui précède son gouvernement 188
I.1.2] De l'idéologie anti-urbaine nait le suburbain 192
I.2] La déclinaison urbaine des mythes fondateurs 197
I.3] La frénésie suburbaine de *l'American Way of Life* 201
I.4] Les désenchantements de *l'urban sprawl* 207
I.5] Existe-t-il une suburbanité canadienne et australienne ? 212
II] REGARD ACTUEL SUR LA SUBURBANISATION DANS LES (EX) NOUVEAUX MONDES 216
II.1] La mesure de la suburbanisation 217
II.2] Diversification fonctionnelle et polycentrisme : l'autre visage du suburbain états-unien 222
II.3] L'étalement urbain : complexité de la mesure aux Etats-Unis 228
III] UNE REGENERESCENCE DE LA *SUBURBIA* EST-ELLE ENVISAGEABLE ? 236
III.1] Développement durable et métropoles : vers un mariage de raison ? 236
III.2] Le *New Urbanism* : nouvelle *suburbatopia* ? 244
III.2.1] Le *New Urbanism* : rien de neuf sous le soleil ? 245
III.2.2] Le *smart growth* : politique générique de gestion de l'étalement urbain 248

CONCLUSION : REINTERROGER LE MODELE SUBURBAIN 253

CHAPITRE 5 : L'HABITER RENOUVELE, *THE CITY IS BACK* ? 259

I] LE REVEIL DES VILLES-CENTRES ETATS-UNIENNES A-T-IL SONNE ? 263

I.1] Les indices d'un réveil démographique des villes-centres 265

I.2] La verticalisation de l'habitat défie la maison individuelle 270

I.3] L'hypercentralité au chevet des villes ? 275

I.3.1] La difficulté de la définition statistique des centres-villes 275

I.3.2] Trente ans d'évolution démographique des centres-villes 277

I.3.3] L'attractivité démographique des centres-villes se confirme depuis 1990 279

II] LES POLITIQUES URBAINES DE (RE)CONQUETE RESIDENTIELLE DANS LES *DOWNTOWNS* 283

II.1] Les principaux fondements de la politique résidentielle 284

II.2] Vancouver : pionnière de la densification résidentielle sur la côte ouest 287

II.3] Le projet urbain et social de Melbourne 293

II.4] San Diego: le *Starbucks Ralphs Neighborhood* (SRN) *Model* 296

III] LES PROMESSES DE L'OMBRE A SYDNEY : PURGATOIRE SUBURBAIN POUR LES EXCLUS DES PARADIS VERTICAUX 305

III.1] L'étrange révolte des *sydneysiders* 305

III.2] *The luxury city vs popular suburbs* 308

CONCLUSION : PAS D'ENFANT, PAS D'AVENIR POUR LES VILLES ? 314

CONCLUSION GENERALE 317

BIBLIOGRAPHIE 331

TABLE DES FIGURES 351

TABLE DES TABLEAUX 354

TABLE DES MATIERES 355