



HAL
open science

Les grandes villes-centres des Etats-Unis face au défi actuel de la métropolisation

Gerald Billard

► **To cite this version:**

Gerald Billard. Les grandes villes-centres des Etats-Unis face au défi actuel de la métropolisation. Espace Populations Sociétés, 2003, diversité des populations d'Amérique du Nord, 1. hal-01626503

HAL Id: hal-01626503

<https://hal.science/hal-01626503>

Submitted on 30 Oct 2017

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
Maître de conférences
Université de Rouen
UMR 6063 IDEES – laboratoire MTG
E-mail : gerald.billard@univ-rouen.fr

(*Espaces, populations et sociétés*)

LES GRANDES VILLES-CENTRES DES ETATS-UNIS FACE AU DÉFI ACTUEL DE LA METROPOLISATION

Résumé :

Cela fait pratiquement un siècle que l'échelle métropolitaine (*metropolitan districts*) a été introduite dans le recensement américain. Si avant la Seconde Guerre mondiale, le phénomène métropolitain était éclipsé par la logique de concentration au niveau des villes-centres, il s'impose désormais comme caractéristique de la structure urbaine actuelle. Le modèle radioconcentrique, organisé autour d'une ville-centre puissante, a ainsi laissé la place à une approche polynucléaire dans laquelle le poids démographique, économique et social de la ville centrale semble se réduire. Les chiffres du recensement 2000 n'inversent pas radicalement cette tendance mais de nombreux auteurs soulignent un mouvement de résurgence des grandes villes centres, provoqué à la fois par la lutte nécessaire contre les stigmates de l'étalement urbain et une intensification des flux migratoires internationaux.

Mots Clés : *Ville-Centre, Aire Métropolitaine, étalement urbain, gestion de la croissance, renouvellement urbain, Etats-Unis, San Diego.*

THE ACTUAL CHALLENGE OF MAJOR AMERICAN CENTRAL CITIES IN THE ERA OF METROPOLISATION

Abstract :

For a century now, the metropolitan level has been part of the US Census survey (*metropolitan districts*). At the beginning, the concentration movement in the central-city was the major trend ; but since World War II, the development of metropolitan areas is the main evolution of urban America. The Concentric Zone Model structured around the influent core of the inner city is quite obsolete : now, the Multiple Nuclei Model shows us the relative demographical, economical and social weakness of central cities. The Census 2000 data doesn't report a radical change in this unbalanced urban morphology evolution but some authors point out the resurgence of major central cities. The diffusion of smart growth programs, in response to the negative impacts of urban sprawl, and the international immigration seem to be the main reasons of this renewal.

Key words : *Central City, Metropolitan Areas, Urban Sprawl, Smart Growth Plan, Urban Renewal, The United States, San Diego.*

Plus qu'une nation composée de villes ou d'agglomérations, les Etats-Unis offrent l'image statistique d'un pays dans lequel rendre compte du phénomène urbain revient invariablement à travailler au niveau des aires métropolitaines. En effet, 225 millions d'Américains (*US Census 2000*) vivent actuellement dans une métropole, soit 80 % de la population du pays. Le but principal de cette contribution n'est pas de mesurer ce phénomène de métropolisation ou d'en analyser les principaux facteurs et conséquences, de nombreux auteurs ayant récemment œuvré dans ce sens (Gillham, 2002 ; Calthorpe, Fulton, 2001 ; Getis and al., 2001 ; Ghorra-Gobin, 2001 ; Chevalier, 2000...), mais plutôt de s'interroger sur le sort récent des principales villes-centres (*central cities*). Cependant, pour bien comprendre les enjeux actuels qui pèsent sur ces villes-centres, nous ne pourrions faire l'économie d'un bref bilan de la croissance métropolitaine (y compris en nous attardant sur la notion *d'urban sprawl*) et de son incidence sur les équilibres urbains. Puis, s'appuyant sur les données du recensement publiées en 2000, cette étude se fixe comme premier objectif de rendre compte de l'évolution des vingt-cinq plus grandes villes-centres étasuniennes et de mesurer leur poids au sein de leurs aires métropolitaines respectives. Ensuite, une approche qualitative permettra de saisir une partie des facteurs contribuant au nouvel essor des *central cities*. Dans un troisième temps, une approche plus fine se focalisera sur le cas de San Diego (Californie) afin d'évaluer dans quelles mesures, le mouvement actuel de densification de l'hypercentre, répondant à une démarche stratégique à l'échelle régionale¹, contribue (ou non) à assurer la renouveau de la ville-centre ?

La métropolisation et ses incidences sur les villes-centres

Les chiffres du dernier recensement général parlent d'eux-mêmes : il existe aux Etats-Unis une trentaine d'aires métropolitaines de plus d'un million et demi d'habitants (Tableau 1). Même si le rythme diffère (de + 1.8 % pour Philadelphie CMSA² à + 34.6 % pour Phoenix-Mesa MSA³), toutes ces aires métropolitaines ont connu une croissance entre 1990 et 1999 (exception faite de Pittsburgh, -2,7 %) : ceci illustre, tout en l'accentuant, le phénomène de métropolisation. Bien que le Sud et l'Ouest des Etats-Unis aient contribué pour 75 % de la croissance démographique totale des Etats-Unis entre 1990 et 1999 (+ 11 %), une quinzaine de métropoles de plus d'un million et demi d'habitants continue à croître dans le nord-est.

Si ce constat démographique n'a rien de surprenant, il n'en reste pas moins que cette obésité métropolitaine pose problème. Porter (1997) le rappelle, depuis l'Après-Guerre jusque dans les années quatre-vingt, la métropolisation a été encouragée, en particulier au niveau fédéral, et était vécue avec fierté car synonyme de développement économique. Si "la métropolisation participe de la mondialisation de l'économie" (Ghorra-Gobin, 2001), la croissance urbaine peut, en effet, s'apparenter à un signe de bonne santé économique aux conséquences localement positives sur l'emploi, les recettes fiscales, la construction de logements, le développement des services, la construction d'infrastructures et d'équipements publics... Dans ces conditions, la diffusion de l'habitat individuel en périphérie ainsi que la désindustrialisation et le redéploiement métropolitain de l'appareil productif semblent logiques et nécessaires, même s'ils affaiblissent la ville-centre ; certains *downtowns* deviennent ainsi simplement des centres parmi d'autres (Ewing, 1997). Nous pouvons

¹ San Diego Association of Governments, 2001, *Smart Growth illustrated*, 4p.

² *Consolidated Metropolitan Statistical Area* : aire métropolitaine de plus d'un million d'habitants et composée de plusieurs PMSA (*Primary Metropolitan Statistical Area*) ; une PMSA est un comté appartenant à une MSA et possédant moins de la moitié de ses actifs travaillant dans un autre comté.

³ *Metropolitan Statistical Area* : espace métropolitain composée d'une ville-centre d'au moins 50 000 habitants et de son aire d'influence (au minimum le comté mais l'espace métropolitain peut s'étendre à des comtés périphériques si ceux-ci sont fortement intégrés économiquement et socialement).

considérer que "l'espace métropolitain n'est plus organisé autour d'un centre mais un réseau de centres" (Downs, 1994), avec le sentiment que, par la diversité et la densité de certaines de leurs fonctions, les *suburbs* sont parfois plus urbaines que les centres. A titre d'exemple, entre 1979 et 1999, il fut construit trois fois plus de surface de bureaux dans les banlieues que dans les villes-centres. Mais plus que l'obsolescence de la seule approche radioconcentrique, depuis l'avènement du modèle polynucléaire (Fig.1), la métropolisation inquiète car elle stimule un étalement urbain maintenant jugé néfaste.

En fait, dès la fin des années soixante, des municipalités menacées par l'extension

Aire Métropolitaine (CMSA ou MSA)	Population 1999	Evolution 90/99 (%)
New York-Northern New Jersey-Long Island	20 196 649	3.2
Los Angeles-Riverside-Orange County	16 036 587	10.4
Chicago-Gary-Kenosha	8 885 919	7.8
Washington-Baltimore	7 359 044	9.4
San Francisco-Oakland-San Jose	6 873 645	9.5
Philadelphia-Wilmington-Atlantic City	5 999 034	1.8
Boston-Worcester-Lawrence	5 667 225	3.9
Detroit-Ann Arbor-Flint	5 469 312	5.4
Dallas-Fort Worth	4 909 523	21.6
Houston-Galveston-Brazoria	4 493 741	20.4
Atlanta	3 857 097	30.3
Miami-Fort Lauderdale	3 711 102	16.2
Seattle-Tacoma-Bremerton	3 465 760	16.7
Phoenix-Mesa	3 013 696	34.6
Cleveland-Akron	2 910 616	1.8
Minneapolis-St. Paul	2 872 109	13.1
San Diego	2 820 844	12.9
St. Louis	2 569 029	3.1
Denver-Boulder-Greeley	2 417 908	22.1
Pittsburgh	2 331 336	-2.7
Tampa-St. Petersburg-Clearwater	2 278 169	10.2
Portland-Salem	2 180 996	21.6
Cincinnati-Hamilton	1 960 995	7.9
Kansas City	1 755 899	10.9
Sacramento-Yolo	1 741 002	15.5
Milwaukee-Racine	1 648 199	2.6
San Antonio	1 564 949	18.1
Norfolk-Virginia Beach-Newport News	1 562 635	8.2
Indianapolis	1 536 665	11.3
Orlando	1 535 004	25.3

U.S. Census 2000

Tableau. 1 : Population 99 et évolution décennale des 30 plus grandes aires métropolitaines des Etats-Unis (CSMA ou MSA)

métropolitaine (Ramapo, *New York* ; Petaluma, *Californie* ; Boulder, *Colorado*, Boca Raton, *Floride...*) inaugurent les premières mesures de gestion de la croissance (*growth management*). Depuis une dizaine d'années, ces mesures se multiplient : en 1997, 22 états ont déjà adopté des règlements d'occupation des sols anti-croissance alors que l'année 1999 enregistre plus de 1 000 projets de lois visant à limiter la croissance sur l'ensemble du territoire américain (El Nasser, Overberg, 2001). Cette régulation passe par l'instauration de quotas au niveau de la construction de logements, la délimitation de zones de croissance (*growth boundaries*), la protection des espaces naturels et agricoles ou encore l'obligation pour les nouvelles opérations immobilières de supporter les charges du développement d'infrastructures (routes, assainissement...) et d'équipements publics (écoles, parcs...) indispensables au maintien de l'équilibre budgétaire des municipalités et comtés (Downs, 1994). Pourtant, ce n'est pas le principe de croissance en lui-même qui est montré du doigt mais l'une de ses déclinaisons les plus ravageuses : l'*urban sprawl*.

"Difficile de définir ce qu'est réellement l'*urban sprawl*" (Gillham, 2002 ; Miaria, 2001 ; El Nasser, Overberg, 2001 ; Ewing, 1997) car comme le rappelle Fredericksen (2001), il n'existe aucune mesure, aucun critère universellement admis : "on reconnaît simplement l'*urban sprawl* quand on le voit". Rappelons ici le travail réalisé par El Nasser et Overberg en 2001 pour le compte du journal USA Today. En partant d'un indice (*sprawl index*) agrégeant la densité d'habitants dans les espaces urbanisés et l'évolution de la population entre 1990 et 1999 dans ces mêmes zones, il s'agissait de classer les aires métropolitaines touchées par le phénomène d'*urban sprawl*. L'une des conclusions les plus controversées de cette mesure fut le classement de Los Angeles (pourtant perçue comme l'archétype de l'aire métropolitaine marquée par le phénomène d'*urban sprawl*) parmi les métropoles les moins touchées par l'étalement urbain, devancée par deux cents autres aires métropolitaines dont Nashville, Atlanta, Jacksonville, Indianapolis, Cincinnati, Washington, Boston ou encore New York...

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, 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. Fredericksen (2001) synthétise finalement cela simplement : "l'*urban sprawl*, c'est consommer plus d'espace que nous en avons réellement besoin". Si la définition reste floue et souvent dépendante des contextes locaux, les conséquences négatives de cette croissance mitée et horizontale des aires métropolitaines sont parfaitement identifiées : isolement social par manque d'interaction, difficultés d'intégration des nouvelles zones urbaines au tissu existant (connexion au réseau d'eau ou à la trame viaire, par exemple), disparition de terres agricoles (environ 100 000 hec./an), extinction de la faune et flore⁴ ou encore augmentation de l'érosion et des inondations sous les effets de l'imperméabilisation des sols. Mais la "sur-consommation automobile" (El Nasser, Overberg, 2001) se détache également comme une retombée discriminante tant l'accroissement de l'usage de l'automobile⁵ augmente les temps de trajets et les embouteillages avec des effets directs sur la pollution de l'air et la hausse des problèmes de santé (asthme...). En conclusion, pour Calthorpe et Fulton (2001), l'*urban sprawl* a eu pour principaux effets négatifs de réduire les terrains agricoles et naturels, de fracturer physiquement et socialement les communautés locales et de vider les villes-centres.

Quelle place pour les villes-centres dans la phase actuelle de métropolisation ?

La manière la plus simple de répondre à cette question est de reprendre les chiffres disponibles pour l'année 2000 (*Inside and outside metropolitan area, Census 2000 Summary File 1*) : 85 des 225 millions de métropolitains résident dans une ville-centre, soit 37,7 % seulement de la population totale. Cette répartition confirme que la suburbanisation s'est largement imposée comme le phénomène spatial le plus caractéristique de la métropolisation. En fait, les derniers chiffres du recensement confirment un état de fait qui dure depuis plus d'une trentaine d'années : en 1970, la population des villes-centres ne représentait déjà plus que 45 % du total et 39 % en 1980.

⁴ *A contrario*, les habitants des zones suburbaines sont parfois mis en danger par un contact trop fréquent avec des espèces animales dangereuses. A titre d'exemple, le 21 avril 2002, l'Arizona Daily Star rapporte une énième morsure de serpent à sonnette, cette fois-ci sur une fillette dans la banlieue de Tucson.

⁵ Entre 1969 et 1995, la population des Etats-Unis a augmenté de 23 % alors que le nombre de véhicules possédés par les ménages a connu une hausse de 143 % et que le nombre de *miles* parcourus a crû de 124 %.(source : *US Department of Transportation*).

En prenant pour cible les 25 plus grandes villes-centres des Etats-Unis, seules sept d'entre-elles possèdent plus de population que leur périphérie (Tableau 2). A l'inverse, neuf villes ne concentrent pas plus de 30 % de la population totale de l'aire métropolitaine en 1999. La comparaison avec les chiffres de 1990 accentue ce déséquilibre général car depuis 10 ans, simplement six villes (San Antonio, Austin, San Jose, Columbus, San Francisco, New York) ont réussi à accentuer leur emprise démographique sur leurs espaces périphériques.

Bien que le rapport de force, en terme de dynamique démographique et économique (environ 64 % des emplois métropolitains sont localisés en dehors de la ville-centre), semble incontestablement en faveur des espaces urbanisés hors ville centrale, certains signes laissent à penser que le déclin annoncé des villes-centres n'est pas inéducable. Luey et Phillips (2000) attirent d'ailleurs notre attention sur le fait que "ce que nous avons appelé l'ère de la

Ville-Centre	Poids / aire métropolitaine (%)	
	1999	1990
El Paso	80,3	87,1
San Antonio	73,1	70,6
Jacksonville	69,6	70,1
Memphis	58,8	60,6
Austin	57,3	55,0
San Jose	54,3	52,2
Indianapolis	51,5	53,7
Nashville-Davidson	48,6	51,9
Columbus	47,8	47,0
San Francisco	46,1	45,1
Phoenix	43,8	43,9
Houston	43,5	43,7
San Diego	43,4	44,5
New York	39,7	37,4
Milwaukee	36,2	39,1
Chicago	32,6	33,8
Baltimore	26,1	30,9
Philadelphie	25,3	26,9
Dallas	24,2	24,9
Los Angeles	23,0	24,0
Denver	22,9	23,6
Detroit	17,4	19,8
Seattle	16,3	17,4
Washington	12,1	14,4
Boston	10,4	10,5

US Census 2000

Tableau. 2 Classement et évolution du poids démographique des villes-centres par rapport à leur aire métropolitaine d'appartenance (CMSA ou MSA)

relativement spectaculaires sont à souligner.

Tout d'abord, New York enregistre un gain record de 685 714 personnes en dix ans (+ 9,4 %), confirmant ainsi le redressement observé entre 1980 et 1990 (+ 3,5 %). Ensuite, certaines villes-centres du nord-est affichent un dynamisme étonnant comme Chicago qui, après cinquante ans de déclin, enregistre une croissance de + 4 % (+ 112 000 habitants) ou encore Boston (+ 2.6 %, soit un gain de 14 858 habitants). Bien entendu, comme le montre la figure

suburbanisation après la Seconde-Guerre mondiale, caractérisée par une forte croissance démographique et économique au dépend de la ville-centre, s'est achevée dans les années 1980". Depuis, la croissance urbaine est plus complexe à modéliser avec de nombreuses zones suburbaines touchées par des pertes de population, de revenus ou encore un vieillissement du bâti, bien supérieurs à ce qui est observé dans certains quartiers centraux et péricentraux...

Une lecture de l'évolution décennale de la population des vingt-cinq plus grandes villes-centres étasuniennes semble confirmer ce que Gillham (2002) nomme "la résurgence des villes anciennes ". En fait, durant la période 1990-1999, vingt de ces vingt-cinq villes gagnent de la population (Fig. 2). Cinq villes (New York, Los Angeles, Houston, Phoenix, San Antonio) présentent, sur 10 ans, une croissance dépassant les 200 000 personnes (Tableau 3) ! Si entre 1980 et 1990, les villes de la Sunbelt, bénéficiant d'une conjoncture économique favorable, monopolisent les gains de population, le constat en 1999 est moins contrasté géographiquement. Même si globalement les villes du sud et de l'ouest continuent sur leur lancée (malgré un ralentissement du rythme de croissance pour quelques unes : Los Angeles, San Diego, San Jose, El Paso...), deux phénomènes

3, cinq grandes villes-centres du Nord-Est poursuivent leur déclin, bien qu'il faille dissocier Philadelphie et Detroit qui, en mauvaise santé démographique, ont réussi à ralentir l'hémorragie, ce qui est loin d'être le cas pour Washington DC, Baltimore et Milwaukee.

Le redressement des villes-centres : entre effets structurel et conjoncturel

Comme le souligne Gillham (2002), depuis une dizaine d'années, la surprise vient bien de la croissance démographique de certaines anciennes villes-centres de nord-est (Chicago, Boston, New York...), signifiant de manière sous-entendue que la ville redevient un lieu attractif de résidence. Ewing (1997) confirme qu'après une période de crise des années cinquante aux années soixante-dix, même certains *downtowns* font un retour remarqué au premier plan. Cependant, les chiffres du recensement ne doivent pas masquer la nature ni les causes de cette apparente reconquête. En effet, avant de parler de contre-suburbanisation ou d'inversion des forces centrifuges, la résurgence statistique des villes-centres doit être abordée de manière plus qualitative.

Ville-centre	Population 1999	Gain ou perte de population entre 90/99
New York	8 008 278	685 714
Los Angeles	3 694 820	209 422
Chicago	2 896 016	112 290
Houston	1 953 631	323 078
Philadelphie	1 517 550	-68 027
Phoenix	1 321 045	337 642
San Diego	1 223 400	112 851
Dallas	1 188 580	181 703
San Antonio	1 144 646	208 713
Detroit	951 270	-76 704
San Jose	894 943	112 695
Indianapolis	791 926	49 974
San Francisco	776 733	52 774
Jacksonville	735 617	100 387
Columbus	711 470	78 560
Austin	656 562	190 940
Baltimore	651 154	-84 860
Memphis	650 100	39 763
Milwaukee	596 974	-31 114
Boston	589 141	14 858
Washington	572 059	-34 841
Nashville	569 891	59 107
El Paso	563 662	48 320
Seattle	563 374	47 115
Denver	554 636	87 026

US Census, 2000

Tableau 3 : Population et gain démographique absolu des 25 plus grandes villes-centres étasuniennes entre 1990 et 1999

<p>DÉCLIN RAPIDE Perte de population > 5%</p> <p>Detroit Baltimore Washington DC</p>	<p>DÉCLIN LENT Perte de population entre 0.1 et 5%</p> <p>Philadelphie Milwaukee</p>
<p>New York Los Angeles Chicago Indianapolis San Francisco</p> <p>Memphis Boston El Paso Seattle</p> <p>STAGNATION OU CROISSANCE LENTE Gain de population entre 0 et 10 %</p>	<p>Houston Phoenix San Diego Dallas San Antonio Denver</p> <p>San Jose Jacksonville Columbus Austin Nashville</p> <p>CROISSANCE RAPIDE Gain de population > 10 %</p>

©G. Billard

Fig. 3 : Typologie des 25 plus grandes villes-centres étasuniennes en fonction de leur taux de croissance de population (1990-1999), d'après les classes définies par A. Downs (1994)

Tout d'abord, il apparaît relativement simple, en partant des différents cas, de lister les facteurs qui ont favorisé ou favorisent la croissance actuelle des villes centrales.

Le premier type de facteur est sans doute structurel. En effet, les ménages cherchant à accéder à la propriété se sont vu offrir d'autres alternatives que la classique maison suburbaine. A partir des années soixante, "aucune partie des Etats-Unis n'a échappé à la diffusion des condominiums" (Langdon, 1994). Cette forme de développement résidentiel, basée sur la construction d'immeubles en copropriété, a particulièrement séduit une clientèle désireuse de maîtriser la valeur vénale du bien acquis et de profiter d'aménités (piscine, salle de sports, terrain de tennis...) mais n'ayant pas l'envie ou les moyens d'accéder à la propriété en périphérie. L'aspect financier est important à souligner car le condominium offre une gamme de logements destinés à un large éventail de revenus (dans le centre-ville de San Diego, les prix de vente des logements en condominium varient de 110 000 \$ à plus de 4 millions de dollars⁶). De plus, les déductions d'impôts consenties pour l'acquisition d'une propriété en ville-centre ainsi qu'un régime fiscal moins favorable aux propriétaires bailleurs ont contribué à l'arrivée d'une population plutôt jeune (25-35 ans) vivant seule ou en couple sans enfants.

Ce nouvel engouement pour certains quartiers centraux ou péricentraux doit être tempéré d'un point du vue historique car, même au plus fort de la crise urbaine, de nombreuses zones continuaient d'être attractives d'un point du vue résidentiel (Park Avenue à New York, Georgetown à Washington DC, Beacon Hill à Boston, Nob Hill à San Francisco, La Jolla à San Diego...). Parallèlement, depuis une trentaine d'années, 70 % des grandes villes ont expérimenté diverses formes de revitalisation (*Getis et al.*, 2001) et de requalification physique, voire sociale. Certains quartiers n'ont pas eu besoin (ou en tout cas modestement) de la puissance publique pour redevenir attractif, un mouvement spontané de gentrification ayant été initié par des "pionniers urbains" (Gillham, 2002), parfois légèrement en marge de la norme (artistes, intellectuels, homosexuels...) : tels sont les exemples de Soho (New York),

⁶ Source : *Centre City Development Corporation*, 2002.

South End (Boston), North Beach ou Castro (San Francisco), French Quarter (Nouvelle-Orléans)...

D'autres opérations de renouvellement urbain reposent sur une combinaison d'investissements publics et privés, visant des districts historiques (Pioneer Square à Seattle, Gaslamp Quarter à San Diego, Art Deco District à Miami Beach...), les fronts d'eau (Fisherman's Warf à San Francisco, Farneuil Hall/Quincy Market à Boston, Inner Harbor à Baltimore...) ou relevant d'une démarche de reconquête commerciale (Horton Plaza à San Diego), culturelle (Seattle Center), sportive (Staples Center à Los Angeles), voire d'une combinaison des trois (cas du centre-ville de Phoenix avec les stades America West Arena et One Ball Park, le centre commercial Arizona Center, le Symphonie Hall et le Arizona Science Center).

A travers des exemples tels que San Antonio, Las Vegas, Orlando, Miami, l'aspect festif ou récréo-touristique de certaines reconquêtes (incluant le développement des *convention centers*) est quelquefois critiqué (Ghorra-Ghobin, 2001, Chevalier 2000). Néanmoins, elles amorcent parfois un changement d'image et une revalorisation du bâti, de l'environnement social et une sécurisation des quartiers centraux (y compris de manière peu glorieuse en déclarant non-désirables les sans-abris et/ou en déployant d'imposantes forces policières comme à New York City) pouvant stimuler un réinvestissement résidentiel à moyen terme (cas de San Diego, par exemple).

Il ne s'agit pas ici de surestimer ces opérations immobilières qui ne couvrent souvent que quelques îlots de la ville-centre. Le renouveau durable passe sans doute par la diffusion d'une planification à l'échelle métropolitaine visant notamment à densifier de manière intégrée le tissu urbain existant (par exemple, stratégie des villages urbains instaurée à Seattle⁷) et/ou à procéder à l'annexion progressive des territoires suburbains. Depuis dix ans, la progression démographique de Houston ou Nashville repose d'ailleurs en grande partie sur l'intégration de communes limitrophes. Cette dernière option permet d'accroître le transfert de charges entre la ville-centre et sa périphérie, tout en rendant possible une planification urbaine à une échelle plus pertinente.

Au delà de ces facteurs, il semblerait que la croissance actuelle des villes-centres relèverait plutôt d'un facteur conjoncturel : l'intensification de l'arrivée d'immigrés étrangers. Dans son ouvrage *The Limitless City*, Gillham (2002) consacre plusieurs paragraphes à cette hypothèse en citant notamment des études publiées par *Fannie Mae Foundation* et *Brookings Institution*. Ses conclusions sont relativement parlantes : depuis 1990, dans les cent plus grandes villes américaines, la part de la population blanche a baissé passant de 52 % à 43 % en 1999. Une ville comme New York abrite maintenant 40 % d'habitants nés à l'étranger, une part équivalente au pic enregistré en 1910. Los Angeles, Dallas, Seattle, Houston, Washington DC affichent la même tendance.

En observant la progression de quelques *downtowns*, les gains de population enregistrés entre 1990 et 1999 par Boston, Detroit, Philadelphie, Atlanta, Denver, Houston ou Chicago sont dus à une arrivée de population d'origine asiatique et hispanique. Les hispaniques ont d'ailleurs contribué pour plus de 50 % dans la progression démographique d'une soixantaine de grandes villes. Ghorra-Gobin (2001) rappelait "les grandes métropoles, face à la mondialisation de l'immigration, ont enregistré de ce fait d'importants flux migratoires en provenance des pays du Sud", et il n'est donc pas surprenant que les principales villes-centres des Etats-Unis aient capté ces flux, les quartiers centraux et péri-centraux étant les foyers d'accueils traditionnels de l'immigration internationale.

⁷ G. Billard, 2001, "Maîtriser l'étalement urbain aux Etats-Unis : évaluation du cas de Seattle", *Hommes et Terres du Nord*, USTL, n°3, pp173-177.

La croissance actuelle de la majorité des grandes villes des Etats-Unis repose sur une multiplicité de facteurs dont les combinaisons diffèrent d'un espace urbain à l'autre. Dans ces conditions, l'étude empirique permet la compréhension contextualisée d'un phénomène que l'approche statistique ne fait que mesurer.

San Diego : une ville-centre dans la normalité ?

Dans l'étude publiée par USA Today (2001), San Diego MSA obtient un classement plutôt flatteur : elle pointe parmi les 10 aires métropolitaines (sur 271) les moins touchées par l'*urban sprawl*. Elle doit notamment cette place au poids de la population métropolitaine résidant au sein de l'espace urbanisé⁸ (93,8 %). Mais San Diego diffère-t-elle réellement des autres villes-centres ?

S'il est vrai que San Diego a connu un accroissement démographique de 10,2 % entre 1990 et 2000, faisant d'ailleurs suite à une période de forte croissance entre 1980 et 1990 (+ 26,8 %), le rapport de force reste toujours en faveur de l'aire métropolitaine dont la population a augmenté de 12,9 % durant la dernière décennie. Avec 1 223 000 habitants pour la ville-centre contre 2 820 844 pour la MSA, le poids des résidents vivant hors de la ville centrale ne représente que 43,4 % du total métropolitain. En fait, profitant de la politique contractuelle de l'Etat fédéral en direction de son complexe militaro-industriel, de l'effet d'héliotropisme, de sa proximité avec le Mexique (*maquiladoras*⁹) et de son ouverture sur le Pacifique, l'aire métropolitaine de San Diego a connu un boom démographique après la Seconde Guerre mondiale (le nombre d'habitants de la MSA a été multiplié par dix depuis 1940). La ville-centre qui dominait l'ensemble en 1940 (70 % de la population totale) est devenue minoritaire depuis 1973, emboîtant ainsi le pas de la majorité des grandes villes des Etats-Unis.

D'un point de vue morphologique, rien ne permet non plus, en apparence, d'isoler le cas de San Diego. La densité de l'aire métropolitaine est très faible (415 hab./km² contre 2 094 pour la ville-centre) et son profil général semble répondre aux éléments caractéristiques de l'*urban sprawl* définis par Ewing (1997) : non-rentabilité des transports en commun, pollution automobile et hausse des temps moyens de trajets (San Diego est parmi les cinq aires métropolitaines étasuniennes souffrant le plus de congestion automobile¹⁰), sur-consommation des terrains agricoles (seul type d'occupation des sols en recul depuis 1990), dégradation du milieu naturel, manque d'équipements et de services dans les nouveaux développements immobiliers (Billard, 1999)...

Néanmoins, si en observant San Diego, les symptômes de l'*urban sprawl* peuvent être isolés, le dynamisme actuel de la ville-centre freine l'expansion urbaine centrifuge. En valeur absolue, San Diego a gagné 112 851 nouveaux habitants entre 1990 et 2000 et pesé ainsi pour 35,7 % dans le gain total de la MSA. Plus étonnant, avec un solde démographique positif de + 2 477 personnes entre 1990 et 2000, le centre-ville a contribué pour 16 % dans la croissance de la ville. Et contrairement à beaucoup de *downtowns*, c'est en large majorité l'arrivée de la population blanche (66 % de la croissance) qui a alimenté la reconquête résidentielle. En dépit de flux importants d'immigration asiatique et hispanique¹¹, San Diego reste aussi l'une des

⁸ *Urbanized area* = zone métropolitaine dans laquelle réside au moins 1000 hab. par *mile* carré. (*US Census*).

⁹ Usines localisées au Mexique, mais contrôlées par des capitaux étrangers, produisant des biens destinés à une exportation immédiate et bénéficiant d'un régime douanier avantageux.

¹⁰ *San Diego Union Tribune*, juin 2001.

¹¹ Les hispaniques représentent 23 % de la population totale des banlieues et 21 % de la ville-centre (SANDAG, 1999a).

rare grandes villes-centres aux Etats-Unis (avec Charlotte et Seattle) à posséder un revenu annuel par habitant supérieur à celui observé en zone suburbaine, (Gillham, 2002).

L'un des principaux atouts de la ville reste sa taille (plus de 500 km²) qui finalement lui donne des allures d'agglomération, en évitant cependant quelques effets négatifs secondaires. Le premier est sans nul doute la relative faiblesse de l'évasion fiscale. La métropolisation n'a pas été synonyme d'une forte redistribution de l'emploi au profit des *edges cities* : en 2001, la ville-centre concentre 76 % des emplois dans les firmes de plus de 500 salariés, 55 % des fonctionnaires et 88 % des bureaux (SANDAG, 2002). Dans l'aire métropolitaine, les zones d'emplois qui accueillent le plus de migrations pendulaires sont toutes situées en ville-centre (Central San Diego, Kearny Mesa, Peninsula, University). En prenant comme autre indicateur fort la répartition des centres commerciaux en 2001, 49 % de la surface commerciale totale de l'aire métropolitaine est localisée dans différents quartiers de San Diego (Downtown, La Jolla, University, Mission Valley, Fashion Valley...), avec un gain de 3 points par rapport à la distribution observée en 1991 (SANDAG, 2002) ! Il faut ajouter à ce rapide bilan les 45,6 millions de personnes ayant fréquenté les différents sites récréo-touristiques de la ville-centre en 2001 pour mieux comprendre que la métropolisation n'a pas totalement vidé la ville de sa substance économique, sociale et culturelle...

Objectif 2020 : "*Protecting and saving paradise*¹²..."

Les Américains ont le sens du marketing territorial : la *Centre City Development Corporation* (CCDC), l'agence chargée du redéveloppement du centre-ville, accole en 2000 la notion de Paradis à la ville de San Diego ("*Downtown : Paradise in progress*"). Mais un bon slogan ne suffit pas pour affronter la difficile gestion d'une aire métropolitaine qui devra absorber un million de nouveaux résidents dans les 20 prochaines années, en construisant 400 000 logements supplémentaires (SANDAG, 1999b). San Diego souffre déjà d'un déficit de logements locatifs à loyers modérés alors que 90 % des terrains vacants de la MSA sont planifiés pour accueillir des maisons individuelles en accession à la propriété, dans un marché immobilier où le prix de vente médian d'une maison se situe à un niveau record de 280 000 \$¹³ !

Paradoxalement, ce sont les mesures pour gérer la croissance qui, en réduisant les opportunités foncières, font grimper les prix. Le phénomène avait déjà été observé dans les années soixante-dix, période durant laquelle le maire de San Diego, Pete Wilson, avait placé des terrains en réserve (*growth boundaries*). Ces mesures, parmi les premières aux Etats-Unis pour une grande ville, n'avaient pas résisté à la pression de la métropolisation. Pourtant, trente ans plus tard, le débat sur la gestion de la croissance est toujours d'actualité. En avril 2002, l'Etat de Californie a introduit un projet de loi (*Bill SB1521*) pour encourager et réguler l'orientation de la croissance urbaine dans des secteurs déjà urbanisés¹⁴. Concernant, l'aire métropolitaine de San Diego, durant l'été 2000, la San Diego Association of Governments (SANDAG), sorte de gouvernement régional composé entre-autres des principaux représentants des municipalités de la MSA, finalise son plan de gestion de la croissance (*smart growth plan*) : *Region 2020, working together to shape our future*. Construite en s'appuyant sur des projections démographiques estimant à un million le nombre de nouveaux résidents à l'horizon 2020, cette politique vise à combattre l'*urban sprawl* en dirigeant la croissance résidentielle et économique vers les villes-centres, en développant des

¹² *San Diego Union-Tribune*, juillet 2001.

¹³ *San Diego Union-Tribune*, janvier 2000.

¹⁴ *San Diego Union-Tribune*, avril, 2002.

équipements et services publics dans les zones acceptant la densification, en encourageant des alternatives à l'usage des voitures personnelles et en protégeant les espaces naturels (SANDAG, 2000a). Cette approche systémique devrait permettre de préserver de l'urbanisation 160 000 hectares de terrains d'ici vingt ans par rapport à la régulation en vigueur avant 2000. Mais 52 % du foncier actuellement vacant appartient à des propriétaires privés contre 5 % aux municipalités, ce qui devrait rendre difficile l'application d'un tel plan.

La ville de San Diego a répondu favorablement à la démarche initiée par la SANDAG en révisant son schéma directeur (*General Plan*) qui datait de 1979, avec comme objectif d'intégrer 350 000 habitants supplémentaires et 50 000 nouveaux logements avec simplement 10 % de terrains vacants. La stratégie choisie repose sur un découpage du territoire municipal en zones qui, selon leur profil, pourront supporter différents degrés de densification. Ce plan, sous-titré *City of Villages*, s'appuie sur le concept de villages urbains, déjà en vigueur à Phoenix ou Seattle, et encourageant la diversité des logements, la mixité sociale et culturelle, la multifonctionnalité des lieux, une amélioration des services et équipements publics, l'aménagement d'espaces piétonniers (City of San Diego, 2002)... Même si les habitants sont étroitement associés à cette démarche depuis 1999, le syndrome NIMBY, la préférence des ménages pour les espaces urbains peu denses ainsi que l'attitude parfois ambiguë de la municipalité annonçant que seuls les quartiers jouant le jeu des villages urbains verront leurs infrastructures et services publics améliorés, peuvent laisser planer un doute sur la totale efficacité d'une telle planification.

Néanmoins, la ville de San Diego tire sans doute une partie de son attractivité de l'image positive désormais dégagée par le *downtown*. La population résidente du *downtown* estimée à moins 4 000 personnes en 1960 atteint maintenant 16 128 habitants (Fig. 4). Depuis 1975, en prenant appui sur la construction d'un centre commercial parmi les plus plébiscités des Etats-Unis pour son agencement et son architecture (Horton Plaza) et la requalification du District Historique (Gaslamp Quarter), la CCDC (*Centre City Development Corporation*), l'agence de réaménagement du centre-ville, va impulser la création de 22 000 emplois mais aussi et surtout, la construction de 5 200 logements (condominiums, *townhouses*) dont 1 800 à loyer modéré (CCDC, 2001). Plus de 70 millions de dollars ont été investis dans les parcs publics, l'éclairage de rue, le mobilier urbain, les écoles, les crèches, les réseaux énergétiques, de distribution d'eau et d'assainissement afin d'assurer une reconquête résidentielle durable. Il y a trois ans, l'enseigne Ralph a ouvert un supermarché alimentaire en plein cœur du centre-ville, preuve ultime de la nouvelle vocation de l'hypercentre. D'ici trois ans, 5 000 nouveaux logements sont programmés avec pour ambition dans les vingt prochaines années d'atteindre la barre des 50 000 résidents permanents. Bien entendu, le renouvellement urbain du centre-ville a aussi été mis en scène pour créer un environnement festif séduisant (70 restaurants, 35 night-clubs, deux cents magasins, un théâtre, deux multiplexes, un front de baie revitalisé, un *convention center* parmi les plus fréquentés des Etats-Unis, en projet une nouvelle bibliothèque et un stade de Base-ball) mais c'est peut-être le prix à payer pour limiter l'étalement urbain et "sauver le paradis"...

Quel avenir pour les villes-centres ?

Il s'avère relativement aisé d'identifier les moteurs de la suburbanisation (Ewing, 1997) : la recherche d'un foncier bon marché et facilement aménageable pour la construction, l'avènement de l'automobile et l'exode important des classes moyennes fuyant la dégradation de l'environnement social et physique des villes-centres (et en particulier des *inner-cities*). Les

Etats-Unis avaient des prédispositions à l'*urban sprawl* : les valeurs de l'*American Dream* ou du *Way of Life*, véhiculées par la classe moyenne, sacralisent la maison avec jardin, la famille et le retour à la nature abaissant la ville au rang d'espace stressant et immoral. Mais comme le soulignent Calthorpe et Fulton (2001), le peuple Américain n'est plus familial (un quart simplement des Américains sont mariés et ont au moins un enfant) et il n'y aurait donc plus de modèle universel et donc, plus de voie unique pour le développement résidentiel.

Alimentant également l'idée d'un ralentissement de la croissance urbaine sans limite, Miaria (2001) ou El Nasser et Overberg (2001) arguent que certaines aires métropolitaines (Los Angeles, Las Vegas, Phœnix.) verront leur expansion limitée par l'impact de barrières naturelles (montagnes, collines, océan, désert...) ou anthropiques (frontières, parcs nationaux, terrains militaires, réserves indiennes...). Cette hypothèse trouve d'ailleurs un écho favorable dans le cas de San Diego coincée entre la frontière avec le Mexique au sud, les montagnes et les réserves indiennes à l'est, l'océan Pacifique à l'ouest et camp Pendleton (immense terrain de manœuvre des Marines) au nord.

D'autres, tels les défenseurs du *new urbanism* (Calthorpe, Fulton, Duany, Plater-Zyberk, Moule, Solomon..), sont moins déterministes ou attentistes en prônant une démarche systématique de renouvellement urbain. L'idée est notamment de réparer, réhabiliter, remodeler et densifier les quartiers centraux, afin de créer de nouvelles opportunités résidentielles, économiques et sociales. L'idée sous jacente est de jouer sur les paradoxes de la culture américaine encourageant une urbanisation peu dense mais sûrement plus attachée à la *main street* (et sans doute à la centralité) qu'aux longs boulevards commerciaux ; une société aux valeurs communautaires fondatrices qui se sont maintenant mutées en un communautarisme dont la logique de privatisation a supprimé des opportunités spatiales d'interaction et de socialisation. Et si la renaissance des espaces centraux, sans être le remède unique, offrait une alternative crédible à l'expansion tentaculaire des aires urbaines et à la recherche d'un attachement au lieu nécessaire dans la construction d'une identité urbaine ? Les européens pour une fois, montrent peut-être la voie aux Américains...

Références

- . Billard G., 1999, *Citoyenneté, planification et gouvernement urbains aux Etats-Unis*, Paris L'Harmattan, pp115-185.
- . Calthorpe P., Fulton W., 2001, *The regional city : planning for the end of sprawl*, Washington DC, Island Press, 304p.
- . Centre City Development Corporation, 2002, *Downtown Today*, n°36, 20p.
- . Centre City Development Corporation, 2001, *Downtown Housing Guide*, 16p.
- . City of San Diego, 2002, *General plan : strategic framework*, 70p.
- . Chevalier J., 2000, *Grandes et très grandes villes en Amérique du Nord*, Paris, Ellipses, 159p.
- . Downs A., 1994, *New visions for metropolitan America*, Washington DC, The Brookings Institution, 256p.
- . El Nasser H., Overberg P., 2001, "The effect of sprawl", *USA Today*, Associated Press, www.usatoday.com/news/sprawl.
- . Ewing R., 1997, "Is Los Angeles style sprawl desirable ?", *APA Journal*, Chicago, APA, Vol. 63, n°1 pp107-118.
- . **Fredericksen E., 2001, "This is not sprawl", *Architecture*, VNU publications, Vol. 12, n°1, p49.**
- . Gillham O., 2002, *The limitless city*, Washington DC, Island Press, 309p.
- . Getis A. et al. 2001, *The United States and Canada : the land and the people*, Boston, McGrawHill, pp227-282.
- . Ghorra-Gobin C., 2001, "Les villes américaines à l'heure de la métropolisation", *L'information géographique*, Paris, Sedes, n°1, pp1-17.
- . Langdon P., 1994, *A better place to live*, University of Massachusetts Press, 270p.
- . Luey W, Phillips D, 2000, *Confronting suburban decline*, Washington DC, Island Press, 321p.
- . Miaria J., 2001, "Visiting sprawl", *Urban Land*, Washington DC, Urban Land Institute, n° de juillet, pp72-80.
- . Porter D., 1997, *Managing growth in america's communities*, Washington DC, Island Press, 311p.
- . San Diego Association of Government, 2002, *Info : Major activity centers in the San Diego region*, n°2, 20p.
- . San Diego Association of Government, 2000a, *Region 2020 : working together to shape our future*, 4p.
- . San Diego Association of Government, 2000b, *Info : daytime population*, n°3, 20p.
- . San Diego Association of Government, 1999a, *Info : demographic and economic characteristics*, n°2, 19p.
- . San Diego Association of Government, 1999b, *Info : 2020 cities/county forecast*, n°5, 19p.