



HAL
open science

Réformer la suburbia

Cynthia Ghorra-Gobin

► **To cite this version:**

| Cynthia Ghorra-Gobin. Réformer la suburbia. Urbanisme, 2010, pp.33-39. halshs-00547218

HAL Id: halshs-00547218

<https://shs.hal.science/halshs-00547218v1>

Submitted on 5 Jul 2011

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.

REFORMER LA SUBURBIA ?

Un éclairage sur le débat américain prônant la densité

Cynthia Ghorra-Gobin (CNRS), directeur de recherche, enseigne à l'Institut d'Etudes Politiques, (Paris). Sa recherche est centrée sur les mutations urbaines liées à la globalisation de l'économie et sur les objectifs de durabilité susceptibles d'être intégrés dans les politiques publiques.

A l'heure de la crise économique et financière dont les indicateurs -notamment les chiffres du chômage- inquiètent les responsables américains, les médias mettent l'accent sur les rencontres entre chefs d'Etat -dans le cadre du G20 réunissant des pays riches et des pays émergents- et sur les futurs accords internationaux pour faire face au changement climatique -Conférence de Copenhague en décembre 2009- pour reconforter l'opinion publique. Quant aux chercheurs en sciences sociales, leurs analyses évoquent la montée des inégalités sociales, -notamment dans les grandes villes- afin d'alerter opinion publique, associations caritatives, associations de consommateurs et élus sur le sort des chômeurs et du million de ménages directement concernés par la procédure de saisie de logement¹. Cinq Etats (dont la Californie) figurent au palmarès de la crise des *subprimes* ayant débuté au cours de l'été 2007. Tout en reconnaissant l'urgence de ces priorités sociales, l'attention sera ici portée sur les débats en cours Outre-Atlantique au sujet de l'avenir des villes, des banlieues et des territoires péri-urbains alors que le changement climatique est désormais reconnue et affirmée par l'Etat fédéral et que la ville post-carbone se présente comme une perspective inéluctable². La nomination du prix Nobel de physique Steven Chu au poste de ministre de l'énergie atteste de l'engagement de l'Etat fédéral à retravailler cette question avec l'ensemble des entreprises (notamment les fournisseurs de l'électricité) comme le souligne la loi votée en juin 2009³. Lors de la Conférence GridWeek (21-24 septembre 2009), le ministre Chu engagé dans la reconversion énergétique de son pays au profit d'énergies renouvelables - a souligné l'impératif d'un changement d'attitude de la part des industriels comme des citoyens. Certains journalistes lui ont toutefois reproché d'avoir qualifié les Américains d' « *unruly teenagers* » (adolescents indisciplinés) peu enclins à modifier leurs modes de vie.

Le débat sur l'avenir de l'urbain (terme plus exact que ville) a priori moins médiatique que le plan de relance de l'économie - *American Recovery & Reinvestment Act* (ARRA 2009)- voté par le Congrès (17 Février 2009) s'avère intense au niveau local. L'ARRA précise le montant de l'investissement public pour faire face à la crise: elle facilite la création d'emplois, l'aide aux victimes des crédits hypothécaires (afin qu'ils préservent leur logement) et l'aide aux promoteurs. Il faut en effet éviter une banqueroute fatale pour le secteur de la construction,

¹. D'après le *National Bureau of Economic Research*, l'économie américaine est déclarée être en récession depuis décembre 2007, même si le recul du PIB de 0,5% ne date que du 3^{ème} trimestre 2008 après deux hausses consécutives de 0,9% au premier trimestre et de 2,8% au deuxième.

². Le président Obama a déclaré tout au long de sa campagne qu'il adhérerait à la thèse du CC et que son pays participerait aux accords internationaux à l'occasion de la Conférence de Copenhague (décembre 2009) placée sous l'égide des Nations unies, afin de donner suite au protocole de Kyoto qui vient à échéance en 2012

³. La loi qui s'intitule « *American CleanEnergy and Security Act* », a pour objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre des Etats-Unis de 17% en 2020 par rapport au niveau de 2005 et d'instituer un marché des droits d'émission à l'image de l'Union Européenne.

un secteur économique complexe dans la mesure où -comme chacun le sait- il emploie un pourcentage élevé d'immigrés dont un grand nombre en situation illégale. Or ces immigrés, en dépit de leurs faibles salaires, réussissent à envoyer des remises (*remittances*) à leurs familles (terme pris ici dans un sens assez large) restées au pays. Le plan de relance ne concerne pas que les économistes et les chefs d'entreprises (y compris les entreprises de transports)-outre bien entendu les personnes directement affectées par la crise-, il est également au centre de discussions entre élus chercheurs, aménageurs et élus oeuvrant au niveau local.

A l'échelle nationale, les experts s'interrogent sur (1) le nombre d'emplois susceptibles d'être créés par l'ARRA et (2) sur le poids de la dette de l'Etat fédéral -compte tenu du nombre et du montant des bons du Trésor détenus par les étrangers (notamment les Chinois). Mais à l'échelle locale, la nature du débat s'avère tout autre. Les acteurs locaux (élus, professionnels de l'aménagement urbain, architectes, urbanistes, ingénieurs ainsi que les Chambres de commerce se demandent si réinvestir la ville grâce à une aide fédérale - principalement centrée sur les réseaux techniques (énergie et transports de marchandises et de personnes)- suffira à renforcer l'attractivité de la ville. De nombreux experts s'appuient sur les arguments d'économistes prenant la mesure d'un capitalisme globalisé et d'une division du travail à l'échelle mondiale prônent l'avènement de l'économie de la connaissance (*knowledge economy*) parallèlement à l'usage d'une énergie propre et renouvelable⁴. Ils sont sensibles à la notion d' « avantage comparatif » qui -loin de se dessiner comme à l'époque d'Adam Smith ou de David Ricardo au niveau national- s'articule autour de la ville-région, - traduction française d'une expression largement utilisée par les Anglo-Américains *city-region*- pour évoquer l'échelle du territoire métropolitain. Aussi nombreux sont les responsables locaux qui s'interrogent sur la durabilité de l'urbain en privilégiant et en associant dimensions morphologique et économique. Le territoire métropolitain peut-il continuer d'être performant (du point de vue économique) en dehors de toute cohérence territoriale et morphologique ? En d'autres termes un tissu urbain incluant (1) une ville centre -offrant une certaine densité morphologique (à l'exception des friches industrielles)- ainsi qu'un vaste archipel suburbain et périurbain de faible densité -en dehors de quelques pôles situés à l'intersection de réseaux autoroutiers- et (2) par ailleurs s'étendant sans aucune notion de limites et uniquement accessible grâce à la voiture individuelle, peut-il relever de la durabilité? N'est-il pas impératif, -à l'occasion d'un réinvestissement en faveur des infrastructures lourdes-, se donner les moyens de ré-agencer le tissu urbain de manière à réduire son empreinte écologique et celle de l'habitant tout en contribuant à renforcer son attractivité ?

Difficile en quelques lignes de rendre compte de l'ensemble des débats se déroulant Outre-Atlantique pour « revisiter l'urbain ». On se limitera ici à mettre l'accent sur quelques arguments utilisés par les responsables locaux pour s'émanciper du phénomène de l' « urban sprawl » et ainsi évoquer la construction du discours favorisant la densité urbaine, ou - comme le disent les habitants de Vancouver- l' « éco-densité »⁵.

⁴ . L' « économie globale » n'est pas synonyme d' « économie mondiale ». Ce dernier renvoie à la somme des économies nationales telles qu'elles sont comptabilisées alors que le premier (qui s'inscrit dans les réseaux et les flux grâce aux technologies de communication et d'information) se présente comme le vecteur croissant de l'économie mondiale. Pour plus de précisions sur les mots évoquant les mutations en cours cf. *Dictionnaire des mondialisations*, A. Colin, 2006.

⁵ . La ville de Vancouver réputée pour son souci en faveur de la prise en compte des écosystèmes fut la première sous la houlette de son maire à évoquer la notion d' « éco-densité » dès 2005. Depuis l'expression continue d'être associée à cette ville canadienne située sur le Pacifique.

1- S'émanciper du phénomène « *urban sprawl* »

L'« *urban sprawl* » (US) se présente comme une expression peu aisée à traduire en français dans la mesure où elle est susceptible de véhiculer deux sens. Elle fait référence (1) à la décentralisation économique des métropoles américaines parallèlement à la restructuration économique (ou désindustrialisation) en phase avec la globalisation de l'économie et (2) à l'une de ses manifestations les plus tangibles, l'étalement urbain. Les villes ont perdu des emplois industriels dès la fin des années 1970 au profit d'emplois dans le secteur tertiaire dont la localisation n'est plus limitée au *CBD* de la ville centre. Les chercheurs ont d'ailleurs inventé les termes de *Edge Cities* et de *Edgeless cities* pour désigner l'émergence de pôles d'emplois dans le suburbain à l'intersection d'autoroutes majeures ainsi que la diffusion d'emplois dans les territoires péri-urbains⁶. Dans le langage courant (y compris médiatique), l'US qui est également associée à l'idée d'un étalement urbain ou encore d'un émiettement urbain, fait à présent l'objet d'une critique sévère depuis que l'opinion publique a pris conscience du fait qu'elle s'opérait au détriment de terres agricoles et des espaces naturels. Cet étalement urbain participant de l'accroissement des distances parcourues au quotidien par les habitants des aires métropolitaines, est associé à la pollution de l'air (production de CO²) et au sérieux problème de congestion des réseaux autoroutiers.

Ce diagnostic sur les effets négatifs de la métropolisation et de son corollaire l'étalement urbain s'avère a priori difficile à réguler au travers de politiques municipales pertinentes, en raison de la rivalité entre élus des différentes entités municipales composant le territoire métropolitain. En effet la stratégie politique de la plupart des élus consiste (1) à se donner les moyens d'attirer les emplois à forte valeur ajoutée ainsi que les ménages aisés et (2) à externaliser coûts sociaux et environnementaux. D'où la concentration de la richesse dans certaines municipalités se donnant par ailleurs les moyens de sauvegardant l'environnement naturel pendant que d'autres accueillent les populations défavorisées et les immigrés aux faibles qualifications professionnelles. La régulation de ces fortes disparités spatiales du territoire métropolitain est peu aidé dans la mesure où elle exige l'invention d'une structure politique métropolitaine légitime (issue du suffrage universel) en mesure de dépasser la fragmentation municipale dont l'invention reviendrait bien entendu à l'Etat fédéré, à l'image de la politique menée par l'Etat de l'Oregon avec la ville de Portland notamment⁷. En ce moment le débat Outre-Atlantique est toutefois moins centré sur les disparités spatiales que sur l'étalement urbain à proprement parler. Le débat est ciblé sur la manière dont les élus locaux et les Etats fédérés peuvent s'organiser pour tirer profit de la manne fédérale pour se doter de réseaux de transports en commun et améliorer les réseaux existants tout en se lançant dans une politique de densification afin d'assurer une plus grande cohérence territoriale. La visite du ministre des transports (Ray LaHood) en France relevait de l'intérêt croissant des Américains pour la grande vitesse ferroviaire afin d'assurer les liaisons inter-métropolitaines. Une dizaine de 'corridors urbains' ont ainsi été identifiés pour bénéficier des 13 milliards de fonds fédéraux. Parmi ces dix grands projets notons le corridor californien allant de San Francisco à San Diego en passant par Sacramento et Los Angeles ainsi que le corridor du sud reliant Tulsa et Oklahoma City à Dallas-Fort Worth et Austin (Texas).

Les aménageurs et les urbanistes travaillant avec les élus locaux partagent l'idée de revoir la fabrique du tissu suburbain depuis notamment la diffusion de *The end of Suburbia* sur

⁶ . Ces deux termes ont été respectivement inventés par Joel Garreau et Robert Lang.

⁷ . Cf. les travaux de Myron Orfield qui fut le premier à utiliser le terme de "metropolitics" pour signifier l'importance d'une autorité supra-communale en vue de réguler la métropolisation.

Internet. Ce documentaire (produit en 2007) remet sérieusement en cause le *Suburban Way of Life* reposant sur le principe d'une énergie fossile peu chère, d'un gaspillage foncier et d'un zonage des fonctions urbaines (résidentiel, économique et de loisirs). Il met également en scène des intellectuels -comme Howard Kunstler⁸- qui n'ont cessé de dénoncer le phénomène de l'extension urbaine sans fin et des d'architectes -comme Peter Calthorpe- s'inscrivant dans la mouvance du *New Urbanism* et prônant le développement de lotissements résidentiels reliés à des lignes de transports urbains, « *transit-oriented development* »⁹. Suite aux critiques dénonçant le principe de la maison individuelle entourée d'un vaste jardin à proximité de la nature comme l'idéal du cadre de vie de tout ménage américain ainsi que le gaspillage du foncier¹⁰ -un argument déjà présent chez les fondateurs du *New Urbanism*-, le débat s'enrichit. Il est désormais question d'une réforme de la *suburbia* allant dans le sens de sa densification tout en prenant en compte l'échelle du piéton.

Le New Urbanism

Se définit comme un courant d'architecture et d'urbanisme américain remontant au milieu des années 1990 et regroupant des professionnels soucieux de revisiter le modèle de la faible densité suburbaine centrée sur le principe de l'habitat individuel (*single-family house*) entourée d'un jardin.

Ce courant a été à l'origine de la création d'une association intitulée *Congress for New Urbanism* (CNU) regroupant de nombreux membres répartis dans différents Etats américains et à l'étranger et organisant tous les ans un colloque où se rencontrent professionnels de l'aménagement et élus intéressés par la démarche (Etat fédéré ou local). Il repose sur une doctrine (la charte du *New Urbanism*) proposant une alternative à l'étalement urbain et au principe du zonage en mettant notamment l'accent sur la mixité, l'animation urbaine (*street life*) et l'échelle humaine des opérations d'aménagement prenant ainsi en compte le piéton. On distingue au sein du *New Urbanism* qui inclut des grands noms de l'architecture et de l'urbanisme américains deux grandes tendances : la première militant pour un renouveau de la conception architecturale et urbanistique des lotissements résidentiels au profit d'une plus grande densité morphologique (*traditional neighborhood design*) et la seconde allant jusqu'à revendiquer le principe d'une connexion à un système de transports en commun (*transit-oriented design*).

Les six membres fondateurs sont : Andres Duany et son épouse Elizabeth Plater-Zyberk (Floride), Peter Calthorpe et Dan Solomon (Californie du Nord) ainsi que Stefanos Polyzoides et son épouse Elizabeth Moule (Californie du Sud).

Ouvrages fondateurs : P.Calthorpe, *The Next American Metropolis : Ecology, Community, and the American Dream*, Princeton Architectural Press, 1993 et A. Duany, E. Plater-Zyberk & J. Speck, *Suburban Nation: The Rise and Decline of the American Dream*, North Point Press, 2000.

⁸ . *The Geography of Nowhere: The Rise and Decline of America's Man-Made Landscape*, Simon & Schuster, 1993 fut le premier d'une série d'analyses sur l'impératif de revoir l'aménagement des banlieues américaines.

⁹ . Pour une présentation synthétique du courant d'architecture et d'aménagement américain *New Urbanism*, cf. Cynthia Ghorra-Gobin *La théorie du New Urbanism est-elle en mesure de répondre au développement durable ?*, CDU, Meedat, 2006 et le site de CNU (*council for new urbanism*), <www.cnu.org>

¹⁰ . Pour une critique d'un développement urbain centré sur le principe de la maison individuelle entourée d'un vaste jardin dans trois aires culturelles, l'Europe, l'Amérique du Nord et l'Asie, cf, *La ville insoutenable*, ouvrage collectif dirigé par A. Berque, Ph.Bonnin & C. Ghorra-Gobin, Belin, 2006.

2- Refonder la banlieue : *green urbanism*, *walkable urbanism* et *smart growth*

Reforming suburbia est l'expression la plus couramment utilisée à présent aux Etats-Unis pour évoquer la perspective de développement durable et revoir les règles d'un aménagement urbain conforme à l'ère post-carbone. L'article ayant le plus marqué les professionnels est sans aucun doute celui de Roger Scruton paru dans *City Journal* en 2008, « *Re-imagining Suburbs as Towns* ». Le philosophe s'inspirant principalement des travaux de l'architecte européen Leon Krier -qui a revendiqué tout au long de son carrière les avantages de la ville traditionnelle comme moyen le plus efficace et le plus pertinent pour accommoder la densité humaine dans un cadre esthétique autorisant les échanges entre individus-, propose de revoir les mythes fondateurs de la *suburbia*. Il ne s'agit certes pas pour Scruton de revenir au principe d'une densité se construisant à partir d'une centralité unique à l'image de la ville historique européenne. Scruton propose de re-formaliser la notion même de densité en l'inscrivant cette fois-ci à l'échelle du polycentrisme métropolitain, à l'heure où ville région (city-region) se structure autour d'une pluralité de pôles. Cette nouvelle vision de l'urbain sert d'ailleurs de base à l'organisation de concours d'architecture et d'aménagement comme *Reburbia Suburban Design Competition*. Il s'agit d'inventer des modèles architecturaux susceptibles de se substituer au principe de la maison entourée d'un jardin et de promouvoir la multi-fonctionnalité en proposant commerces de proximité et autres aménités urbaines. Ce qui revient, somme toute, à proposer des modalités de densification du tissu suburbain sans pour autant s'inspirer de la ville centre de la métropole.

La remarquable analyse menée par Ann Forsyth dans *Reforming Suburbia* (2005) -que l'on retrouve systématiquement dans toute bibliographie scientifique-, atteste d'une certaine forme de convergence entre les points de vue des usagers et des promoteurs pour œuvrer en faveur d'alternatives à la banlieue traditionnelle. Ann Forsyth qui a mené des entretiens avec des élus locaux, des promoteurs et des habitants dans trois lotissements récents, -Irvine Ranch (comté d'Orange), Colombia (Maryland) et The Woodlands (banlieue de Houston)-, a démontré que le secteur privé était prêt à s'éloigner des modèles traditionnels et à élaborer des formes urbaines relativement denses tout en prenant en considération la demande sociale. Pour Ann Forsyth, la densité urbaine résidentielle s'impose afin d'éviter de gaspiller des terres et afin de favoriser la redécouverte de la marche à pied par les habitants. Christopher B. Leinberger qui a la responsabilité du département de la promotion immobilière à l'Université du Michigan, rejoint les propos tenus par Ann Forsyth et d'autres. Il revendique la notion de « *walkable urbanism* » pour défendre le principe de la densité urbaine. Son dernier ouvrage *The Option of Urbanism : Investing in a New American Dream* (2007), aborde la thématique de la refondation du rêve américain pour ce début de 21^{ème} siècle. Aussi les slogans *reforming suburbia*, *re-imagining suburbia*, *walkable urbanism* ou encore *green urbanism* s'inscrivent dans la perspective dessinée il y a 15 ans par le *New Urbanism* (courant architectural) et le *smart growth* (courant politique) pour promouvoir la densité urbaine. Réformer la banlieue signifie œuvrer pour une densification de la *suburbia* en prenant en compte la finitude des systèmes écologiques et en s'appuyant sur une certaine esthétique urbaine afin de participer à la redécouverte des bienfaits et des joies de la marche au pied pour l'habitant.

Smart Growth et le Slow Growth movement

Comme l'indique l'intitulé, la notion de *smart growth* utilisée depuis une quinzaine d'années, renvoie à l'idée d'une croissance intelligente ou encore d'une politique de développement raisonné à l'échelle locale et municipale. L'expression relève plus du champ politique et n'a pas a priori de traduction urbanistique ou morphologique spécifique. Elle indique que les élus locaux ne sont pas contraints de se soumettre à la volonté des investisseurs (promoteurs et entreprises) et qu'il leur revient de réfléchir à la manière dont ils souhaitent intégrer les programmes immobiliers dans une stratégie de moyen terme tout en prenant en compte les aspirations de leur électorat.

Une politique locale qualifiée de *smart growth* s'appuie généralement sur une mobilisation sociale de type *slow growth movement* visant à ralentir le taux d'accélération de la croissance démographique et économique afin de maintenir et préserver le cadre de vie des habitants. Cette mobilisation sociale présente parfois une certaine ambiguïté et dans certains cas a été associée au mouvement NIMBY, *not in my backyard*.

La Californie et plus précisément la Silicon Valley ont été une des scènes privilégiées du *slow growth movement* dans les années 1980. Face à la croissance exponentielle des emplois dans le secteur de la haute technologie et à une demande de logements, les promoteurs immobiliers avaient alors suggéré la création de lotissements organisés autour de petits bâtiments résidentiels dans les municipalités de Palo Alto et les communes voisines. Mais les habitants de ces municipalités soucieux de préserver leur cadre de vie façonné autour de la maison individuelle entourée d'un jardin ont réussi à se mobiliser pour empêcher la réalisation de nouveaux projets d'aménagement, en se positionnant en faveur de la préservation du cadre naturel. Ce qui a conduit à une hausse exponentielle du prix du logement et à une intensification des flux dans les réseaux autoroutiers : les employés étaient contraints de s'installer dans des communes lointaines et faire des déplacements de plus de 50 kilomètres par jour.

A présent compte tenu de la crise financière et économique, le terme de *slow growth movement* n'est plus vraiment d'actualité. Ce qui a permis à l'expression *smart growth* de se débarrasser de toute forme d'ambiguïté et ainsi de s'inscrire dans le débat politique.

Dénoncer cet idéal de la maison individuelle entourée d'un jardin au nom de la durabilité n'est pas si étrangère aux propos tenus par certains d'économistes¹¹. Dans un article du *New York Times* (juin 2008), Paul Krugman (prix Nobel de l'économie) met en cause l'idéologie de l'accession à la propriété qu'il accuse d'être responsable des dérives du système financier. De nombreuses critiques ont d'ailleurs été formulées à l'égard de l'Etat fédéral parce qu'il autorise tout ménage en accession à la propriété à déduire le montant des remboursements pour l'emprunt, du montant de ses impôts. Ce mécanisme –*home mortgage housing deduction*– qui coûte environ 80 milliards de dollars à l'Etat fédéral, profite principalement aux riches Américains -propriétaires de vastes demeures de type « *McMansions* » y compris

¹¹ . *La Ville insoutenable* est le titre d'un ouvrage collectif dirigé par A. Berque, Ph. Bonin et C. Ghorra-Gobin, Belin 2006 qui résulte de l'organisation d'un colloque à Cerisy en 2005.

pour leurs résidences secondaires- alors que de nombreux Américains aux revenus limités peinent à trouver un logement en location dans le parc social ou dans le parc privé bénéficiant du sigle 'Section 8'¹². La refondation de la banlieue passe également par une révision des mécanismes fiscaux au niveau national comme au niveau local. D'où l'usage de l'expression « *smart growth* ». La culture de l'aménagement urbain qui a désormais intégré le vocable « *green* » dans son répertoire revendique de nouveaux modèles d'urbanisme allant dans le sens d'une réinvention de la densité urbaine.

De la convergence entre « renaissance urbaine » et « réforme de la *suburbia* »

Cette période de crise financière et économique se déroule dans un contexte où l'opinion publique est consciente de l'impact du changement climatique et exprime son souhait en faveur des notions de durabilité. Elle s'avère ainsi favorable au renouveau de l'aménagement urbain sur de nouvelles bases. Nombreux sont les professionnels et élus qui prennent position en faveur d'une 'renaissance urbaine', notamment pour les villes ayant perdu au cours des récentes décennies leurs bases économiques. L'idée d'une possible renaissance urbaine à l'heure de la société post-carbone a en effet re-émergé avec force à l'occasion de l'organisation de la conférence du G20 (septembre 2009) à Pittsburgh, une ville appartenant à la *rustbelt*. De nombreux articles ont fait les éloges du Palais des Congrès de Pittsburgh jugé comme l'un des plus performants au monde en référence aux indicateurs énergétiques (*Leed*) et ont mis en évidence les métamorphoses de la ville -dont la réputation jusque dans les années 1980 était associée à la production d'acier. Pittsburgh accueille à présent de nombreux centres de recherche (secteur de la santé) et d'universités comme l' University of Pittsburgh Medical Centre (UPMC) employant plus de 50.000 personnes et la métropole compte plus de 35 universités -outre les deux prestigieuses universités de Pittsburgh et de Carnegie Mellon- ainsi que de nombreux sièges sociaux d'entreprises pharmaceutiques, sans oublier les aménités urbaines, comme les parcs urbains, les stades sportifs, les activités culturelles et le fameux orchestre philharmonique.

Pittsburgh -dont l'image était encore il y a peine 10 ans associée à celle de Detroit- a assuré sa conversion grâce à des élus locaux en mesure d'attirer des subventions fédérales et de créer des synergies avec les acteurs du secteur privé. Sa réussite autorise les Américains à croire en une possible renaissance de la ville, une idée qui renforce le courant prônant la réforme de la banlieue allant dans le sens d'une densification de son tissu afin d'assurer durabilité et développement. A l'heure où les maires des grandes villes s'appuyant sur les travaux des économistes ne cessent d'affirmer la prééminence des métropoles dans la dynamique économique, les aménageurs et l'opinion publique américains sont en train de s'approprier le discours sur la densité urbaine, un peu à l'image des débats en cours en France et en Europe¹³. L'aménagement urbain -qui se conçoit comme un moyen visant à faciliter et améliorer le cadre de vie des habitants des métropoles urbaines et comme un outil au service de la performance métropolitaine- récupère une nouvelle légitimité à l'heure de la crise

¹² . Section 8 représente le différentiel entre le loyer dans le secteur privé et le loyer réellement payé par le locataire que l'Etat fédéral subventionne.

¹³ . De nombreux architectes et urbanistes prônent en France la densification urbaine et plaident ainsi pour la ville intensive. Une excellente synthèse des principales caractéristiques de ce débat se lit dans l'entretien qu'a accordé Vincent Fouchier à l'hebdomadaire *Le Moniteur*, 11 septembre 2009, p. 26.

économique et financière. Difficile en effet de nier la force d'une demande sociale en vue de favoriser la réduction de l'empreinte écologique de la ville, ce qui signifie en fait revisiter son organisation spatiale parallèlement aux modes de vie des habitants.

Portland en Oregon

Portland est une ville (529.000 habitants) et une métropole (2,3 millions d'habitants) localisée dans l'Etat de l'Oregon (3,4 millions d'habitants), sur le bord du Pacifique*. Principalement habitée par une population blanche (les minorités noires représentent 6,6% et les minorités hispaniques 6,8%) à l'image de la population de l'Etat, la ville a su préserver son environnement naturel (forêts notamment) et à limiter l'étalement urbain (*urban sprawl*) grâce à une complicité avec l'Etat fédéré.

Les habitants de l'Oregon comme ceux de Portland ont toujours été soucieux de la préservation de l'environnement naturel. Il est vrai qu'ils habitent une région naturelle exceptionnelle en raison de la couverture forestière et de la multiplicité des lacs, s'étendant au sud du fleuve Columbia qui sert en fait à délimiter l'Etat de l'Oregon de l'Etat de Washington. Tout visiteur est par ailleurs frappé par l'inscription de lignes de chemins de fer dans le paysage urbain et par l'intensité des flux circulant sur ces réseaux. Il est vrai que dans cette région des Etats-Unis, l'essentiel du transport marchandise est assuré par le chemin de fer.

L'originalité de Portland provient du choix politique qu'elle a fait il y a plus de vingt ans pour transformer son MPO, *Metropolitan Planning Organization*, en un conseil métropolitain. Toute métropole américaine d'une certaine taille et regroupant plusieurs comtés est dotée d'une MPO, un organisme public dont l'objectif premier est de centraliser et rassembler les données concernant l'évolution de la métropole. Une MPO n'a aucune légitimité politique, en revanche elle permet aux élus locaux et à l'Etat fédéré d'avoir une vision précise des évolutions en cours et ainsi de disposer d'éléments précis pour se doter d'une vision prospective de l'aménagement et de l'extension du réseau routier et autoroutier notamment. En effet l'Etat fédéral exige la mise au point de plans et programmes effectués par le MPO avant d'attribuer tout financement au comté. A Portland, le MPO s'est ainsi transformé en conseil métropolitain auquel il revient de prendre les décisions concernant l'aménagement foncier et l'organisation des réseaux. Cette forte légitimité politique a permis au conseil métropolitain de fixer un périmètre au delà duquel toute construction est interdite. L' *Urban Growth Boundary* sert ainsi de limite spatiale à la métropole.

La métropole de Portland est souvent donnée en exemple dans les travaux de recherche comme les débats politiques concernant l'avenir de la métropole américaine pour les modalités d'une gouvernance métropolitaine dont la légitimité est reconnue de tous.

Pour une bibliographie sur la MPO et son évolution au cours de la dernière décennie, cf. CGG, *Les Etats-Unis entre local et mondial*, Paris, Presses de Sciences Po, 2000.

*. Les chiffres relèvent du recensement de 2000.