

Les mutations du périurbain aux États-Unis

Cynthia Ghorra-Gobin

Volume 38, Number 105, 1994

L'étalement urbain

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/022458ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/022458ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (print)

1708-8968 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this note

Ghorra-Gobin, C. (1994). Les mutations du périurbain aux États-Unis. *Cahiers de géographie du Québec*, 38(105), 433–441. <https://doi.org/10.7202/022458ar>

Les mutations du périurbain aux États-Unis

Cynthia Ghorra-Gobin

2, rue des Prêtres Saint-Séverin

75005 Paris

France

Depuis le milieu du XIX^e siècle, la ville américaine n'a cessé d'étendre son emprise spatiale sous l'effet de la croissance démographique et économique. Comme l'ont souligné de nombreux historiens (Fischman, Jackson et Sam Bass Warner), les Américains ont commencé à quitter la ville, à partir du moment où le principe de la maison individuelle entourée d'un jardin et à proximité de la nature s'affirmait comme cadre de vie «idéal» de la famille. L'extension spatiale du périurbain a été facilitée et accélérée par le développement de l'infrastructure ferroviaire puis du tramway (Sam Bass Warner, 1972). Jusqu'au début du XX^e siècle, ce développement périurbain a été l'apanage des classes aisées, alors que la ville était essentiellement reléguée aux fonctions économiques (production) et à l'acculturation des immigrés. La politique fédérale du logement, à partir des années 1930, suivie en 1956 par celle en faveur de la construction d'un vaste réseau national d'autoroutes urbaines (National System of Interstate and Defense Highway), ont permis à la classe moyenne et à la classe ouvrière blanches de s'installer dans le périurbain, en utilisant cette fois-ci la voiture individuelle comme moyen de transport.

Vers la fin de la décennie 1960, ce schéma du périurbain, défini ici comme l'espace qui s'étend à partir des limites de la ville jusqu'à celles de la métropole, se transforme profondément. Le périurbain accueille désormais des minorités ethniques qui réalisent ainsi ce fameux «rêve américain», qui consiste à vivre dans une maison entourée d'un jardin, ainsi que des emplois dans le secteur tertiaire et celui de la haute technologie. Mais comment s'explique l'attraction du périurbain? Quelle est la nature des récentes mutations? Comment appréhender ce nouveau binôme ville/périurbain dans une société qualifiée désormais de suburbaine?

L'ATTRACTION DU PÉRIURBAIN : UN PHÉNOMÈNE DE LONGUE DURÉE

La nation américaine, telle qu'elle fut pensée par ses Pères fondateurs au XVIII^e siècle (dont Thomas Jefferson), se voulait une nation démocratique constituée de fermiers propriétaires de leurs lopins de terre. Au XIX^e siècle, c'est-à-dire lorsque les modes de production ont commencé à s'industrialiser et que la population a été soumise aux forces de l'urbanisation et de l'immigration, la culture américaine a valorisé l'espace de la banlieue, pensé comme un espace de compromis entre les valeurs rurales et l'impératif de l'émergence de la ville.

Différents courants idéologiques (Jackson, 1985) convergent alors pour instaurer le principe de la maison entourée d'un jardin comme cadre de vie idéal pour la famille. Les habitants des villes, mais plus précisément ceux qui en avaient les moyens, ont commencé à quitter la ville.

Des paysagistes connus, comme Alexander Jackson Downing, puis Frederick Law Olmsted (lauréat du concours de 1850 pour la conception de Central Park à New York) et d'autres, ont alors étudié, pensé et dessiné ce paysage périurbain, où le végétal devient désormais plus important que le minéral. Les premiers lotissements périurbains — comme Llewellyn Park dans la banlieue de New York et Riverside dans la banlieue de Chicago — ont servi de modèle à de futures réalisations, en dépit de leur échec financier. Des promoteurs fonciers et immobiliers se sont lancés dans la construction de lotissements périurbains et ont souvent mené d'aggressives campagnes publicitaires vantant la qualité de ce cadre de vie proche de la nature et éloigné des turbulences de la ville. La vente des parcelles de lotissement dans le South Bronx s'est ainsi accélérée, à la suite des révoltes qu'a connues New York en 1863. L'industrialisation de la ville, qui se traduisait par l'extension d'usines et de bâtiments industriels, jumelée à l'arrivée massive des immigrants vivant dans des conditions difficiles dans les *tenement houses*, ont été à l'origine de ce départ des familles aisées vers l'espace périurbain.

La croissance démographique du périurbain a été accélérée avec la mise en place de réseaux ferroviaires, comme l'a démontré Sam Bass Warner dans son étude sur la banlieue de Boston, entre 1870 et 1900. Le développement des transports en commun reliant la périphérie au centre et le départ des familles aisées des centres-villes ont eu pour effet d'allonger les temps de transport entre le lieu de résidence et le lieu de travail. Dans son étude sur la ville de Philadelphie, Kenneth Jackson a démontré qu'entre 1829 et 1862, la proportion des commerçants vivant loin de leurs magasins, ainsi que le temps du trajet, avaient doublé. Les banques et les grands magasins de Philadelphie étaient toujours concentrés à l'est de Seven Street, mais les riches quartiers résidentiels étaient de plus en plus situés en dehors de la ville. Il en résulte que les quartiers proches du centre-ville furent progressivement abandonnés aux populations immigrées, puis, plus tard, aux familles afro-américaines venues des régions rurales du Sud. On parle alors de *white flight* pour signifier ce départ des blancs.

La croissance démographique de l'espace périurbain connaît une nouvelle ampleur avec le National Housing Act de 1933 (New Deal), qui, par le biais de l'agence Federal Housing Administration (FHA), octroie désormais des prêts à faible taux à toute famille désirant acquérir une maison en banlieue. Avec l'aide de l'État fédéral, il devenait plus rentable d'acquérir une maison en banlieue que d'être locataire en ville. L'État fédéral a ainsi subventionné l'émergence de la majorité des développements périurbains, comme les Levittowns des années 1950. Le vote du Congrès en 1956 en faveur de la construction d'un réseau national d'autoroutes devait favoriser la croissance du périurbain. L'État fédéral s'engageait en effet à financer les autoroutes interurbaines mais aussi intraurbaines. Ce lourd investissement public a facilité la tâche des promoteurs à la périphérie de la ville et

a permis à la majorité des Américains de se doter de voitures pour assurer ces liaisons entre le lieu du travail et le domicile.

Par le biais de sa politique du logement et celle en faveur des transports urbains, l'État fédéral a accéléré le développement du périurbain et lui a donné une nouvelle ampleur. Dans les années 1960, on distingue, d'une part, le périurbain, où vit une population constituée en majorité de WASP (White Anglo-Saxon Protestants) et d'*ethnic whites* et, d'autre part, la ville, où vivent les minorités ethniques et où sont encore localisés l'ensemble des emplois.

LE POIDS DÉMOGRAPHIQUE DU PÉRIURBAIN ET LE FAIT ETHNIQUE

Le dernier recensement (1990) accorde désormais le titre de «nation suburbaine» aux États-Unis. La majorité de la population réside en milieu périurbain, alors que seul un quart y vivait encore en 1950, soit il y a à peine 40 ans. On constate, par ailleurs, que le taux annuel de croissance de la population suburbaine continue d'être supérieur à celui de la population urbaine.

Le taux de croissance du milieu périurbain, qui atteint 3,8 % en 1950, est plus de 3 fois supérieur à celui de la ville, qui est de 1,1 %. Au cours de la période 1950-1976, la population métropolitaine a gagné 50 millions d'habitants et 42 millions (soit 83 %) se sont en fait installés en banlieue. Le taux annuel de croissance du périurbain se situe, pour la décennie 1980, à 1,42 % — un chiffre certes moins important que celui des deux décennies précédentes, qui atteignait respectivement 2,33 % au cours de la décennie 1960 et 1,73 % pour la décennie 1970 —, mais est nettement supérieur à celui du milieu urbain, qui se situe à 0,64 % (tableau 1). Au cours des années 1980, les 25 municipalités (de plus de 100 000 habitants) ayant enregistré le taux de croissance le plus rapide incluaient 17 municipalités périurbaines.

Tableau 1 Taux annuel de croissance démographique (ville/banlieue)

	1950-60	1960-70	1970-80	1980-90
Ville	1,1	0,78	0,09	0,64
Périurbain	3,8	2,33	1,73	1,42

Sources : Recensements

Le développement du milieu périurbain n'est pas uniquement d'ordre quantitatif. Au cours des deux dernières décennies, il a enregistré une nouvelle évolution en intégrant dans son espace des minorités ethniques. Une fraction de la population noire, qui résidait encore en ville en 1960, a pu s'établir en milieu périurbain. Ce processus résulte, en partie, des acquis de la mobilisation politique et sociale qui a été à l'origine de nombreuses lois (dont le Civil Rights Act de 1968) en faveur de l'intégration des minorités. Les classes aisées et moyennes de la

communauté afro-américaine ont réussi à accéder à ce «rêve américain», ce qui *a priori* peut être interprété comme une victoire pour ladite communauté, mais présente également des inconvénients. L'exode urbain des noirs a en réalité entraîné une paupérisation des ghettos urbains, qui ont, en outre, vu affluer de nouveaux immigrants, d'origine hispanique et asiatique. Au sein du périurbain, on distingue désormais les banlieues blanches, noires, hispaniques et asiatiques, même si le pourcentage des populations noire et hispanique est plus faible (tableau 2).

Tableau 2 Répartition spatiale des minorités ethniques
(au sein de la métropole ayant plus d'un million d'habitants)

	<i>Centre-ville</i> (000)	<i>Périurbain</i>	<i>Population en %</i>	
<i>Population totale</i>	35 438	89 470	(C.-v.)	(Pér.)
Blancs	17 018	69 726	48 %	77,9 %
Minorités	18 420	19 742	52 %	22,1 %
Noirs	10 256	7 383	28,9 %	8,3 %
Hispaniques	6 557	8 885	18,5 %	9,9 %
Asiatiques	1 891	3 426	5,3 %	3,8 %

Source : Résultat du recensement de 1990; tableau établi à partir de l'étude de William H. Frey, «The Revival of Metropolitan Growth in the United States: an Assessment of Findings from the 1990 Census», *Population and Development Review*, vol. 18, n° 1, mars 1992, pp. 1-32.

La suburbanisation des minorités ethniques n'est pas uniforme sur l'ensemble du territoire. On note des différences entre les métropoles du Nord et celles du Sud et de l'Ouest (tableau 3). On compte un nombre équivalent de banlieues noires dans les métropoles du Nord et dans celles du Sud : le chiffre de la population noire périurbaine dans ces 12 métropoles est aussi important dans le Nord que dans le Sud. En revanche, le nombre de banlieues hispaniques est nettement supérieur dans les villes de la Sunbelt que dans les villes de la Frostbelt. Mais si la population noire vivant en milieu périurbain provient de la ville, ce n'est pas toujours le cas pour la population hispanique. Certains hispaniques se sont, en effet, implantés à l'origine dans des communautés rurales qui, par la suite, ont réellement participé à la dynamique périurbaine. Ces banlieues d'origine rurale ne présentent pas des conditions de vie semblables aux récentes banlieues, mais ne connaissent pas la pauvreté des quartiers urbains. C'est par exemple le cas d'une grande partie des Chicanos de Los Angeles vivant à East Los Angeles. Ce rappel de l'enracinement rural de certaines familles hispaniques étant fait, on peut tout de même avancer l'hypothèse que la disparité spatiale ville/périurbain, entre les différents groupes ethniques, est en effet moins forte dans les villes de la Sunbelt que dans celles du Nord.

Tableau 3 Le fait ethnique en milieu périurbain

3.1 Les 12 plus importantes banlieues noires

	<i>Nombre d'habitants</i>
Washington, D.C.	619 239
Atlanta	462 832
Los Angeles-Long Beach	400 936
Miami-Hialeh	291 352
Philadelphie	240 483
Newark	240 084
Chicago	213 970
St. Louis	182 538
Baltimore	169 333
Houston	145 581
New York	138 243
Riverside-San Bernardino	133 690

Source : William P. O'Hare et William H. Frey, «Booming, Suburban, and Black», *American Demographics*, septembre 1992, pp. 30-38.

3.2 Les 12 plus importantes banlieues hispaniques

	<i>Nombre d'habitants</i>
Los Angeles-Long Beach	1 733 796
Riverside-San Bernardino	563 011
Miami-Hialeh	521 449
Anaheim-Santa Ana	289 690
San Diego	255 882
Houston	242 269
Oakland	207 200
McAllen-Edimburg, TX	184 576
Chicago	174 996
Washington, D.C., MD, VA	168 140
San Francisco	132 557
Fresno	130 847

Source : William H. Frey et William P. O'Hare, «Viva los suburbios», *American Demographics*, avril 1993, pp. 30-37.

La prise en compte du fait démographique suivant, à savoir que 63 % de la population métropolitaine américaine vit désormais en banlieue (Frey, 1992), exige désormais d'aborder sous un angle nouveau les comportements politiques et les modes de vie des Américains, comme l'ont suggéré les travaux d'Herbert Gans.

LA TERTIARISATION DU PÉRIURBAIN

La mutation la plus profonde qu'ont observée et étudiée les chercheurs américains, au cours des trois dernières décennies, réside dans l'émergence de bureaux, de services aux entreprises, d'hôtels mais aussi d'ateliers de haute technologie dans le paysage périurbain. Cette transformation participe certes de la tertiarisation (Castells, 1989) de l'économie américaine, de l'usage des outils performants de communication et d'information, mais elle bénéficie aussi d'avantages financiers et notamment d'incitations fiscales non négligeables. Elle est cependant à mettre en relation avec ce désir de travailler dans un cadre plus verdoyant, moins complexe et, de ce fait, moins oppressant que celui des centres-villes.

En 1970, le périurbain ne comprenait que 25 % de l'ensemble des locaux de bureaux de la métropole. Ce pourcentage n'a cessé de s'accroître pour atteindre 43 % en 1980, puis 57 % en 1984. À Denver et Houston, la banlieue a accaparé, au cours de la seule décennie 1980, plus de 80 % des projets immobiliers de bureaux, contre 20 % pour la décennie antérieure. Le comté d'Arlington (périurbain de Washington, D.C.) a multiplié par 3 la superficie de mètres carrés de plancher en l'espace de 30 ans. À la suite de Cervero, on qualifie la tertiarisation de la banlieue de troisième vague de suburbanisation. La première vague a concerné des populations, la deuxième des fonctions commerciales et quelques activités industrielles. Seule la dernière vague a été à l'origine de la création de bureaux. Depuis le milieu de la décennie 1980, la majorité des emplois de bureaux sont localisés en milieu périurbain.

L'implantation des emplois en milieu périurbain n'a pas seulement concerné le secteur de la haute technologie, comme l'illustrent les exemples de la Silicon Valley au nord de San Jose en Californie, la Route 1 dans le New Jersey ou la Route 128 dans le Massachusetts, mais aussi les secteurs de la finance et de l'immobilier (FIRE = *finance* et *real estate*) ont également opté pour le périurbain. Les nouveaux «centres périurbains» les plus connus sont City Post Oak (11 kilomètres au nord de Houston), Tysons Corner en Virginie à l'ouest de Washington, D.C., South Coast Metro dans le comté d'Orange, les comtés de Gwinnett au nord-est d'Atlanta et Du Page à l'ouest de Chicago. Mais si la ville a perdu de nombreux emplois (au profit de la banlieue, mais aussi en direction d'autres métropoles étrangères), un processus qui a fortement contribué à l'émergence de l'*underclass*, elle continue de concentrer les emplois les plus qualifiés, comme dans le secteur de la haute finance (Sassen, 1991; Schwartz, 1992).

La nouvelle répartition des emplois au profit du périurbain ne va pas sans entraîner d'incidences considérables au niveau des flux de circulation. En 1980, plus de la moitié de l'ensemble des déplacements au sein de la métropole concernent essentiellement des trajets d'un pôle périurbain vers un autre, alors que seuls 20 % continuent d'être effectués entre la ville et la banlieue. La périurbanisation de l'emploi pose de sérieux problèmes de mobilité urbaine et exige la mise au point de nouveaux programmes en vue de diminuer la congestion des voies et la pollution de l'air.

EN GUISE DE CONCLUSION

Le périurbain n'a cessé de s'étendre et de se renforcer au cours des dernières décennies et il a même accueilli des populations de minorités ethniques. Mais la mutation la plus profonde concerne la nature même du périurbain, dans la mesure où ce dernier a accueilli et a vu se créer des emplois (notamment dans le tertiaire) qui jusqu'ici étaient essentiellement localisés en ville. L'apparition d'immeubles de bureaux dans le paysage périurbain peut être associée à la création de centralités d'un nouveau type qui portent le titre de *business park*, *high tech corridor*, *urban villages*, *mega-centers*, *satellite centers* ou encore *suburban downtowns*, suivant la forme qu'elles revêtent ou encore leur histoire.

Nombreux sont ceux qui, à la suite de Joel Garreau, sont d'accord pour désigner, par le vocable *edge city*, l'émergence de cette nouvelle entité périurbaine face à la ville. Mais l'*edge city* participe-t-elle d'un simple processus en vue de la polynucléarisation de la métropole américaine ou encore est-elle à l'origine d'une nouvelle dichotomie spatiale impliquant de fortes disparités sociales et économiques entre deux entités urbaines que sont la ville et l'*edge city*? Cette question concerne en fait la relation qui lie (1) la ville — où vivent la majorité des exclus des réseaux économiques et sociaux — et (2) le périurbain.

Le périurbain inclut l'ensemble du territoire de la métropole américaine, à l'exception de la ville centre. Le taux annuel de la croissance démographique des deux entités territoriales que sont la ville et le périurbain a certes diminué, au cours des dernières années, mais celui du périurbain est au moins deux fois supérieur à celui de la ville.

BIBLIOGRAPHIE

- ABU-LUGHOD, J. (1991) *Changing Cities*. New York, Harper-Collins, 425 p.
- BAERWALD, T. (1978) Emergence of a new downtown. *Geographical Review*, 68 : 112-128.
- BEAUREGARD, R.-A. (1993) *Voices of Decline : The Postwar Fate of U.S. Cities*. Cambridge (Mass.), Blackwell, 340 p.
- BERRY, B. J. L. et KASARDA, J. (1977) *Contemporary Urban Ecology*. Cambridge, Ballinger, 300 p.
- CASTELLS, M. (1989) *The Informational City*. Oxford, Basil-Blackwell, 400 p.
- CASTELLS, M. et HALL, P. (1994) *Technopoles of the World*. Londres, Routledge, 270 p.
- CERVERO, R. (1989) *America's Suburban Centers*. Boston, Unwin Hyman, 232 p.
- DOWNS, A. (1988) The real problem with suburban anti-growth policies. *The Brookings Review*, 23 : 23-29.
- (1994) *New Visions for Metropolitan America*. Washington, D.C., The Brookings Institution, 256 p.
- GANS, H. J. (1967) *The Levittowners : Ways of Life and Politics in a New Suburban Community*. New York, Columbia University, 474 p.
- GHORRA-GOBIN, C. (1993) *Les États-Unis: espace, environnement, ville et société*. Paris, Nathan, 200 p.

- GOLDFIELD, D. R. et BROWNELL, B. A. (1990) *Urban America : from Downtown to No Town*. Boston, Houghton Mifflin, 350 p.
- GOTTMANN, J. (1961) *Metropolis : the Urbanized Seaboard of the United States*. Cambridge (Mass.), M.I.T. Press, 500 p.
- HARTSHORN, T. et MULLER, P. O. (1986) *Suburban Business Centers : Employment Implications*. Washington, D.C., U.S. Department of Commerce, 250 p.
- FISHMAN, R. (1987) *Bourgeois Utopias*. New York, Basil Books, 310 p.
- (1990) America's new city. *Wilson Quarterly*, 23(4) : 24-48.
- GARREAU, J. (1988) *Edge City : Life on the New Frontier*. New York, Anchor Books, 549 p.
- JACKSON, K. T. (1985) *Crabgrass Frontier*. New York, Oxford University Press, 380 p.
- JACOBS, J. (1961) *The Death and Life of Great American Cities*. New York, Random House, 320 p.
- JENCKS, C. et PETERSON, P. E. (1991) *The Urban Underclass*. Washington, D.C., The Brookings Institution, 490 p.
- MASOTTI, L. H. et HADDEN, J. K., éd(s) (1973) *The Urbanization of Suburbs*. Beverly Hills, Sage Publ.
- MASSEY, D. S. et DENTON, N. A. (1988) Suburbanization and segregation in U.S. metropolitan areas. *American Journal of Sociology*, 94(3) : 592-625.
- (1993) *American Apartheid : Segregation and the Making of the Underclass*. Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 350 p.
- PHILLIPS, R. S. et VIDAL, A. (1983) The growth and restructuring of metropolitan economy. *Journal of American Planning Association*, 49(3) : 291-306.
- PISARSKI, A. E. (1987) Managing suburban traffic congestion : a strategy for suburban mobility. *Transportation Quarterly*, 91 : 457-476.
- RACINE, J.-B. (1970) L'évolution récente du phénomène périurbain nord-américain. *Revue de géographie de Montréal*, XXIV(1 et 2) : 43-53 et 143-163.
- SASSEN, S. (1991) *The Global City : New York, London, Tokyo*. Princeton University Press, 400 p.
- SAXENIAN, A. Lee (1994) *Regional Advantage : Culture and Competition in Silicon Valley and Route 128*. Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 426 p.
- SCHNEIDER, W. (1992) The suburban century begins. *The Atlantic*, 270(1) : 33-44.
- SCHWARTZ, A. (1993) Subservient suburbia: the relevance of large suburban companies on central city firms for financial and professional services. *Journal of American Planning Association*, 59(3) : 288-305.
- SCOTT, A. J. (1990) The technopoles of Southern California. *Environment and Planning A*, 22(12) : 1557-1700.
- SENNETT, R. (1970) *Families Against the City : Middle Class Homes of Industrial Chicago*. Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 350 p.
- STANBACK, T. M. (1991) *The New Suburbanization : Challenge to the Central City*. Boulder, Westview Press, 300 p.
- STERNLIEB, G. et HUGHES, J. W. Post-industrial America : decline of the metropolis, *Nation's Cities*, 13 : 15-24.
- TEAFORD, J. (1979) *City and Suburb : the Political Fragmentation of Metropolitan America, 1850-1970*. Baltimore, John Hopkins University Press, 186 p.
- URBAN LAND INSTITUTE (1986) *Development Trends*. Washington, D.C., Urban Land Institute, 250 p.
- WARNER, S. B., Jr. (1969) *The Private City : Philadelphia in Three Periods of its Growth*. Philadelphie, University of Pennsylvania Press, 340 p.
- WHITE, M. J. (1987) *American Neighborhoods and Residential Differentiation*. New York, Russel Sage Foundation, 400 p.

-
- WHITE, M. et L. (1962) *The Intellectuals versus the City : from Thomas Jefferson to Frank Lloyd Wright*. Cambridge (Mass.), M.I.T. Press, 200 p.
- WHYTE, W., éd. (1993) *The Exploding Metropolis*. Berkeley, U.C. Press, 192 p.
- U.S. Department of Commerce, Bureau of the Census, 1970, 1980, 1990.

De nombreuses études de cas portant sur les nouveaux centres périurbains ont été publiées dans les revues suivantes : *Annals of the Associations of American Geographers*, *Geographical Review*, *The Professional Geographer*, *Urban Geography*, *Regional Science and Urban Economics* et *Urban Land*.

(Acceptation définitive en octobre 1994)