

Shrinking cities : une chance pour la ville de demain ?

Sylvain Allemand

DANS **L'ÉCONOMIE POLITIQUE 2012/1 n° 53**, PAGES 26 À 30
ÉDITIONS **ALTERNATIVES ÉCONOMIQUES**

ISSN 1293-6146

ISBN 9782352400677

DOI 10.3917/leco.053.0026

Date de mise en ligne : 28/02/2012

Article disponible en ligne à l'adresse

<https://shs.cairn.info/revue-l-economie-politique-2012-1-page-26?lang=fr>



Découvrir le sommaire de ce numéro, suivre la revue par email, s'abonner...
Scannez ce QR Code pour accéder à la page de ce numéro sur Cairn.info.



Distribution électronique Cairn.info pour Alternatives économiques.

Vous avez l'autorisation de reproduire cet article dans les limites des conditions d'utilisation de Cairn.info ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Détails et conditions sur cairn.info/copyright.

Sauf dispositions légales contraires, les usages numériques à des fins pédagogiques des présentes ressources sont soumises à l'autorisation de l'Éditeur ou, le cas échéant, de l'organisme de gestion collective habilité à cet effet. Il en est ainsi notamment en France avec le CFC qui est l'organisme agréé en la matière.

Shrinking cities : une chance pour la ville de demain ?

Sylvain Allemand, journaliste, essayiste.

EN 2008, POUR LA PREMIÈRE FOIS DANS L'HISTOIRE DE L'HUMANITÉ, la proportion de la population urbaine mondiale a franchi la barre symbolique des 50 % : un Terrien sur deux vit dans une ville, tout au moins dans un territoire urbanisé. Et cette tendance devrait se poursuivre sous l'effet de l'urbanisation à marche forcée des pays émergents (Brésil, Chine, Inde). Dans les pays anciennement industrialisés, la proportion s'élève déjà à plus de 75 %.

Mais à force de focaliser l'attention sur cette urbanisation, une autre tendance est passée inaperçue : le déclin démographique des grandes villes. Un phénomène classique mais qui a pris au cours de ces dernières décennies une ampleur sans précédent.

Des villes en déclin démographique

Aux États-Unis, plus de la moitié des 100 villes les plus peuplées en 1950 ont perdu des habitants, alors que globalement la population américaine continuait à progresser à un rythme soutenu. Parmi elles, les villes de la « Rust Belt » (la « Ceinture de la rouille »), frappées par la désindustrialisation : Cleveland, qui ne compte plus que 434 000 habitants contre plus du double au milieu du XX^e siècle ; Baltimore, 637 000 contre 950 000 ; Détroit (autrefois la 4^e ville des États-Unis par la taille), moins de 1 million contre

plus de 1,8 million en 1950... Un mot s'est imposé pour désigner le phénomène : les « *shrinking cities* » (les « villes qui rétrécissent »), par opposition à l'« *urban sprawl* » (l'étalement urbain).

Les habitants qui restent ne sont pas les plus fortunés, mais ceux qui n'ont pas les moyens de quitter leur ville. A Détroit, un tiers de la population vit en dessous du seuil de pauvreté ; le revenu annuel moyen d'une famille est de 33 000 dollars, soit environ deux fois moins que la moyenne du pays ^[1]. En 2009, le taux de chômage y était de 25 %, soit plus de deux fois et demie (2,7) la moyenne nationale ^[2]. Selon l'économiste urbain américain Edward Glaeser, qui revient sur le phénomène dans son dernier livre récemment traduit en français, *Des villes et des hommes* ^[3], « *Détroit est la seule ville qui n'ait pas vécu l'expansion de la première moitié des années 2000, mais qui ait tout de même vu les prix s'effondrer avec la crise* ». A l'évidence, cette métropole est victime d'une histoire industrielle qui lui a certes assuré une réelle prospérité, mais au prix d'une spécialisation mono-industrielle (la production d'automobiles) qui s'est traduite par un nivellement par le bas de la qualification des salariés (seuls 11 % des adultes de cette ville sont diplômés de l'enseignement supérieur)... Or, selon Glaeser, la clé de la prospérité d'une ville et de sa pérennité réside dans l'existence de petites entreprises à même d'entretenir une dynamique d'innovation et d'attirer des personnels hautement qualifiés. C'est du moins par ces attributs qu'il explique la capacité à rebondir manifestée par d'autres villes industrielles, en renouant le cas échéant avec des activités commerçantes, propices à l'ouverture sur l'extérieur (cas de Birmingham ou de New York...).

La désindustrialisation n'expliquerait cependant pas tout : au cours de ces dernières années, les Nord-Américains ont été incités à devenir propriétaires. Quitte à l'être, ils ont quitté le *downtown* (le centre) pour le *suburb* (la périphérie) afin d'y construire des maisons spacieuses. La crise des *subprimes* a révélé les limites de ce mode de développement urbain. Faute de pouvoir payer leurs traites, des propriétaires ont dû quitter leur pavillon. Résultat : des lotissements transformés en quartiers fantômes, des infrastructures (d'assainissement ou de transport public) surdimensionnés, des écoles en sureffectifs... Dans le même temps, les recettes fiscales diminuent, et avec elles les capacités d'investissement. A terme, c'est la ville dans son ensemble qui perd de son attractivité.



C'est pour rompre ce cercle vicieux, mais aussi prévenir des risques d'effondrement de bâtiments délabrés, que l'idée de démolir les maisons vides s'est imposée. La méthode peut paraître brutale (aux États-Unis, on dit « *to bulldozer* ») et entretient d'ailleurs une étrange analogie avec le *downsizing* (la « réduction » de la main-d'œuvre) pratiquée par les entreprises confrontées à des sureffectifs. Ses partisans s'en défendent en revendiquant au contraire la sagesse du jardinier, astreint parfois à un élagage sévère...

Le choix de Flint

C'est en tout cas le choix fait par la ville de Flint, berceau de General Motors et fief du réalisateur contestataire Michael Moore, qui a vu sa population passer de 200 000 habitants en 1960 à 110 000 aujourd'hui, alors que son plan d'aménagement en prévoyait... 350 000. Déjà, 3 000 maisons ont été démolies au cours de ces derniers mois. Quelque 3 000 autres démolitions sont programmées. En lieu et place : des jardins ou potagers communautaires. A l'initiative de cette politique : Dan Kildee, trésorier du comté de Genesee et originaire de Flint (le chef-lieu). Objectif affiché : contracter la ville de 40 % en concentrant ses services et activités. On parle toujours de *shrinking cities*, mais il s'agit cette fois d'un rétrécissement volontaire. Loin d'être vécu comme une fatalité, il apparaît comme l'occasion à saisir pour réconcilier la ville et la nature.

Depuis, le « plan Kildee » a reçu l'onction de Barack Obama, qui, dès son arrivée à la Maison Blanche, lui a demandé de réfléchir à son extension à d'autres villes. Certaines ont déjà emboîté le pas, comme Pittsburgh, où plus de 100 parcelles ont été transformées en fermes urbaines et en jardins communautaires. A Youngstown (Ohio), le maire élu en 2005 a affecté des fonds à la démolition de maisons abandonnées, avec pour objectif de les remplacer par des parcs et des espaces ouverts.

Une ville qui rétrécit, une ville moins innovante ?

Mais au pays des grandes métropoles, la *shrinking city* n'a pas que des adeptes, loin de là. Des voix s'élèvent pour rappeler que les villes sont des foyers d'innovation par excellence. Les rétrécir, n'est-ce pas prendre le risque de nuire à leur créativité ? Car ce qui vaut pour le métabolisme humain ne vaut pas pour le métabolisme urbain. La capacité d'un organisme à transformer ses aliments en énergie diminue avec la taille. Pour une ville,

c'est l'inverse : à condition de prévenir les risques de congestion, elle transforme d'autant plus facilement les idées en innovation qu'elle croît. D'aucuns recommandent un moratoire sur les constructions neuves. Pour eux, démolir est une fausse bonne idée, un aménagement par défaut. D'autant que bien des bâtiments abandonnés ont une valeur patrimoniale.

Last but not least, la politique du bulldozer est perçue comme un aveu d'échec. Toutes les villes ne sont pas prêtes à l'assumer. Certaines préfèrent s'engager dans des projets de rénovation urbaine par la construction de nouveaux équipements, dans l'espoir de renouer avec l'attractivité. Ce fut le cas de Détroit, dont la municipalité a soutenu, dès le début des années 1980, la construction du Renaissance Center, un gigantesque building abritant bureaux et magasins et qui, comme son nom l'indique, était censé marquer la renaissance de la ville. En vain.

Un contexte favorable

Le contexte est devenu aujourd'hui favorable à une cure d'amalgamation des grandes villes en crise. Il n'est pas jusqu'à la ville de Détroit qui ne se soit rangée aux arguments des partisans des *shrinking cities* (la municipalité actuelle a consacré quelque 16 millions de dollars un programme de démolition pour aménager des zones vertes). La problématique du développement durable et la lutte contre le réchauffement climatique donnent des arguments en faveur de la ville dense, tout au moins d'un périurbain mieux maîtrisé. Pour le sociologue Richard Florida, chantre des classes créatives, les *shrinking cities* sont l'opportunité à saisir pour dessiner une nouvelle géographie économique. En se portant acquéreur de gros pavillons, les Nord-Américains sont devenus, estime-t-il, moins mobiles géographiquement. Or, pour Florida, l'innovation rime avec la mobilité et la flexibilité. Les classes créatives se recrutent rarement parmi des propriétaires ancrés dans des territoires. Sans aller jusqu'à barrer d'un trait les *suburbs*, il suggère d'en assurer une meilleure connexion avec les centres-ville pour que l'ensemble gagne en « vélocité » (*velocity*).

Un phénomène européen et japonais

Le phénomène des *shrinking cities* est, il convient de le souligner, tout sauf exclusivement américain. Il touche aussi l'Europe, confrontée à la désindustrialisation et au déclin démographique. Berlin-Est et les villes de l'ex-RDA sont particulièrement concernés (on y recense au total 1,3 million de logements vides).



A Leipzig, en particulier, un cinquième du patrimoine immobilier était vide en 2000. Depuis, la municipalité s'est résolue à démolir 20 000 logements pour les remplacer par des espaces verts, considérant que ces logements n'accueilleraient plus personne.

C'est au gouvernement fédéral allemand que revient d'ailleurs l'initiative de soutenir un programme de recherche sur les *shrinking cities*, lancé dès 2002 ^[4]. Deux ans plus tard, il débouchait sur la première exposition consacrée au phénomène, à travers des exemples allemands (Halle, Leipzig), russe (Ivanovo), anglais (Manchester, Liverpool) et américain (Détroit). D'emblée, l'accent était mis sur les différences de contexte : les contrecoups de la fin du régime socialiste, d'une part, dans le cas des villes d'Europe de l'Est, de la désindustrialisation, d'autre part, dans le cas des villes occidentales.

D'autres chercheurs s'y sont intéressés. La Kent State University, par exemple, s'est dotée d'un Shrinking Cities Institute ^[5]. En France, Transit City, un *think tank* dédié à l'étude des transformations urbaines ^[6], y a déjà consacré plusieurs ateliers, dont un à la « décroissance urbaine » au Japon.

Les artistes ne sont pas en reste. A Détroit, le sculpteur Tyree Guyton arrive à drainer des touristes en transformant des bâtiments délabrés. En France, Stefan Shankland mène le projet Trans305 à Ivry, dans le cadre de la ZAC du Plateau. Son souhait : donner à voir l'espace public dans les villes qui rétrécissent ou en mutation. Des villes commencent à entrevoir l'opportunité que constitue l'abaissement du prix des loyers et du foncier pour attirer des communautés artistiques et réinsuffler une vie culturelle.

Comme toute expression à la mode, celle de *shrinking city* offre l'intérêt d'attirer l'attention sur des signaux faibles qui passeraient sinon inaperçus. Parmi eux : les surfaces temporaires. Un concept déjà éprouvé à Berlin-Est (où l'on parle de *zwischenutzung*, ou « utilisation intermédiaire »). Le principe : des friches ou bâtiments abandonnés, mis à disposition de communautés le temps qu'ils soient réhabilités. Les usages sont divers et vont des jardins potagers aux bars, en passant par une plage aménagée le long d'un fleuve... Des pistes intéressantes pour l'aménagement des friches industrielles ou ferroviaires situées dans des villes qui rétrécissent... ou pas. ■

[4] Cf. www.shrinkingcities.com.

[5] Cf. <http://cudcserver.cudc.kent.edu/shrink/index.html>.

[6] Cf. www.transit-city.com.