Miami, ville-modèle de quelle Amérique ?

Miami, an urban paradigm for which America ?

Violaine Jolivet

ATER en géographie
UMR 8586 PRODIG, UCP/IUFM de Cergy Pontoise

Résumé

Miami est une « ville à bascule » entre le nord et le sud du continent américain : *El dorado* pour de nombreux habitants venus du bassin caribéen et d'Amérique latine et dalle de béton frais à conquérir pour des spéculateurs venant de tous les horizons. Cette cité, qui a récemment émergé dans la hiérarchie des villes étatsuniennes, concentre des populations aux représentations de la ville et aux espaces vécus forts différents. Depuis les années 1960 et la victoire de la révolution castriste, Miami connaît des flux migratoires incessants et un étalement urbain remarquable vers le sud et l'ouest du comté. Dans cette agglomération très faiblement planifiée, la rapidité des changements urbains pousse à s'interroger sur la nature des processus de ségrégation et de fragmentation qui font appel à la notion de distance. Dans cet article, nous cherchons à comprendre comment les circulations intenses qui animent la cité ont joué sur l'avènement de distances spatiales, sociales et affectives qui caractérisent Miami.

© 2012 Lavoisier, Paris. Tous droits réservés.

Summary

Miami is a « swing city » between the North and the South of the American continent : *El dorado* for many people from the Caribbean and Latin America it also serves as a fresh concrete slab to gain for speculators and developers from all walks of life. This city, which recently emerged in the hierarchy of American cities, concentrates heterogeneous populations with a diverse array of urban practices and representations of the city. Since the 1960s and the victory of Castro's revolution,

* Adresse email : vjolivet@hotmail.com

doi:10.3166/ges.14.127-146 © 2012 Lavoisier, Paris. Tous droits réservés.

Miami is the theater of incessant migrations and a remarkable urban sprawl extending the agglomeration to the South and the West of the county. In this very weakly planned urban area, the rapid urban changes (demographic and economic) question the current processes of urban «distancing»: segregation and fragmentation. In this article, we try to understand how intense circulations that drive the city played in the advent of spatial, social and affective distances characteristic of Miami.

© 2012 Lavoisier, Paris. Tous droits réservés.

Mots clés : Miami, circulations, distance, métropolisation, fragmentation.

Keywords : Miami, circulations, distance, metropolization, fragmentation.

Introduction

Miami est une agglomération d'environ 2,5 millions d'habitants si l'on considère la partie urbanisée et continue du comté de Miami-Dade, qui sera l'espace de référence de cet article. Le comté de Miami-Dade appartient cependant à une conurbation plus vaste de plus de 5,5 millions d'habitants qui s'étale sur plus de 120 kilomètres le long de la côte sud-est de la péninsule de Floride et qui est souvent assimilée à l'aire métropolitaine de Miami. Une des particularités du comté de Miami-Dade, qui le différencie des autres comtés de l'aire métropolitaine, est que plus de 60 % de la population du comté sont hispaniques et que plus de la moitié des habitants est née en dehors du comté¹. À l'échelle nationale, si New York et Los Angeles comptent bien plus d'Hispaniques parmi leurs habitants que la ville de Floride, en proportion, la latinisation de Miami est plus forte et reste un phénomène remarquable.

Ville récente, Miami est fondée en 1896 et prend véritablement sa place dans la hiérarchie urbaine du pays à partir de la seconde moitié du XX^e siècle et plus particulièrement à partir des années 1980. L'essor de cette belle endormie est fondé sur les secteurs de la construction et de l'immobilier, celui du tourisme, de l'import-export² mais il a surtout été permis grâce à l'implantation de nombreuses banques attirant des capitaux internationaux et de sièges d'entreprises cherchant une proximité avec le sud du continent (Portes, Sassen, 1993 ; Nijman, 2007, 2011 ; Girault, 1998). Cette proximité avec le sud du continent a également favorisé l'émergence d'une économie souterraine liée au narcotrafic et qui a fait la réputation de la cité du Vice³.

¹ Recensement étatsunien 2010, www.census.gov.

² L'aéroport international de Miami en 2010 est le premier du pays en termes de fret international et le troisième pour l'ensemble du fret (national et international). Au 10^e rang à l'échelle planétaire pour le fret international (<http://www.miami-airport.com>), le port de Miami est le plus grand port de croisière au monde et le 11^e port de containers du pays. Depuis 2009, la Chine est le principal pays de provenance des importations (en tonnes) du port (<http://www.miamidade.gov/portofmiami/director.asp#>) dernière consultation avril 2012.

³ Ainsi, l'histoire enseigne que le blanchiment d'argent et l'économie de la drogue restent des secteurs actifs de cette *Gateway of the Americas*. Lors d'un entretien en 2008 avec le directeur du département d'aménagement et d'urbanisme du comté de Miami-Dade, celui-ci nous confiait qu'une bonne partie du nouveau centre financier de la ville, le quartier de Brickell, avait pu sortir de terre grâce au blanchiment de l'argent de la drogue dans les années 1980-1990. Voir également Labrousse, 2003.

Cet article propose d'étudier l'agglomération de Miami au regard des processus de ségrégation et de fragmentation à l'œuvre dans cette ville située au carrefour entre les Amériques. Il s'agit d'analyser les effets de l'étalement, de la distance et de la mise à l'écart au sein de territoires urbains dont la construction et la connexion à l'économie monde sont récentes.

À l'extrême sud de la péninsule de Floride, en position périphérique par rapport au territoire national, mais surplombant le bassin caraïbe, Miami est devenue une ville-carrefour entre les Amériques, traversée par des flux financiers et humains venant de l'ensemble du continent. Il ne faut pas cependant occulter les dynamiques anciennes qui ont façonné cette ville : le secteur touristique et les dynamiques immobilières favorisant l'émergence de territoires urbains construits entre paysage du rêve (Zukin, 1991) et spéculation immobilière sont encore aujourd'hui les piliers de la machine urbaine. Dans la « *Magic city* » ces dynamiques ont été renforcées par l'ouverture au Sud de la cité dont les cols blancs cubano-américains ont été les premiers acteurs. Fuyant la révolution castriste peu propice à leur esprit d'entreprise libéral, les premiers exilés cubano-américains se sont ancrés au sud de la Floride pour y développer leurs entreprises, leurs banques et leurs réseaux.

Dans cette agglomération très faiblement planifiée, la rapidité des changements urbains pousse à s'interroger sur les modes de production de l'urbain à l'heure de la troisième mondialisation. Bien plus qu'un paradigme du XXI^e siècle, Miami est pour nous une ville modelée par la spéculation foncière, l'accélération des flux et la valorisation de l'initiative privée. À travers les notions de fragmentation et de ségrégation, nous interrogeons les formes de production de Miami pour saisir en quoi ou plutôt de qui Miami est le modèle ? Et nous cherchons à comprendre comment les circulations intenses qui animent la cité et le phénomène de métropolisation, caractérisé par un étalement urbain considérable et l'avènement de fonctions urbaines supérieures, ont renforcé la ségrégation socio-spatiale et favorisé sa fragmentation.

1. Quel modèle pour Miami ?

L'émergence de l'agglomération de Miami dans la hiérarchie urbaine au regard d'autres expériences urbaines étasunienne, la récente connexion de son économie aux flux mondiaux et sa tertiarisation font de Miami, selon Nijman, une ville paradigmatique du XXI^e siècle (2000). L'idée de paradigme, employée ici, souligne que Miami recèle de façon exacerbée des traits présents de façon plus ponctuelle dans beaucoup d'autres villes et permet de saisir les tendances futures du développement urbain sur l'ensemble du continent américain.

Miami serait, selon Nijman, le dernier stade des modèles urbains étasuniens, la dernière phase chronologique. Après Los Angeles, considérée comme le prototype de la ville purement étasunienne et qualifiée de « postmetropolis » (Soja, 2000), Miami serait « la ville américaine globale » selon Nijman.

1.1. Retour sur les modèles urbains pour lire Miami

1.1.1. Entre Chicago et Los Angeles, quelles influences pour Miami ?

À partir des années 1980, la ville de Los Angeles acquiert une place importante dans la littérature sur la ville et l'urbain. Cette émergence marque une volonté de changement de paradigme dans la façon de penser la ville. La ville californienne est perçue comme la quintessence de la ville postmoderne en termes d'économie (post-fordisme), de paysage urbain,

d'hybridité culturelle et de (dés)ordre spatial. Los Angeles connaît depuis les années 1970 une urbanisation galopante (*urban sprawl*), une internationalisation du marché du travail et une « ethnicisation » très fortes. Ces critères permettent à des auteurs comme Scott, Soja et Dear d'ériger Los Angeles en modèle et de revendiquer un nécessaire dépassement de l'École de Chicago et de ses modèles modernes et industriels, concentriques (Burgess) puis sectoriels (Hoyt) et polynucléaires (Harris et Ullman) fondés sur la complémentarité et la concurrence spatiales. Chicago, dans les années 1920-1930, était représentée comme une ville ségréguée avec sa multitude de ghettos, de zones industrielles et de quartiers résidentiels distribués « rationnellement » dans l'espace urbain selon des lois foncières. La ville de Chicago était pensée par l'écologie urbaine à la manière d'un organisme dynamique, d'un système en expansion au sein duquel les mobilités des habitants représentaient « les pouls » de l'agglomération (Grafmeyer, Joseph, 2004).

Face à cette ville ségréguée, mais unie et définie par son centre, les Californiens proposent, au vu de la dissolution de l'espace-ville et de son économie dans un modèle postfordiste, l'image d'une ville fragmentée : « la forme conventionnelle de ville, à la façon de Chicago, a été sacrifiée à la faveur d'un patchwork discontinu de parcelles » (Dear, Flusty, 1998 p. 66)⁴. Soja parle de ville fractale (Soja, 2000, p. 282) et selon Dear (2000), Los Angeles est devenue une véritable mosaïque fragmentée, composée de quartiers ségrégués racialement, ethniquement ou socialement (p. 110). Chaque morceau est alors perçu comme une portion de ville aux bords coupants qui ne permettent plus de parler de système ville. Dear tente de schématiser dans son « *Keno Capitalism* » cette ville fragmentée qui serait faite de nouvelles parcelles urbaines comme les *ethnoburbs* (banlieues ethniques) ou les *edge cities*⁵, qui symbolisent la perte d'une centralité unique et d'une organisation rationnelle selon un gradient centre-périphérie.

Dans son article de 2000, J. Nijman reprend un à un les différents ingrédients du paysage postmoderne et montre que Miami possède l'ensemble de ses caractères : privatisation, disneylandisation⁶, forte concentration des groupes d'immigrants ou encore émergence sans précédent du contrôle de l'espace et de sa sécurisation (*defensive space*). Cependant, un des arguments de J. Nijman pour ériger Miami en ville paradigmatique est qu'il considère que la ville est si jeune qu'elle n'appartient pas au stade industriel tardif et postfordiste dans lequel pourrait se classer l'expérience californienne. Pourtant, notre approche diverge sensiblement de cette vision car Miami possède un important secteur manufacturier (Fig. 1) fondé sur l'import-export, l'envoi et le conditionnement de marchandises. Une partie importante de la population des quartiers et banlieues hispaniques de l'agglomération est par ailleurs employée par le secteur manufacturier. Les paysages urbains, la force de travail⁷, ainsi que les impératifs de flexibilité de ce secteur, inscrivent dans la ville une géographie que nous

⁴ Traduction de l'auteur

⁵ Terme créé par J. Garreau (1991) pour exprimer la concentration en périphérie des villes de nouvelles centralités comprenant bureaux et emplois, mais également des espaces de loisirs comme les *malls*. L'apparition des *edge cities* est récente et rend compte de la polynucléarisation des grandes villes.

⁶ L'idée est celle d'un urbanisme de façade, de décors urbains et d'événements qui produisent des cadres de vie et donnent à vivre une ville festive, mais le plus souvent factice. J.P. Garnier parle du nouveau citadin comme d'un consommateur (Garnier, 2008).

⁷ Selon la *Florida Agency for Workforce Innovation, Quarterly Census of Employment Statistics and Wages*, 4th Quarter 2010, le comté de Miami Dade compte plus de 2 580 manufactures.

Fig. 1 : Carte des activités et centralités urbaines au sein du comté de Miami Dade

pourrions qualifier de postfordiste. Ces secteurs d'activités sont pour nous les révélateurs d'une recomposition de l'économie par la division du travail à l'échelle internationale et par la délocalisation en masse de l'activité productive. Si Miami possédait une industrie tex-

tile au cours du XX^e siècle, ses ateliers et usines assemblent, redistribuent et conditionnent aujourd'hui des tonnes de prêt-à-porter désormais fabriqué en Chine et ailleurs. Et si la zone franche de la *Miami Free Zone*⁸ (Fig. 1) a été créée dès 1979 dans l'enceinte de la zone aéroportuaire du Miami International Airport (M.I.A), c'est bien pour s'adapter à ces changements économiques radicaux induits par la mondialisation et la nécessité pour la ville de se rendre attractive à l'échelle mondiale.

1.1.2. Miami nouvelle ville globale ?

Le phénomène de très forte latinisation de la ville, aussi bien par ses habitants que ses réseaux d'échanges, caractérise selon Nijman la spécificité de la croissance de la ville à l'ère mondiale (Nijman, 2007, 2011). Le décollage récent de Miami et l'internationalisation de son économie ont donné lieu à une littérature abondante essayant de comprendre la ville à travers les catégories de villes définies par leur connexion au système-monde et leurs échelles de rayonnement. Les notions de ville mondiale (Friedmann et Wolff 1982, Friedmann 1986 ; Knox, Taylor eds. 1995 ; Grosfoguel 2003 ; Nijman 2007) et de ville globale (Sassen 1991 ; Sassen, Portes 1993) sont alors utilisées pour tenter de définir les processus de mondialisation et métropolisation en cours à Miami.

Dès 1993, Sassen s'interroge avec Portes sur la possibilité de faire entrer Miami dans la catégorie des villes globales dans un article nommé *Miami a new Global City*? Les auteurs se demandent quels sont les liens entre l'immigration et l'émergence des fonctions d'une ville globale. La présence cubaine est-elle à la source du développement de ces fonctions ou cette croissance est-elle due à un tout autre processus ? Ne répondant pas vraiment à leurs interrogations, les auteurs décrivent le changement radical de Miami depuis une trentaine d'années. La ville a opéré une très forte internationalisation de son économie en développant des flux informationnels, financiers et matériels extrêmement forts avec la Caraïbe, l'Amérique latine mais également avec l'Europe et l'Asie.

L'arrimage à l'économie-monde de Miami et l'importance de ses liens avec l'Amérique latine ne font pourtant pas d'elle selon nous un « centre du monde » mais plutôt un centre régional. La rapidité de ces changements a eu une influence forte sur cette ville nouvelle dont le rayon d'action économique opère à l'échelle du bassin caraïbe où elle est devenue le modèle de la ville néolibérale. Ainsi, Grosfoguel dans sa contribution à l'ouvrage de Knox et Taylor (1995) ne définit pas vraiment Miami comme une ville de rang mondial mais comme une ville du système-monde. Il montre que Miami ne peut pas être analysée en dehors du système des villes caribéennes et qu'elle joue au sein de cet ensemble les fonctions qu'il attribue à la ville mondiale. « Miami est un exemple d'une ville mondiale récemment formée. Elle est devenue un centre international du commerce et de la finance exerçant des fonctions de contrôle et de direction du capital global pour l'ensemble du bassin Caraïbe. Agissant comme le cœur de la région, elle a acquis le titre de capitale des Caraïbes ». (Grosfoguel, 1995, p. 162)⁹.

Miami ne peut se définir sans une analyse à l'échelle macro-régionale qui fonde l'émergence de cette ville comme centre décisionnel et financier. La faiblesse de ses ins-

⁸ Ainsi, au sein de cette MFZ les marchandises étrangères et domestiques sont exemptées de taxes et peuvent être admises pour des opérations telles que le stockage, l'assemblage, la fabrication, la redistribution, le traitement, etc.

⁹ Traduction auteure

titutions de commandement international (Bourses, organisations internationales) amène pourtant à minimiser l'essor de Miami comme ville globale et même comme ville de rang mondial. Cependant ces théories urbaines permettent d'aborder un aspect important de Miami. Avant Sassen, Friedman et Wolff (1982) décrivent la « ville mondiale » comme la ville des écarts sociaux. « Les élites transnationales sont la classe dominante dans les villes mondiales et la ville est organisée de façon à convenir à leur style de vie et besoins d'occupation. Le contraste avec un gros tiers de la population qui forme la classe défavorisée permanente de la ville mondiale pourrait difficilement être plus frappant. Ces travailleurs immigrés donnent à de nombreuses villes mondiales précisément un aspect de Tiers-Monde ». ¹⁰ (Friedman, Wolf, 1982, p. 322). Cette dualisation sociale produite par la nouvelle économie pousse, dans le cas de Miami, à s'interroger sur l'impact de ces nouvelles dynamiques sur des phénomènes anciens comme la ségrégation socio-spatiale.

1.2. Miami, ville ségréguée et fragmentée

Dans ses tracés et ses murs, Miami porte une histoire de la ségrégation urbaine étatsunienne et un rapport à la consommation de l'espace et à la distance qui caractérisent particulièrement la *Sunbelt*. Miami est une ville en construction dont les fondations ont été posées dans un État sudiste.

1.2.1. Miami, ville ségréguée

Les coupures des rails, puis des autoroutes, qui dessinent les contours des *inner cities*, rappellent le contexte dans lequel Miami s'est construite à partir du début du XX^e siècle. Une ségrégation spatiale forte induite par l'histoire des États-Unis¹¹ est visible dans ses contours. En 1910, comme le rappellent Portes et Stepick (1993), alors que Miami ne comptait que quelques milliers d'habitants, 42 % de sa population était noire et jusque dans les années 1950, ces populations noires furent assignées à résidence, le plus souvent par la force (opérations de police et raids du Ku Klux Klan), essentiellement dans deux quartiers de la ville : *Colored Town*, qui devint *Overtown*, et *Coconut Grove*. Les Afro-américains et les Caribéens noirs, venant essentiellement des Bahamas, firent dès la naissance de la ville, l'objet de politiques publiques de regroupement : « au XX^e siècle, les agences du gouvernement ont joué un puissant rôle dans la création et le maintien d'une politique du logement racialement séparé et ségrégué au sein de Comté de Miami-Dade en Floride. Ce modèle de ségrégation résidentielle était initialement et rapidement imposé par des politiques officielles de zonage racial »¹² (Mohl, 2001, p. 319). Nous sommes donc bien ici face à un processus ancien de ségrégation qui désigne une pratique volontaire opposant un acteur responsable (les pouvoirs locaux) à un sujet qui subit. C'est un aspect essentiel de la notion de ségrégation : la mise à distance, cette dernière étant la plupart du temps intentionnelle, par l'avènement de codes et de procédures, comme le rappellent Brun et Rhein (1994).

¹⁰ Traduction auteure

¹¹ La ségrégation raciale à l'encontre des Afro-américains est instituée à partir de 1870. Elle est souvent beaucoup plus appliquée dans les États du Sud qui furent à l'initiative des lois racistes connues sous le nom de Jim Crow, qui ont ancré sur le long terme les pratiques spatiales de la ville.

¹² Traduction auteure.

Les politiques de mises à l'écart ont officiellement disparu. Pourtant, les barrières physiques et mentales, comme « l'effet retour » que décrit Gervais-Lambony (2003) dans la ville sud-africaine post-apartheid, continuent à reproduire les schémas de la ségrégation et ce, y compris par-delà les limites de la ville¹³. Cet étalement urbain, caractéristique des grandes villes américaines et de l'émergence du pavillon individuel comme élément essentiel du « rêve américain », est à Miami concomitant avec deux phénomènes majeurs : la latinisation très forte de la population de l'agglomération et le processus de métropolisation. L'étalement sans précédent de la ville et la multiplication des municipalités a alors accentué un éclatement spatial sans pour autant favoriser une mixité au sein des nouvelles banlieues.

1.2.2. Aux sources de la fragmentation : Miami « Gateway of the Americas »

La notion de fragmentation souligne la dissolution de la ville et désigne l'éclatement spatial comme la traduction et comme la cause de la division sociale (Navez Bouchanine, 2002). L'idée de fragmentation urbaine est à replacer dans une géographie de la notion. En effet, Rhein et Elissalde (2004) rappellent que l'apparition de cette notion est largement liée à des localisations américaines. Les auteurs situent l'origine du concept dans les contextes urbains de Buenos Aires (en évoquant les travaux de Prévôt-Schapira, [1999, 2000]), et de New York définie comme une ville duale par Mollenkopf et Castells [1992]. Cette origine sud et nord-américaine de la notion est importante pour analyser Miami. Ce processus évoque tout autant « le renforcement de la spécialisation sociale des lieux qui entraîne à la confrontation de plus en plus proche, visible et désordonnée entre poches de pauvreté et de richesse au sein des grandes agglomérations » qu'une facette de la métropolisation où la « fragmentation est délibérément instrumentalisée par les pouvoirs politico-économiques dans le cadre de la globalisation libérale » (Dorier-Apprill, 2001). Nous traitons des deux aspects dans la ville, en évoquant en premier lieu, les liens entre mondialisation de l'économie de Miami et fragmentation urbaine et, en deuxième lieu les processus de sécession urbaine, qui jouent sur l'accessibilité et creusent les inégalités socio-spatiales.

1.2.3. Spécialisation sociale et métropolisation

Riviera pour retraités et pour la classe moyenne supérieure dans l'entre-deux-guerres, la position géographique du sud de la Floride fait de Miami un espace de choix pour implanter des bases militaires durant la Deuxième Guerre mondiale, connectant peu à peu la ville à la scène mondiale. À partir des années 1960-1970, la ville devient un pôle majeur des échanges commerciaux et financiers entre les États-Unis et l'Amérique latine et une destination pour des milliers d'immigrants venus du Sud. Cette nouvelle valorisation de la position stratégique de carrefour entraîne la ville dans un véritable processus de métropolisation qui change résolument les contours de l'agglomération, qui s'étend vers l'Ouest et vers le Sud et redessine les centralités. Miami est aujourd'hui la seconde agglomération étasunienne après New York en matière de concentration de banques étrangères et attire des capitaux et des hommes d'affaires du monde entier (Sassen, Portes, 1993 ; Girault, 1998 ; Nijman 2007, 2011).

¹³ Les « trois cadrans de la ségrégation » sont une expression souvent utilisée à Miami pour décrire une agglomération essentiellement noire au Nord-est, hispanique à l'Ouest notamment avec la ville de Hialeah et les espaces urbains le long de la SW 8 Street et des espaces urbains plutôt blancs et anglophones essentiellement au Sud-Est.

Cette métropolisation induite par la globalisation de l'économie joue sur le processus de fragmentation (Gervais-Lambony, 2004). La mondialisation accentue alors la dualisation de la ville en favorisant la connexion et la compétitivité de certains quartiers (Fig. 1), qui attirent les flux de capitaux et les investissements. Dans le cas de Miami, la métropolisation a entraîné la construction du quartier financier de *Brickell*, dont les tours symbolisent le pouvoir acquis par la ville et ses connexions à l'économie mondialisée. Elle a également favorisé l'émergence d'un centre d'affaires internationales à *Coral Gables*, municipalité très bourgeoise de l'agglomération, construite dans les années 1920 et qui figurait parmi les premières « *planned communities* »¹⁴ modernes des États-Unis. Pour individualiser l'hyper-centre et la concentration des commerces et restaurants de la ville, l'artère de *Coral Way* entre la 37^e et la 42^e avenues fut baptisée : « *the Miracle Mile* ». Cette centralité porte toujours aujourd'hui ce nom, mais avec une autre résonance : celle de la liberté d'entreprendre et du miracle américain. En plus des boutiques et nombreux restaurants, le centre-ville de *Coral Gables* abrite aujourd'hui de très nombreux sièges sociaux de multinationales et de grandes banques, ce qui lui vaut le titre de « *Corporate Capital of the Americas* ». La ville abrite les sièges de multinationales et de sociétés ayant des intérêts dans des secteurs aussi divers que l'import-export, la production de pétrole, la santé, la recherche biomédicale, la finance internationale, les transports, le secteur manufacturier, le tourisme, les NTIC, la construction et l'immobilier. Actuellement, *Coral Gables* est le site d'implantation du siège régional de plus de 135 multinationales (rapport 2011-2012). Le département de développement économique de la ville insiste d'ailleurs sur la destinée de la *City Beautiful* : « dès 1925, George Merrick, le fondateur de la ville avait prédit que Coral Gables serait une passerelle (*gateway*) vers l'Amérique latine »¹⁵.

Ainsi, comme le souligne Prévôt-Shapira à propos de Buenos Aires, ces phénomènes de fragmentation induits par l'économie en archipel n'évacuent pas les « vieilles histoires » (2000, p. 353) et entraînent la superposition de nouveaux clivages sur les anciens. *Coral Gables* et ses villas néo-méditerranéennes interrogent sur les modalités qui ont contribué à faire perdurer des phénomènes de sécession urbaine et de concentration des richesses. En effet, si les changements et l'importance prise par le centre d'affaires de *Coral Gables* sont récents et liés notamment à l'arrivée de cols blancs cubano-américains bilingues et formés, l'entre-soi social est, lui, « planifié » depuis la création de la ville. Les propriétaires essentiellement anglo-américains dans les années 1920-1930 sont aujourd'hui à plus de 50 % Latino-Américains. Mais ils habitent les mêmes villas luxueuses dans un cadre de vie privilégié et jouent sur les mêmes terrains de golf.

¹⁴ L'idée de communauté planifiée ou de ville planifiée exprime l'émergence au début du XX^e siècle de la planification de ville modèle construite ex nihilo à la manière d'une ville nouvelle. La cité de Coral Gables fait figure d'exemple notamment parce qu'elle fut construite selon les préceptes du *City Beautiful Movement*, mouvement qui émergea à la fin du XIX^e siècle pour proposer de nouveaux codes d'urbanisme et qui considérait que la beauté ou l'embellissement des villes avaient des effets sur l'ordre social et la qualité de vie de ces dernières. Coral Gables est le résultat de la volonté d'un homme : G. Merrick alors *commissioner* du comté de Miami-Dade qui décida de développer sur une plantation de citronniers légué par son père, une ville modèle aux accents méditerranéens. Les villas et les odonymes sont encore marqués aujourd'hui par l'influence certaine du *Mediterranean Revival* de l'époque.

¹⁵ Rapport de la ville 2011-2012, <http://www.coralgables.com/modules/showdocument.aspx?documentid=7361> (dernière consultation avril 2012)

2. Construire la distance et vivre détaché

La distance est une notion centrale pour comprendre les agencements du rapport entre l'homme et son espace vécu. « Le territoire, c'est d'abord de la distance critique entre deux êtres de même espèce : marquer ses distances. Ce qui est mien, c'est d'abord ma distance, je ne possède que des distances » remarquaient les auteurs des *Mille plateaux* (Deleuze, Guattari, 1980, p. 393). Miami est un espace intéressant pour introduire la notion de distance dans les Amériques et pour montrer comment, dans une ville de plus en plus distendue, la mobilité et l'accessibilité deviennent des critères importants des nouvelles formes de relégation et de séparation urbaines. Ici nous rejoignons l'idée que « la distance, au sein de la société, relève d'une gestion, suppose d'en définir les moyens, et plus généralement les modalités » (Beaude, Poncet, Ripert, 2005, p. 3). La notion de distance permet de souligner les inégalités introduites par la gestion politique de l'agglomération qui compte aujourd'hui, trente-cinq municipalités et l'importance de la « priva-cité » qui provoque une perte de la pratique d'espaces en commun. La relation des habitants et des décideurs avec leur ville est également une façon de faire entrer en jeu une autre dimension de la distance, la distance affective.

2.1. La production de la distance en ville

L'étalement urbain ou *sprawl* à Miami a, depuis les années 1970, fait doubler la superficie urbanisée du comté de Miami-Dade. Gagnant 36 % de sa superficie et 57 % de sa population entre 1970 et 1990, l'agglomération a peu à peu annexé de nouveaux secteurs, reculant les limites du front d'urbanisation (US. Census Bureau, 1970-2000). Cet étalement, grâce à la construction de nombreuses autoroutes, s'est principalement fait sous la forme de lotissements : ces *cookie-cutter houses* ou *MacMansions* décrites par Duany (Duany, Plater-Zyberk, Speck, 2000) et qui rappellent l'idée de moule ou de fabrication à la chaîne qui entraînent la création de « ville clone ». Ces lotissements développés par pans entiers sont le fait, non pas de schémas d'aménagement pensés par le comté ou les municipalités, mais de promoteurs immobiliers : leur initiative est privée et l'objectif de leurs acheteurs est celui d'une jouissance de leur logement et non d'un vivre la ville. L'urbanisation pavillonnaire doit être entendue comme *norme* rappelle Mercier : « l'urbanisation pavillonnaire nord-américaine n'apparaît donc plus seulement comme un produit de l'économie ou comme une inflexion de la culture ; elle serait en soi, de même que la condition sociale qu'elle incarne, un devoir-être qui dynamise à la fois l'économie et la culture » (Mercier, 2006, p. 209). Rêve fondateur de la classe moyenne, le pavillon de banlieue signe pourtant la première aliénation à laquelle contraint cette extension urbaine : l'automobile et le temps de transport.

Miami figure, depuis plusieurs années, en tête d'un classement atypique, celui de la « rage au volant » (*road rage*). Ce classement évoque ainsi la congestion permanente des grands axes de l'agglomération, induite par son manque de centralité et son expansion, qui obligent les citadins devenus pour la majorité des suburbains à utiliser systématiquement un transport motorisé. Or cet accroissement de la distance parcourue chaque jour pénalise davantage les populations les plus pauvres. Ainsi, selon les recensements de 2000 et 2010, ce sont bien les habitants des quartiers centraux (*inner cities*) et des

marges urbaines déshéritées (*Homestead* ou *Florida City* par exemple) qui sont les plus contraints et opèrent les plus longs trajets domicile-travail. Leur mobilité et leur accessibilité sont d'autant plus réduites que le système de transport public à Miami est déficient et inadapté. Le *Miami-Dade Transit*¹⁶ gère 90 lignes de bus sur l'ensemble de l'agglomération et celles-ci transportent en moyenne 240 000 passagers par jour en semaine. Les bus, essentiellement utilisés par les personnes âgées et les populations les plus démunies, sont lents, irréguliers et surtout soumis à la congestion de la circulation routière. Depuis 1984, date de sa construction, une seule ligne de métro existe à Miami : elle relie *Palmetto* à *Kendall* en passant par le centre-ville et le centre financier. Les stations desservant à la fois des pôles d'emplois et des services comme les stations de *Government center* (*downtown*), *Civic Center* (plus gros complexe hospitalier de la ville) et de *Dadeland* à *Kendall* (grand *mall* de l'agglomération) sont les plus fréquentées selon le rapport du comté. Cependant, la fréquentation maximale aux heures de pointes de ce métro n'offre jamais l'image de rames bondées et d'un trafic saturé comme dans d'autres grandes villes. La desserte de différentes centralités est pourtant incluse dans ce tracé d'une quarantaine de kilomètres allant du nord/ouest au sud/sud-est de la ville mais l'orientation du tracé ne correspond pas à l'extension urbaine qui s'est principalement faite du littoral vers l'intérieur des terres c'est-à-dire de l'est vers l'ouest. Par ailleurs, des centralités majeures que sont l'aéroport international et les plages de *Miami Beach* ne sont pas desservies par le métro¹⁷. On peut alors s'étonner de l'existence, depuis les années 1990, d'un système de navette, gratuit et efficace, qui tourne essentiellement à vide entre les tours de *Brickell*, le centre-ville et le sud du *Biscayne Boulevard* (quartier en pleine réhabilitation où se trouve le *Omni International Shopping Mall*.) Cette succincte évocation de la question des transports publics à Miami nous permet de souligner la gestion de la distance par les décideurs politiques ou plutôt son absence. Elle montre comment les pouvoirs politiques à l'échelle du comté ont accentué la fragmentation de la ville en favorisant l'accessibilité des espaces compétitifs aux dépens des autres localités. En réalisant un *Metromover* gratuit (navette aérienne sans chauffeur), dont les voitures circulent toutes les 2 à 3 minutes et les stations ne sont séparées que de quelques centaines de mètres, le comté renforce l'accessibilité des quartiers déjà les plus connectés. Les budgets qui ont privilégié ce transport ultra-local n'ont pas été consacrés à l'amélioration de l'accessibilité des marges sociales et spatiales vers le centre. Une des raisons de ce choix politique est que le *Metromover* participe grandement à la diffusion d'une image de ville de « classe mondiale » notamment auprès des cadres dynamiques travaillant et habitant dans les quartiers desservis, mais surtout auprès des touristes et des visiteurs pour raisons professionnelles.

De même, le nouveau plan stratégique de développement du comté de Miami-Dade en partenariat entre les acteurs publics et privés (dont la grande banque Wells Fargo) vante

¹⁶ Miami-Dade Transit : 2010-2011 Ridership Technical Reports Archive, http://www.miamidade.gov/transit/news_technical_reports_archive.asp#10 (dernière consultation avril 2012)

¹⁷ Le projet du *Metrorail's AirportLink*, reliant l'aéroport au métro au sein d'un plus large projet nommé le *Miami Intermodal Center* (MIC) est en cours de réalisation (finalisation prévue entre 2012 et 2013). Ce projet financé essentiellement par le comté et le *People Transportation Plan* permettra au voyageur de gagner gratuitement depuis l'aéroport, la station Earlington Heights du métro. Cependant, si l'on tient compte du trafic de l'aéroport international MIA (2^e aéroport des États-Unis pour les passagers internationaux) et des flux touristiques depuis les années 1970-1980, la mise en place d'un tel projet semble bien tardive.

dans son titre tout au moins, l'unité de la ville : *One community, one goal*. La plaquette du plan stratégique illustre le projet par une vue idyllique présentant les tours de *Brickell* et le sud de *Miami Beach* comme le paysage générique de cette ville en construction (Fig. 2). Le but évoqué est bien davantage de renforcer la compétitivité de l'agglomération, de

Fig. 2 : La construction d'une image fragmentée et partielle de la ville dans le plan stratégique de développement du comté de Miami-Dade : *One Goal, One Community*

jouer sur son image de marque que de servir « la communauté » des habitants de l'agglomération. Si le front de mer est devenu l'espace clé du marketing urbain de l'agglomération, l'extension de l'urbain et sa gestion restent un véritable problème à Miami. Pourtant, comme le montre le récent débat sur les limites de la zone « urbanisable », la priorité ne semble pas être au ralentissement de l'étalement urbain.

La naissance d'outils législatifs comme l'*Urban Development Boundary* (UDB) marque, à partir de la fin des années 1970, la prise de conscience d'une nécessaire gestion et régulation de l'étalement urbain aux États-Unis. Cette limite est votée et établie pour la première fois en 1983 par le comté de Miami-Dade pour marquer la frontière entre le rural et l'urbain et planifier les limites de l'extension de la partie urbanisée du comté. Le dessin de Morin (Fig. 3) montre le trafic automobile colossal induit par le *sprawl*, et la relation de cause à effet entre les deux phénomènes. Cette illustration donne non seulement une idée des autoroutes à quatre ou six voies de Miami, et de leur congestion aux heures de pointe, mais elle souligne également l'incapacité du comté à tenir ses promesses en termes de gestion et de ralentissement de la croissance urbaine. Depuis la fin des années 1990, les dirigeants du comté ont systématiquement reculé l'UDB en promettant de ne plus changer ultérieurement son tracé. Les raisons invoquées étaient, d'une part, de favoriser le bien-être des habitants dans une ville dont l'essentiel du marketing urbain est centré sur le cadre de vie et, d'autre part, la préservation des Everglades, milieu fragile, essentiellement composé de marécages et dont une partie est protégée par les limites d'un parc naturel. Pourtant, le département de *planning and zoning* du comté revient systématiquement sur cette limite malgré la présence d'une surface non construite déjà très importante à l'intérieur du tracé¹⁸. L'étalement de la zone constructible semble

¹⁸ Comme le remarque le journaliste A. Garcia dans un article dans le Huffpost de Miami en décembre 2011 :

Fig. 3 : Dessin de Jim Morin lors du vote par le comté du déplacement de la frontière du développement urbain (*Urban Development Boundary*) Paru dans le *Miami Herald* du 21 novembre 2008

donc davantage profitable que la sauvegarde des Everglades qui sont pourtant un espace-éponge nécessaire à la diminution du risque d'inondation réel dans une zone comme Miami. Le dernier recul de l'UDB date de 2010 (Fig. 1) et ses modalités sont exposées dans un rapport étrangement nommé « *Growing for a Sustainable Future* »¹⁹.

La durabilité de la ville et l'unité urbaine sont donc des questions qui semblent peu préoccuper les pouvoirs publics, contrairement à la rentabilité de l'immobilier et au marketing urbain. Miami est alors un exemple de choix pour traiter de la ville insoutenable (Berque, Bonnin, Ghorra Gobin, 2006). Au détriment d'un environnement qui fonde pourtant son marketing, le comté présente une croissance urbaine fulgurante induite par une très forte spéculation foncière et une immigration internationale intense, qui fracturent la ville en autant d'îlots discontinus. L'importance de l'extraversion de l'économie, la force des flux humains et financiers qui traversent depuis sa création Miami, amènent à s'interroger sur la solidité de sa construction et sur sa durabilité.

Cet enracinement volatile des hommes et des capitaux donne à cette ville un caractère éphémère déjà souligné dans le titre de l'ouvrage de Portes et Stepick 1993 *City on the Edge* et dans la métaphore de Nijman, qui qualifie la ville de « maîtresse des Amériques » soulignant la relation éphémère de la majorité de ses habitants avec la capitale économique de la Floride (Nijman, 2011). Miami, malgré la force de son arrimage à une économie mondialisée qui l'a transformée en « havre de paix » pour les investissements et capitaux latino-américains, n'offre pas vraiment l'image d'une ville stable, aux fondations solides et

la part des terrains non construits au sein de l'actuel UBD représente la superficie de Manhattan : "I would say that we have more than enough development capacity to last the next 100 years and beyond without having to touch the UDB -- and that's just with our undeveloped land. Take into account underdeveloped land and we should never expand the UDB again." http://www.huffingtonpost.com/anthony-garcia/suburban-sprawl-miami_b_1132597.html?view=print&comm_ref=false

¹⁹ Grandir pour un avenir durable...

enracinées, mais bien l'idée d'une ville encore en chantier, en formation. L'établissement solide et pérenne est constamment diminué par la volatilité des principales activités de la cité toutes dépendantes de la conjoncture mondiale, des *booms* et des *bursts* de l'immobilier et de réseaux extraterritoriaux de la finance, du tourisme comme du commerce international (y compris celui, illicite, des drogues). Cet ancrage dans l'immédiat est alors visible dans la très faible planification de la ville à toutes les échelles et montre bien souvent un urbanisme à moindre coût, une ville en trompe-l'œil. « C'est un reflet du caractère crasseux du capitalisme de Miami et de la nature spéculative de la construction et de l'immobilier. Comme nous a expliqué Ricardo Ruiz (architecte) : à New York ou à Chicago, quand une société construisait un grand immeuble, les trottoirs étaient faits en granit ; à Miami, en revanche, ils ont déversé des flots de béton. » (Beverley, Houston, 1996, p. 38).²⁰

La distance à Miami prend alors des formes diverses notamment dans le rapport à la ville et au vivre la ville qu'entretiennent les décideurs comme les habitants. Miami est une « ville sans racine » ou presque, pour reprendre les mots de M. Lavergne à propos de Dubaï. La cité floridienne est pour l'Amérique latine ce que Dubaï²¹ est dans sa sous-région : « un abri pour nouveaux riches qui cherchent à se détendre et à s'amuser ; ils cherchent aussi à faire des affaires. Dubaï s'en charge, en fournissant non seulement des réponses à leurs besoins, mais aussi à leur soif d'accès à une sous-culture mondialisée » (Lavergne, 2009, p. 33). Les classes moyennes cubaines, vénézuéliennes, colombiennes, argentines ou encore brésiliennes qui vivent à Miami sont également le symbole de ce rapport à la ville par le divertissement et la consommation. Les attaches affectives qu'entretiennent ces populations avec leur pays de départ créent une certaine distance avec la ville vécue au quotidien. Miami est bien souvent un lieu de résidence considéré comme temporaire²². Et cette situation réelle ou symbolique de « vie en transit » est contrebalancée par l'investissement dans la sphère privée qu'est l'espace domestique.

2.2. Vivre à distance : disparition de la cohabitation du centre à la périphérie de la ville

Le repli sur la sphère privée des individus joue sur une dislocation du tissu urbain. Des pans entiers de l'urbain ne sont plus gérés par la cité²³ mais tout au plus par la copropriété à savoir la réunion d'intérêts privés. Dans de nombreux espaces du comté, la perte d'identification et d'investissement des habitants dans leurs espaces de vie marque une diminution de la vie de quartier comme de la cidadinité, dont Gervais-Lambony souligne les liens avec la citoyenneté (2003). Du centre à la périphérie de la ville, l'entre-soi familial, social et parfois culturel est favorisé et conduit à une volonté de faire sécession avec le reste du corps urbain et parfois du voisinage : de se protéger de l'Autre et de le mettre à distance.

2.2.1. La ville à distance

Les *suburbs* de Miami ont connu un développement considérable à partir des années 1970-1990, parallèlement à l'afflux de migrants venus du Sud. Être suburbain dans une agglomération aussi peu dense signifie d'abord « vivre à distance ». Cette expression permet de souligner

²⁰ Traduction auteure

²¹ Mike Davis dans son ouvrage sur Dubaï qualifie cette dernière de Miami du Moyen-Orient (Davis, 2007).

²² Même si ce caractère temporaire peut durer longtemps notamment dans le cas des premiers immigrants cubains

²³ C'est-à-dire une société politiquement organisée ou la chose publique.

d'une part, la distance physique des habitants aux centralités, lieux où se forge la citoyenneté, et d'autre part, la distance sociale que cette forme d'habiter la ville crée. Le développement suburbain à Miami s'est essentiellement fait par des promoteurs privés qui ont produit des espaces suburbains juxtaposés sous forme de lotissement aux maisons individuelles clonées.

Le désengagement des pouvoirs publics en matière de planification, d'aménagement et de construction est une des raisons de la perte de cohésion : l'urbanisation repose essentiellement sur des acteurs privés, promoteurs comme acheteurs. Qu'il s'agisse des *gated communities*, qui se sont multipliées ces dernières décennies, ou de simples lotissements, ces espaces périurbains sont le symbole de l'étalement de la ville privée favorisé par les collectivités locales (Le Goix, 2005 ; Pufe, 2009). À une échelle plus fine, la disposition des pavillons et des rues de ces lotissements n'offre pas vraiment la possibilité d'un partage de l'espace par les habitants, et ils n'ont pas été pensés et planifiés dans ce but. Comme le remarquait l'architecte Read²⁴ : « la disposition des habitations dans le lotissement ne favorise pas la création d'une vie communautaire. Il n'y a ni espace commun, ni espace de rencontre, et le seul mode de transport reste la voiture. Il n'y a ni magasin de quartier, ni cafés, ni arbres pour se mettre à l'ombre sous le soleil tropical. Les enfants ne peuvent pas se rendre à l'école à pied, ils ne peuvent pas non plus traîner au coin de la rue. On n'y trouve ni les lieux de rencontre ni le caractère qui favorise les échanges quotidiens. Ce voisinage est typique de Miami et de l'anonymat total des banlieues américaines. »

Pourtant malgré cet anonymat et cette perte du vivre ensemble, l'étalement urbain et la multiplication des lotissements sont loin de décliner à Miami. Cela repose en partie sur le fait que le pavillon reste un symbole fort du rêve américain auprès de la majorité des familles de l'agglomération, notamment chez les populations issues de l'immigration (majoritaires dans le comté). L'éloignement des beaux quartiers permet ainsi d'accéder au rêve de la propriété grâce à un rapport au crédit très incitatif et fondateur de la suburbanisation aux États-Unis. Lors d'un entretien avec Aldy, jeune femme cubano-américaine arrivée à Miami en 1994, celle-ci résumait ainsi son cadre de vie et la joie de l'accession au pavillon de banlieue avec son mari :

« Je vis à Westchester, c'est une ville où il n'y a pas d'immeuble seulement des maisons et j'ai des supermarchés, des pharmacies, des écoles et un accès rapide aux autoroutes. Nos voisins directs sont des Cubains et on s'entraide de temps en temps par exemple quand il y a une forte tempête pour l'électricité, pour garder la maison ou arroser le jardin quand on n'est pas là. Le quartier est tranquille, plutôt habité par des personnes âgées. Ici, ce n'est pas comme à Cuba où tout le monde partage beaucoup plus parce que la vie quotidienne nous y oblige, où les câbles électriques se croisent tout le temps dans les cours des solars et les voisines sont comme ta famille. [...] On a réussi à acheter la maison au bout de cinq ans avec un crédit, c'était mon rêve et c'est vrai qu'on l'a eu [...]. Les maisons sont jolies, avec un jardin et même un petit parc de jeu pour ma fille. Le quartier est tranquille, mais on ne se réunit pas dans la rue et les enfants ne jouent pas en dehors du jardin. Chacun est chez soi, mais on se connaît et quand on peut, on s'entraide. »

²⁴ Architecte à la Florida International University de Miami. Présentation au colloque *Là où les mondes se touchent*, à l'E.R.B.A.N, le 5 Mars 2009. <http://pacotilleuses.wordpress.com/miami/textes-et-documents/lap-pel-des-banlieues-miami-mobilite-et-multiculturalisme/> (dernière consultation avril 2012).

Miami et ses pavillons portent le modèle du rêve américain, notamment pour les Cubains ayant quitté l'île à partir des années 1960 et de l'abolition de la propriété privée. Si la façon de vivre la ville est radicalement différente de la citoyenneté cubaine comme le souligne Aldy, notamment parce que la *suburbanisation* a affecté grandement l'espace public et la définition même de la centralité urbaine, son récit montre que cela fait partie intégrante de son nouveau mode d'habiter. L'important pour elle est d'avoir réussi à acheter une maison, mais aussi d'avoir un accès à l'autoroute, au *mall*, à l'école et à la pharmacie. Bien que dans une autre partie de notre entretien, elle confesse que ses premiers pas sur l'autoroute furent une expérience traumatisante et qu'il lui fallut plus de cinq ans pour s'habituer à la conduite sur voie rapide, elle a, à *Westchester*, acheté son rêve.

2.2.2. Le retour à la ville, une coprésence sans cohabitation

La distance, nous l'avons souligné, est un révélateur des modalités de la gestion de la ville, des priorités des décideurs, mais aussi des choix des individus. À travers l'exemple de *Little Havana*, nous souhaitons mettre en lumière la façon dont les différentes facettes de la distance (spatiale, sociale et affective) peuvent se superposer au sein d'espaces-enjeux dans la ville. *Little Havana*, porte d'entrée historique des Cubains à Miami et *inner city* hispanique²⁵, présente des processus de réinvestissement de la ville qui permettent d'aborder les nouvelles formes de mises à distance et de compétition pour l'accessibilité dans la ville. À l'est du quartier, dans sa partie la plus pauvre (*East Little Havana*), les élites politiques et les promoteurs immobiliers jouent de l'abolition de la distance comme d'un avantage comparatif pour attirer de nouveaux habitants dans ce quartier idéalement situé à proximité de *Downtown* et de *Brickell* et non loin de la plage et de ses centralités du divertissement comme *South Beach* (Fig. 1).

Le terme de gentrification est un processus qui désigne l'investissement d'espaces urbains souvent dégradés par des populations de niveau socio-économique plus élevé que les résidents actuels (Smith, 1996). « Au fil du temps, et singulièrement au cours de ces dernières années, cette définition a été élargie à d'autres processus de « revitalisation » des centres urbains dégradés et d'*élitisation* des villes (Authier, Bidou-Zachariasen, 2008, p. 14). La gentrification en cours de *Little Havana* est un processus complexe qui s'opère autour de trois composantes : la volonté de réinvestir le quartier pour les leaders cubains qui le considèrent comme un patrimoine ; la valorisation d'une rente de situation pour les promoteurs immobiliers et le marketing orchestré autour d'un mode d'habiter, le *high rise condominium*, qu'on tente d'assimiler à un mode de vie. Les leaders politiques cubano-américains de la ville de Miami et du quartier de *Little Havana* ont favorisé depuis une dizaine d'années le « retour au ghetto » notamment par la création d'événements culturels et la valorisation d'un patrimoine. Lors d'un entretien avec Joe Sanchez, l'ancien maire de *Little Havana* (commissioner du district 3) nous disait :

²⁵ Aujourd'hui et depuis les années 1990, *Little Havana* est un quartier vécu par moins de 50 % de Cubano-américains. Le quartier peut se définir comme un *barrio*, c'est-à-dire un quartier latino-américain pauvre des États-Unis. Le revenu moyen par foyer est inférieur à 29 333 \$ selon le recensement 2000 alors que la moyenne du Comté est de 35 966 \$.

« Toute l'histoire de la ville est faite sur l'immobilier et ses booms et ses bursts. Le ralentissement du secteur immobilier durera 10 peut être 20 ans. Nous avons besoin de bâtir et **l'immobilier est source de développement**.

Le développement et la gentrification ne sont pas le diable. Ici, on veut le développement pour tous. En 1998, on se remettait tout juste d'une longue période où les gangs faisaient la loi dans la rue. Little Havana était économiquement au plus bas, vous ne pouviez même pas vous promener en journée. Les commerces en souffraient et j'ai voulu **rendre l'espace vivable pour les commerçants**. Avec les Viernes culturales²⁶ on a mis en place une **stratégie de revitalisation** pour dynamiser l'économie, **créer une place centrale pour l'art et la culture**. Les Viernes Culturales ont ramené les gens dans le quartier. Aujourd'hui vous avez des YUCAs²⁷ qui démenagent tous les jours dans le quartier, car leurs racines sont ici. Ici, vous pouvez boire votre café con leche accompagné de votre pastelito de guayaba (pâtisserie à base de goyave consommée dans la Caraïbe). »

Le « retour au ghetto » est avant tout un retour économique qui se déguise sous des aspects culturels et sociaux, le dénominateur commun de la culture cubaine et plus largement *hispanique* étant un atout pour toucher un public de consommateurs ciblé : les classes moyennes cubano-américaines. Ces dernières sont mobilisées pour redynamiser l'économie d'un espace que nombre d'entre eux considèrent comme appartenant à leur patrimoine, mais aussi comme un espace « réserve » dont le foncier et les commerces sont très majoritairement détenus par des Cubano-américains. La redynamisation de la zone intéresse une partie du groupe qui trouve ici un intérêt économique et une solidarité « communautaire ».

La gentrification est également orchestrée par la construction de nombreux projets immobiliers essentiellement au sein de la partie orientale du quartier, le long des axes majeurs et à proximité de la rivière. Depuis 2000, 38 grands projets ont été votés à *Little Havana*, ce qui correspond à un milliard de dollars investis dans la construction. Le paysage urbain présente d'intenses transformations, notamment l'érection de nombreux *condos* au sein de ce quartier de vieilles bâtisses et de petits immeubles. Le prix moyen des propriétés a, par ailleurs, augmenté de 400 % en cinq ans²⁸. Ces opérations immobilières encouragées par les pouvoirs politiques ciblent un public particulier de jeunes actifs pour qui, contrairement à la suburb, la ville est synonyme d'activités et d'une plus grande mobilité. Les développeurs jouent sur la proximité au centre-ville (Fig. 4) en vantant l'idée d'un retour du piéton. Ils misent, par ailleurs, sur la distance affective des Latino-américains et plus particulièrement des YUCAs qui, comme le rappelle J. Sanchez dans notre entretien, se sentent proches de

²⁶ Les Vendredis Culturels sont un événement qui se tient tous les derniers vendredis du mois sur la *calle ocho* : artère principale et emblématique de *Little Havana* et plus largement de Miami. Les festivités ont lieu dans la partie la plus réhabilitée par les plans d'urbanisme autour du parc aux dominos. Les galeries d'art récemment implantées sont ouvertes, des concerts sont donnés dans les bars ou sur des estrades, des marchands vendent de l'artisanat cubano-américain ou latino-américain.

²⁷ Yuca, qui veut dire Manioc en espagnol, évoque donc un ingrédient courant du régime alimentaire cubain, est utilisé ici pour désigner les Young Upper-class Cuban-American, c'est-à-dire souvent les secondes générations de la migration cubaine. Ils représentent aujourd'hui une part importante des populations qui travaillent dans le centre-ville et cherchent à habiter à proximité.

²⁸ Voir Feldman M, Jolivet V, 2012, *Eyes on Little Havana, Gentrification and the securization of place in the heart of Miami*. Article en cours de publication.

Fig. 4 : Construction de condominiums à Little Havana et publicité pour un nouveau vivre la ville « le cœur et la culture de Miami à une distance piétonne » (cliché V. J 2008)

leur culture en venant s'installer à *Little Havana*. La stratégie de la ville est claire : il faut maintenir l'identité cubaine de *Little Havana* pour pouvoir attirer ces populations. Il faut permettre, dans ce quartier en transition, des formes d'habitat qui favorisent la distance sociale avec les autres habitants du quartier.

La construction de *condominiums* correspond à la volonté de connexion permanente de ces nouveaux habitants avec le centre communicationnel et névralgique de la ville - *Downtown and Beaches* - tout en leur permettant une mise en capsule, une *insulation* (Sloterdijk, 2005) du reste du quartier. Leur retour à la ville n'est possible que parce que les *condos* leur offrent les infrastructures de sécurité nécessaires (digicode, vidéosurveillance, gardien etc.) qui permettent de modifier le rapport entre la sphère privée et la sphère publique. Les nouveaux habitants peuvent vivre dans ce quartier sans même en parcourir l'espace public : du parking à l'ascenseur, de la voiture à l'autoroute. L'individualisation et la privatisation de l'espace leur permettent de vivre à *Little Havana* sans cohabiter. Grâce à des nouvelles formes d'urbanisation et de sécurisation, la coprésence de populations est devenue possible sans cohabitation. La fragmentation accentuée à outrance la capacité des groupes sociaux à ne plus appartenir à un espace commun partagé.

Conclusion

Miami est davantage une déclinaison des formes de l'urbain contemporain qu'un paradigme. Sa localisation en position de charnière entre le Nord et le Sud du continent ayant joué sur la spécificité de certains traits de cette capitale économique du bassin Caraïbe, notamment la latinisation très forte de la ville et de son économie. Cependant, les formes

urbaines de Miami, ses paysages et ses modes de constructions sont ceux d'une ville de la *Sunbelt*. La ville se situe donc dans un entre-deux : entre reproduction des modèles de la ville nord-américaine et volonté de se positionner au Sud, en valorisant son mode de vie.

Miami occupe aujourd'hui une position de carrefour entre les Amériques et offre un exemple de choix pour traiter des processus de ségrégation et de fragmentation à l'œuvre sur l'ensemble du continent. Cette ville donne à réfléchir sur la diffusion, à l'échelle mondiale, de certaines formes urbaines qui symbolisent un nouveau rapport à la distance, en privilégiant l'étalement à la densité, l'entre-soi à la mixité, favorisant un isolement de plus en plus important des deux extrémités de l'échelle sociale. La gestion de la distance par les pouvoirs publics favorise l'émergence d'une ville fragmentée et volatile, les racines de la métropole comme celles de ses habitants naissent toujours ailleurs. Miami est la petite ville modèle d'un souffle néolibéral qui s'étend du Nord au Sud du continent. Son élite dirigeante, bien convaincue de la suprématie de ce modèle de développement sur les révolutions socialistes qu'elle a fuies, se fait sa meilleure ambassadrice pour gagner au Sud de nouveaux marchés.

Références

- Augustin J.P., 2007. Miami, de la fabrication du tourisme de masse à la cité paradigmatique du XXI^e siècle *In* Duhamel Ph, Knafo R. (dir), Mondes urbains du Tourisme, Belin, 284-296
- Authier J.Y., Bidou-Zachariasen C., 2008. Éditorial. La question de la gentrification urbaine. *Espaces et sociétés* 132-133, 13-21.
- Beaude B., Poncet P., Ripert B., 2005. Gérer la distance. Mobilité, télécommunication, urbanité. *Geographische Zeitschrift* 1, 1-12.
- Berque A., Bonnin Ph., Ghorra Gobin C., 2006. *La ville insoutenable*. Belin, Paris.
- Beverly J., Houston D., 1996. Notes on Miami. *Boundary* 23 (2), 19-46.
- Brun J., Rhein C., 1994. *La ségrégation urbaine*. L'Harmattan, Paris.
- Capron S., Cortès G., Guétat-Bernard, 2005. *Liens et lieux de la mobilité, ces autres territoires*. Belin, Paris.
- Davis M., 1997. *City of quartz Los Angeles capitale du futur*. La Découverte, Paris.
- Davis M., 2007. *Le stade Dubaï du capitalisme*. Les prairies ordinaires, Paris.
- Dear M.J., Flusty S., 1998. Postmodern urbanism. *Annals of the Association of American Geographers* 88 (1), 50-72.
- Dear M. J., 2000. *The postmodern urban condition*. Blackwell Publishers, Oxford.
- Dear M. J. (dir), 2002. *From Chicago to L.A.*. Sage Publication, Thousand Oaks.
- Dorier-Apprill E. (dir), 2001. Vocabulaire de la ville. Éditions du Temps, Nantes.
- Dorier-Apprill E., Gervais-Lambony P., 2007. *Vies citadines*. Belin, Paris.
- Duany A., Plater-Zyberk E., Speck J., 2000. *Suburban Nation*. North Point Press, New York.
- Friedmann J., Wolff G., 1982. World city formation : an agenda for research and action. *International Journal of Urban and Regional Research* 6 (3), 309-345.
- Friedmann J., 1986. The World City Hypothesis. *Development and Change* 17.
- Garnier J.P., 2008. Scénographies pour un simulacre. *Espaces et Sociétés* 134, 3.
- Gervais-Lambony P., 2003. *Territoires citadins*. Belin, Paris.
- Gervais-Lambony P., 2004. Mondialisation, métropolisation et changement urbain en Afrique du Sud. *Revue XX^e siècle* 81, 57-68.
- Girault C., 1998. Miami dans les nouvelles relations interaméricaines. *Les Études du CERI* 41.

- Grafmeyer Y., Joseph I., 2004. *L'école de Chicago*. Champs, Grenoble.
- Grosfoguel R., 2003. *Colonial subjects : Puerto Ricans in a global perspective*. University of California Press, Berkeley.
- Jolivet V., 2010. *Miami la cubaine ? Pouvoir et circulation dans une ville carrefour entre les Amériques*. Thèse de géographie soutenue en 2010 à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne.
- Knox P., Pinch S. (dir), 2006. *Urban Social Geography : an Introduction*. Prentice Hall, New York.
- Knox P., Taylor P. (dir), 1995. *World Cities in a World-System*. Cambridge University Press, Cambridge.
- Labrousse A. (dir), 2003. *Dictionnaire géopolitique des drogues*. de Boeck, Bruxelles.
- Lavergne M., 2009. Dubaï, utile ou futile ? Portrait d'une ville rêvée à l'heure de la crise, *Hérodote* 133, 32-57.
- Lefebvre H., 2000. *Espace et politique 2^e ed*. Anthropos, Paris.
- Le Goix R., 2005. La dimension territoriale de la séparation sociale dans les « *gated communities* » en Californie du Sud. *L'information géographique* 69, 32-49.
- Mercier G., 2006. La norme pavillonnaire : mythologie contemporaine, idéal urbain, pacte social, ordre industriel, moralité capitaliste et idéalisme démocratique. *Cahiers de géographie du Québec* 50 (140), 207-239.
- Mohl R. A., 2001. Whitening Miami : Race, Housing, and Government Policy in Twentieth-Century Dade County. *The Florida Historical Quarterly* 79 (3), 319-345.
- Mollekopf J., Castells M., 1992. *The dual City*.
- Navez-Bouchanine, F. (dir.), 2002. *La Fragmentation en question : des villes entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale ?* L'Harmattan, Paris.
- Nijman J., 2000. The paradigmatic City. *Annals of Association of American Geographers* 90 (1), 135-145.
- Nijman J., 2007. Locals, Exiles and Cosmopolitans, a theoretical argument about identity and place in Miami. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie* 98 (2), 176-187.
- Nijman J., 2011, *Miami, Mistress of the Americas*. University of Pennsylvania Press, Philadelphia.
- Portes A., Stepick A., 1993. *The city on the edge, the transformation of Miami*. University of California Press, Berkeley.
- Prévôt-Schapira M.F., 1999. Amérique latine : la ville fragmentée. *Esprit* novembre, 128-144.
- Prévôt-Schapira M.F., 2000. Ségrégation, fragmentation, sécession dans les grandes villes latino-américaines : l'exemple de l'agglomération de Buenos Aires In Dorier-Apprill E. (dir), 2000, Les très grandes villes dans le monde. Éditions du temps, Nantes, 351-372.
- Pufe F., 2009. Unlocking Miami's suburban gated communities : a semiotic and iconographic approach. *Articulo - Journal of Urban Research* <http://articulo.revues.org/1338>.
- Rhein C., Elissalde B., 2004. La fragmentation sociale et urbaine en débats. *L'information géographique* 68 (2), 115-126.
- Scott A., Soja E., 1998. *The City : Los Angeles and Urban Theory at the End of the Twentieth Century*. University Of California Press, Berkeley.
- Sloterdijk P., 2005. *Écumes, Sphères III*. Hachette, Paris.
- Smith N., 1996. *The New Urban Frontier, Gentrification and the revanchist city*, Routledge, New York.
- Soja E. W., 2000. *Postmetropolis : critical studies if cities and regions*. Blackwell Publishing, Oxford.
- Zukin S., 1991. *Landscapes of Power : from Detroit to Disney World*. University of California Press, Berkeley.