

Chapitre n° 4 : La façade atlantique des Etats-Unis

Introduction

- définition du sujet (termes et cadrage) :

Une **FAÇADE MARITIME** est un espace littoral, **interface** entre un arrière-pays continental et un avant-pays océanique, auxquels il est relié par des réseaux de communication denses et variés. C'est à la fois un espace d'échanges et de production dont les activités ont pu entraîner un phénomène de **littoralisation** (concentration démographique, portuaire et urbaine).

La **FAÇADE** atlantique des Etats-Unis (170 millions d'habitants) est l'un des espaces majeurs de l'aire de puissance américaine. Ce jeune État s'est d'abord construit sur le littoral qui s'étend entre les frontières canadienne et mexicaine. Cette **interface** avec l'Europe a donc été le centre d'organisation de tout le territoire. Cette **FAÇADE** est d'une épaisseur inégale, elle peut se réduire à un simple liseré littoral (ainsi certaines portions du sud-est atlantique) ou s'étendre sur plusieurs milliers de kilomètres en intégrant la **région transfrontalière** des Grands Lacs grâce à l'axe navigable du Saint-Laurent, accessible aux navires de haute mer.

- problématique :

Dans quelle mesure la **FAÇADE** atlantique est-elle encore un espace fondamental à la fois original et représentatif de la puissance étatsunienne ?

- annonce du plan :

A l'échelle mondiale tout d'abord, nous verrons que la **FAÇADE** atlantique reste une **interface** majeure et un centre d'impulsion du monde. A l'échelle nationale ensuite, nous étudierons l'étendue de l'aire de commandement de cet espace. Enfin à l'échelle régionale, nous nous intéresserons aux dynamiques contrastées de cette **FAÇADE**.

Leçon n° 1. Un espace intégré à la mondialisation

Introduction

- définition du sujet (termes et cadrage) :

La **FAÇADE** atlantique est ouverte sur le monde, particulièrement l'Europe, l'Asie et l'Amérique.

- problématique :

Pourquoi peut-on dire que cet espace est non seulement intégré à la **mondialisation** mais qu'il en est surtout un centre d'impulsion ?

- annonce du plan :

Nous verrons d'abord qu'il représente la vitrine mondiale des Etats-Unis. Puis nous montrerons que c'est un espace ouvert sur l'Europe mais aussi sur l'Asie. Enfin, nous étudierons à quel point cet espace est ouvert sur l'Amérique.

1.1. La vitrine mondiale des États-Unis

La **FAÇADE** atlantique concentre 2 voire 3 **villes mondiales** ou globales (New York et Chicago, plus Washington) et des métropoles dont l'influence dépasse le seul cadre national.

1.1.1. Des **villes mondiales**

New York est la première ville du monde : centre économique du monde (Wall Street), centre politique mondial (ONU), grand centre culturel (Broadway, MoMA,...), 4^e aéroport mondial, 65 des 500 premières FMN du monde, première ville juive au monde, deuxième ville noire,... 1/3 des transactions financières du monde s'effectuent dans le Financial District de New York. Le 11 septembre a-t-il sonné le glas de New York-ville globale ? Le coût financier global s'élève à 90 milliards de dollars, plus les 100 000 emplois perdus, 3 000 morts, 45 000 m² de commerces détruits, 1,3 million de m² de bureaux détruits et 1,5 million endommagés. Les spécialistes pensent que si l'attaque va accélérer le transfert d'entreprises dans les États voisins comme le New Jersey ou le Connecticut, les secteurs économiques les plus innovants, spéculatifs et mondialisés continueront de s'épanouir dans un milieu tel que celui offert par le quartier de Wall Street. « Les jardins du Monde », le projet de Daniel Libeskind (né à Łódź en 1946) a remporté le concours international pour la construction du mémorial du 11 septembre (sur le « ground zero », le site de 6,5 ha du World Trade Center). La hauteur de la Freedom Tower, 1 776 pieds (541 m) est une référence à la date de la guerre d'indépendance.

Chicago possède la 1^{ère} bourse de matières premières au monde (Chicago Board of Trade).

Washington est un centre politique d'influence mondial : FMI, Banque mondiale, Maison Blanche et Pentagone, BID (Banque interaméricaine de développement), OAN (Organisation des Etats américains).

1.1.2. Des métropoles et des lieux symboliques de la **superpuissance** américaine

La **FAÇADE** atlantique concentre de grandes métropoles (Boston, Philadelphie, Houston, Miami, Dallas et Atlanta). Elle compte 13 parmi les 41 premiers aéroports de la planète : Chicago, New York, Atlanta, Dallas, Houston, Détroit, Miami, Washington, Orlando, Philadelphie, Charlotte, Boston et Cincinnati.

Boston est un pôle universitaire et de recherche de renommée mondiale (Harvard, MIT, routes 128 et 495, ...).

La Floride est le premier centre touristique du monde (Disneyworld à Orlando avec un complexe de 9 parcs et 60 millions d'entrée par an) et accueille la base spatiale de Cap Canaveral (Kennedy Space Center).

1.2. Un espace ouvert sur l'Europe mais aussi sur l'Asie

1.2.1. Des ports puissants

Les ports se sont installés surtout au fond des estuaires : la Chesapeake avec Hampton Roads, la Delaware avec Philadelphie, l'Hudson avec New York...

5 ports majeurs ou **gateways** sont tournés vers l'Europe (New York, Philadelphie, Baltimore, Norfolk-Virginia, Hampton Roads). New York a 150 millions de tonnes de trafic portuaire annuel. Aujourd'hui, la concurrence de la **FAÇADE** pacifique et la concentration des escales sur un nombre limité de port ont réduit l'importance de Philadelphie et Baltimore, délaissés par les porte-conteneurs au profit de New York et Norfolk, situés directement sur l'Atlantique. Ces deux ports ont dû se spécialiser : pétrole et chimie pour Philadelphie et import-export de voitures pour Baltimore. En même temps, ils ont rénové leur front de mer.

1.2.2. Des flux transocéaniques variés

Les flux sont d'abord transatlantiques, en liaison avec l'Europe. Mais on peut aussi parler de flux transpacifiques : des échanges maritimes avec l'Asie se font grâce au canal de Panama ou grâce au transbordement des marchandises depuis la côte ouest par un pont transcontinental ferroviaire. 80 % du commerce maritime avec l'Europe passe par les ports de la **FAÇADE** atlantique, y compris les conteneurs venus d'Asie. Le fret qui transite par le canal de Panama entre l'Asie et la côte atlantique est en pleine expansion, surtout dans le sens Etats-Unis-Asie (bois, fer...) ; mais certains craignent une saturation rapide du canal.

1.2.3. Une attractivité mondiale

Les ports sont les premières portes d'entrée migratoire des Etats-Unis, les **gateways**. Les migrations de scientifiques européens et asiatiques attirés par de meilleures conditions de recherche (brain drain) se font surtout vers le Nord-est (et les nouveaux centres).

1.3. Un espace ouvert sur l'Amérique

1.3.1. L'ouverture sur l'Amérique latine et les Caraïbes

Les échanges maritimes avec l'Amérique latine et les Caraïbes se font surtout par 5 ports majeurs (Corpus Christi, Houston, La Nouvelle-Orléans, Tampa et Miami).

Ces flux provenant d'Amérique latine sont licites ou non (immigration, trafics divers...). Les migrations en provenance d'Amérique latine sont très importantes mais de nature variée : pauvres en quête de travail et d'une vie meilleure (parfois clandestins mais pas uniquement), réfugiés politiques (Cubains à Miami mais aussi Haïtiens, proscrits politiques de droite et de gauche, ex- généraux d'Amérique latine...), familles bourgeoises latino-américaines (résidences secondaires à Miami, à New York etc.). Cette immigration est source de métissage culturel aux Etats-Unis : l'espagnol est présent partout et le bilinguisme est devenu un fait largement états-unien. Le catholicisme se trouve renforcé dans les villes.

Miami et Atlanta (grâce à la qualité de leurs liaisons aéroportuaires) se disputent le titre de « capitales » de la région Caraïbes-Amérique latine. L'aéroport de Miami est le point de passage obligé vers l'Amérique Latine, 1/3 des 20 millions de passagers par an débarque du Sud et profitent des liaisons directes avec près de 60 villes d'Amérique Latine. Miami compte près de 60% de Latinos et est en passe de devenir la capitale de la future ZLEA, un peu comme Bruxelles pour l'UE.

1.3.2. L'intégration transfrontalière

Les frontières sont des lieux de croissance démographique. Leurs abords ne sont plus un no man's land peu peuplé. Retraités, travailleurs y affluent ; le gain de population y est même supérieur aux moyennes nationales. Ce phénomène se traduit par le développement de twin cities (villes jumelles) à la frontière américano-mexicaine : Brownsville/Matamoros, Mc Allen/Reynosa, Laredo/Nuevo Laredo, Eagle Pass/Piedras Negras. On peut préciser que ce phénomène existe aussi à la frontière américano-canadienne (Détroit/Windsor...). Mais cela provoque aussi le développement de colonias, concentrations isolées de populations pauvres (bref des sortes de bidonvilles). 400 000 personnes y vivent du côté texan, dans cette partie de la **Poverty Belt**.

La croissance est aussi économique avec la multiplication des flux entre les États-Unis et les pays limitrophes, à tel point que le Canada et le Mexique réalisent 70% de leur commerce avec leur puissant voisin. La plupart de ces flux sont encouragés (marchandises, capitaux, informations), tout particulièrement lorsqu'ils contribuent au développement de ces régions : zones franches et maquiladoras en constituent l'activité majeure. Les maquiladoras sont des usines de sous-traitance étrangère installées au Mexique, partiellement exemptées de droits de douanes. Les twin plants sont des « établissements jumeaux » industriels et commerciaux qui se partagent les activités de part et d'autre de la frontière américano-mexicaine : activités périproductives (commandement, recherche, bureaux, gestion) côté Etats-Unis ; activités à moindre valeur ajoutée (ateliers de production employant une main-d'œuvre peu payée) côté Mexique.

Les migrations sont en revanche contrôlées ; s'il est possible d'aller travailler au nord de l'autre côté de la frontière, il est plus difficile d'obtenir une carte de séjour (Green card) en tant que Mexicain, d'où le recours à la clandestinité. Les sweat shops sont les « ateliers de la sueur » au sud des Etats-Unis où travaillent, pour de bas salaires et dans des conditions difficiles, des ouvriers immigrants récents.

Conclusion

- réponse à la problématique :

La **FAÇADE** atlantique est bien un centre de la **mondialisation**, voire son cœur le plus puissant.

- ouverture du sujet :

Cette puissance s'appuie-t-elle sur le reste du territoire américain ?

Leçon n° 2. Un centre de commandement national ?

Introduction

- définition du sujet (termes et cadrage) :

La **mondialisation** fait émerger des centres d'impulsion, qui peuvent être puissants à l'échelle mondiale mais être déconnectés de leur ancien arrière-pays.

- problématique :

La **FAÇADE** atlantique est-elle encore le centre du pays ou est-elle en passe d'être supplantée par la **FAÇADE** pacifique ?

- annonce du plan :

Nous étudierons d'abord ses atouts anciens. Puis nous nous intéresserons aux limites de sa domination sur le reste du pays. Enfin nous verrons les aménagements et évolutions récentes de la **FAÇADE**.

2.1. Des atouts anciens

2.1.1. L'espace fondateur des Etats-Unis

L'histoire des États-Unis commence à l'Est. Les premiers Européens à s'y installer sont les Espagnols (au Texas et en Floride : San Augustin, Tampa, Mobile) et les Français (Grands Lacs et Louisiane). Les Néerlandais fondent New York mais se font éliminer rapidement par les Britanniques. De Boston à la Géorgie, se sont installés, au 17^e siècle, de nombreux colons anglais. Au nord du cap Hatteras, des puritains anglais (colons du Mayflower, Long Island), fuyant les persécutions religieuses, développent une société urbaine et commerçante. On y trouve le berceau de cette nation : Boston (1631), Philadelphie (1681) et Washington (1790). De Boston à Washington se crée une région qui se développe sur elle-même de manière autonome, aspirant ainsi bientôt à l'indépendance. Les premiers colons n'ont rencontré sur les côtes atlantiques du Nord des États-Unis aucune contrainte physique ou climatique majeure, malgré des excès rares mais possibles (coups de chaud, fortes vagues de froid de cette Snow Belt). Bien au contraire, les profonds estuaires sont des havres pour les navires, en même temps que des ouvertures faciles vers l'intérieur. Ils servent ainsi de point de départ pour la conquête ; on remonte les fleuves (17^e et 18^e siècles), qui seront par la suite reliés entre eux grâce à des canaux. Cette économie repose d'abord sur l'exploitation de l'océan. Ces richesses vont financer le grand commerce maritime (accumulation du capital primaire) et le commerce avec les Caraïbes (oppositions, rivalités avec l'Espagne). C'est à l'origine des grandes fortunes d'armateurs et ces armateurs vont fournir les bases de l'industrialisation.

Le Sud a été mis en valeur plus tardivement; à partir de Norfolk se succèdent des côtes basses non protégées, sableuses ou marécageuses, des zones lagunaires victimes de fréquents hurricanes. Au sud du cap Hatteras, les construisent une société de planteurs esclavagistes (société aristocratique, grande propriété, importation d'esclaves à partir de l'Afrique noire). C'est la mise en place d'une économie de traite de type colonial à la latino-américaine : on produit de l'indigo, du tabac, du coton pour l'Europe et on importe des produits de luxe.

La **FAÇADE** atlantique est l'espace de construction des États-Unis : les 13 États proclamant l'indépendance le 4 juillet 1776 construisent la démocratie américaine. Washington devient la capitale fédérale. C'est aussi sur la **FAÇADE** que l'on voit émerger les premières contradictions d'une jeune démocratie, celles qui ont creusé le lit de la guerre de Sécession : la ligne Mason-Dixon (tracée par deux géomètres arpenteurs en 1767) marque la frontière entre le Maryland et la Pennsylvanie. Avant la guerre de sécession, au Sud, se trouvaient les États esclavagistes.

2.1.2. Les héritages du 19^e siècle

Le premier développement, après celui de la pêche (conserveries), est né de l'industrialisation de la Fall Line, dont on utilise la force motrice des eaux courantes (hydroélectricité). De même, on exploite la houille des Appalaches ou le fer des Grands lacs. Toute industrie a aussi besoin de main-d'œuvre. On comprend dès lors que la **FAÇADE** atlantique ait pu être une porte d'entrée (synapse) pour 35 millions d'Européens attirés par vagues successives, surtout entre 1850 et 1920, avant de se disperser sur le continent. La plupart des immigrants européens sont arrivés sur ces terres au 19^e siècle. Avec la révolution des transports et les navires à vapeur qui dégagent la navigation des contraintes éoliennes, la **FAÇADE** du Nord-Est des Etats-Unis présente bientôt l'avantage d'être à la fois la plus proche de l'Europe et libre de glaces toute l'année. Elle s'impose alors définitivement. L'utilisation d'une main d'œuvre peu coûteuse a contribué à l'accumulation du capital nécessaire à la révolution industrielle qui donne alors au Nord un avantage absolument décisif : développement de l'industrie, des constructions navales, des constructions mécaniques, du textile. La **Manufacturing Belt** est le premier espace de cette révolution industrielle.

Deux ensembles de navigation exceptionnels (Mississippi et Grands Lacs) permettent alors la première poussée vers l'Ouest. Malgré les pentes raides de l'Est des Appalaches (Fall line), les passes comme la vallée du Potomac ou la trouée de Mohawk ont permis la mise en relation des richesses du Middle West avec la côte où s'opérait leur transformation. La **FAÇADE** est reliée à son arrière-pays (**hinterland**) par des voies navigables : le Mississippi est un fleuve aménagé, qui permet de rejoindre les Grands Lacs (par le canal de l'Illinois) ; ceux-ci sont reliés à l'Atlantique par la voie du Saint-Laurent, ce qui marginalise le canal Erié. L'aménagement de ce canal en 1825, qui relie la Lac Erié et l'Hudson, a assuré la suprématie de New York car aucune autre ville ne disposait d'une telle liaison avec l'**hinterland** (Grands lacs et au-delà, Grandes plaines). Aujourd'hui, le canal Erié est prisé des seuls plaisanciers.

Une série de villes puissantes (Baltimore, Pittsburgh, Cleveland, Detroit, St-Louis, Charlotte et La Nouvelle-Orléans) ont constitué la base arrière de la conquête de l'Ouest. Seul le centre de la **FAÇADE** atlantique s'est développé de façon autonome avec des ports au rôle complexe.

De cette histoire et de types de mise en valeurs très différentes résultent une partie des contrastes qui existent au sein de la **FAÇADE**.

2.1.3. Les ressources halieutiques (pêche)

Dès l'arrivée des Britanniques, la morue et la baleine deviennent la base de la richesse d'un certain nombre de ports comme Boston par exemple. Le plateau continental dispose en effet d'une faune riche avec des courants marins froids et chauds : au nord, morue et homard ; au sud, langoustes et crevettes.

2.2. Les limites de la domination sur le reste du pays

2.2.1. La crises des années 1970-1980

La **FAÇADE** a été frappée par la crise (surtout vive dans le Nord-Est), à partir des années 1970. Elle a touché les industries traditionnelles mais aussi les villes : en 15 ans, les emplois industriels ont été amputés au moins du tiers, transformant la région en **Rust Belt** ; les villes-centres ont perdu des habitants (grandes villes industrielles comme Pittsburgh, Cleveland, Detroit).

Le Vieux Sud a aussi peiné à sortir de son économie traditionnelle en crise, basée sur la culture du coton.

L'Atlantique est-il en recul par rapport au Pacifique ? Depuis la crise des années 1970, il est banal de parler du recul de la **Manufacturing Belt**, devenue pour certains **Rust Belt**, face à l'essor du Pacifique, aidé par ses nouvelles technologies (Silicon Valley) et ses relations avec l'Asie.

2.2.2. L'essor de la **Sun Belt** atlantique

Les régions de la **Sun Belt** ont profité de cette crise (délocalisations d'entreprises et de main d'œuvre). Le pétrole du Golfe du Mexique et l'**ALENA** leur ont même donné une nouvelle jeunesse. Mais les maquiladoras par exemple sont concurrencées aujourd'hui par la main d'œuvre chinoise.

2.2.3. Crise des centres-villes

Les vieux centres ont terriblement souffert du départ des classes moyennes et des entreprises, départ qui les appauvrit fiscalement alors que leurs municipalités, désormais beaucoup moins aidées par l'État fédéral, doivent subvenir aux besoins sociaux grandissants de leurs habitants trop pauvres pour déménager et dont le nombre ne cesse de gonfler avec l'arrivée de nouveaux immigrés. Piégées dans ces centres villes au côté de ces populations fraîchement arrivées encore plus misérables, les minorités ethniques - singulièrement les Noirs et les Portoricains - vivent très mal leur exclusion du "rêve américain", celui de la maison individuelle, ou celui, tout aussi fort, d'une bonne éducation pour leurs enfants.

2.3. Aménagements et évolutions récentes

La tendance au déclin du Nord-Est s'est globalement inversée depuis le début des années 1990.

2.3.1. Axes et réseaux

Un grand nombre de canaux à grand gabarit (Inland waterways ou Intracoastal waterways) ont été développés pour naviguer à l'abri de la mer en reliant souvent des espaces lagunaires. 95% du trafic est réalisé sous la forme de barges poussées (véritable train de 10 à 40 éléments).

Les activités de la **FAÇADE** se déplacent vers les littoraux, dans un souci de réduction des coûts. Le commerce mondial fait jouer les avantages comparatifs ; il s'agit pour toute activité de se rapprocher des sources d'approvisionnement. Ainsi en est-il pour la sidérurgie sur l'eau près de Baltimore dont le minerai de fer provient du Brésil, pour les industries pétrochimiques de New York et Philadelphie qui importent du pétrole vénézuélien. Avec le développement des axes et l'urbanisation, on assiste à un processus d'intégration linéaire entre les pôles du littoral, qui se traduit déjà par le phénomène de **Range** ou plates-formes portuaires rapprochées. Les flux de cabotage (navigation à courte distance ou longeant les côtes) sont aussi importants que les flux transocéaniques. Le cabotage représente 55% du trafic de New York et 75% de celui de la Nouvelle Orléans (52 millions de tonnes pour New York ou 59 pour Philadelphie).

Le pont transcontinental (ou Landbridge) relie quant à lui les deux océans. Le ferroutage, depuis les plates-formes multimodales, permet à des camions placés sur des trains à double étage de traverser les États-Unis pour une liaison Europe-Asie ; le canal de Panama n'en perd pas pour autant son importance stratégique.

Enfin de grandes autoroutes relient les grandes villes.

2.3.2. Des atouts assez récents

Les gisements d'hydrocarbures dans le golfe du Mexique se rencontrent sur le plateau continental au large de la Louisiane et du Texas (avec ses prolongements dans la zone littorale continentale) et dans les gisements off-shore.

Les littoraux touristiques se sont développés, liés à l'effet **Sun Belt** (héliotropisme) et les zones de croisière.

Le dynamisme démographique est fort, surtout en Floride et dans le golfe du Mexique.

Pour retrouver leur compétitivité, les hommes ont développé le tertiaire et les industries à haute valeur ajoutée dans des technopôles (Route 128 à Boston, Research Park à Charlotte, Silicon Hills à Dallas, Silicon Alley à New York, Biotech Corridor près de Washington).

Les régions transfrontalières ont été dynamisées par l'**ALENA** (Main Street, villes jumelles, maquiladoras). Autre exemple de « renouveau » du Nord-Est : Boeing qui en 2001 a transféré son siège social de Seattle à Chicago.

2.3.3. Un renouveau des centres-villes

On assiste, depuis une décennie, à un renouveau des centres. Mais cette reconquête des centres, signalée par de spectaculaires opérations de réaménagement des vieux quartiers portuaires et par la restauration des quartiers historiques, exclut les populations qui s'y étaient réfugiées. Yuppies (Young, Urban, Professional) et autres golden boys, enfants des classes du baby boom parties en banlieue, reviennent dans ces centres où ils bénéficient d'une exceptionnelle vie culturelle et artistique, et s'installent volontiers dans d'anciens ateliers transformés en lofts ou dans ces ensembles immobiliers que financent les opérations de reconstruction des espaces publics.

Conclusion

- réponse à la problématique :

La prépondérance de la **FAÇADE** a donc pu se maintenir. Elle s'exerce sur le reste des États-Unis malgré l'émergence de nouveaux espaces sur la **FAÇADE** pacifique, Puget Sound et Californie, dont le poids n'est cependant pas comparable. Elle cumule capacité productive, financière et culturelle. Elle concentre les moyens de communication, les sièges sociaux, les investissements étrangers. C'est à l'Est que se trouvent les **villes mondiales** : New York qui s'impose encore et toujours, et dans une moindre mesure Washington et Chicago.

- ouverture du sujet :

Comment s'organise cet espace ?

Introduction

- définition du sujet (termes et cadrage) :

La **mondialisation** renforce au niveau régional le phénomène centre/périphérie.

- problématique :

Le littoral atlantique a-t-il un centre unique, le reste n'étant que des périphéries plus ou moins dynamiques ?

- annonce du plan :

Nous verrons d'abord que le Nord-Est atlantique peut être considéré comme le cœur économique de la **FAÇADE**. Puis nous montrerons que de nouveaux centres se développent (Floride et Metrolina). Enfin, nous étudierons les espaces très contrastés de la côte du golfe du Mexique.

3.1. Le Nord-Est atlantique : cœur économique de la **FAÇADE**

3.1.1. Une exceptionnelle concentration de population

La concentration de la population dans la **Megalopolis** (de Boston à Washington = « Boswash » ou à Richmond = « Bosrich ») est considérable : 45 millions d'habitants, soit 15 % de la population américaine sur 2 % de l'espace. C'est un espace urbanisé polynucléaire et discontinu étiré sur plus de 900 km de long où s'interpénètrent des villes de différents gabarits, des banlieues qui s'étalent et où s'érigent de nouveaux centres, des campagnes rongées et marquées par la périurbanisation. Il y a une très forte concentration de **mégapoles** : New York (21 millions d'habitants), Baltimore-Washington (7), Philadelphie (5,9), Boston (5,4). C'est une population multiethnique et pluriculturelle : 8 millions de noirs, 3,5 millions de latinos, 1,5 millions d'Asiatiques. C'est aussi la première région d'immigration du pays, hier comme aujourd'hui.

A cette région, il faut rajouter celle des Grands lacs. Chi-Pits est ainsi le surnom donné à la concentration urbaine du Sud-Est des Grands lacs qui va de Chicago à Pittsburgh.

Tout le Nord-Est n'est cependant pas urbanisé. Le cas de la Nouvelle Angleterre (Maine, New Hampshire, Vermont), au nord de Boston, est à préciser. En effet, entre la Mégalopolis et l'axe du Saint-Laurent, cette région apparaît comme un « angle mort » où sont conservées les traces de l'Amérique traditionnelle : ruralité, impression d'Europe (surtout avec l'Angleterre), pêche,... Pourtant, c'est le berceau des Etats-Unis (terre d'arrivée des « Pilgrim Fathers » des années 1620, forte influence culturelle avec les prestigieuses universités de la « Ivy League ») et une région économique importante : foyer industriel dès le premier tiers du 19^e siècle (« mill towns » qui concentrent alors 1/3 de la main d'œuvre du pays : Lowell) puis, après la crise des années 1970, renouveau autour des nouvelles technologies et du tourisme côtier. Mais la région n'a pas de rôle d'**interface** majeur. Le sud, très urbanisé, qui relève de la Mégalopolis, s'oppose à de vertes étendues de plaines, de collines et de montagnes, qui sont autant de « réserves » touristiques. La Nouvelle-Angleterre est donc surtout une région patrimoniale, une zone de loisirs et de repos (petits ports de plaisance du golfe du Maine, tourisme de montagne des monts Adirondack). La frontière entre la Nouvelle-Angleterre, le Nouveau Brunswick et les Provinces Atlantiques est peu active ; les flux y sont ponctuels et domestiques. Ceux qui relient à la province du Québec (ville de Montréal) sont plus denses, car en contact direct avec la Main Street, cœur économique du Canada.

3.1.2. Des activités diverses

Toute la gamme des activités économiques y est représentée (sièges des FMN, activités industrielles : 20% PIB américain). Le Nord-Est est non seulement la première concentration urbaine des Etats-Unis mais aussi la plus importante et la plus ancienne région industrielle ainsi que le centre politique et financier le plus puissant de la planète. Aux **mégapoles** déjà cités, s'ajoute une grande quantité de métropoles secondaires aux fonctions variées : des bases navales (New London et New Haven en Nouvelle Angleterre), des pôles industriels (Morrisville, Sparrows Point ou Hampton Roads pour le pétrole), des ports de pêche (New Bedford, n°1 aux Etats-Unis), des stations balnéaires (Newport, Atlantic City ou Cape Cod).

La Mégalopolis représente aux États-Unis : 90 % des transactions boursières (New York), 66% des éditeurs, 50% des passages transatlantiques, 50 % des 20 premières agglomérations des Etats-Unis, 33 % des dépôts bancaires, 33 % des sièges sociaux, 33% du commerce extérieur, 25% du PNB américain, 20% des activités de recherche-développement, 20 % des emplois industriels, 15% de la population pour 1,8% du territoire.

Du littoral vers l'arrière pays, l'**interface** de la **Megalopolis** s'organise en 3 bandes parallèles : d'abord la ligne des métropoles sur la côte, puis une bande de desserrement résidentiel, tertiaire et industriel plus vers l'intérieur,

accueillant des villes de taille plus réduite et enfin une bande d'agriculture périurbaine et d'activités de récréation au pied des Appalaches. La « Delmarva » par exemple désigne l'ensemble formé par le Delaware, le Maryland et la Virginie septentrionale, pôle majeur d'une agriculture interstitielle (maraîchage et agriculture laitière).

C'est la partie sud de la **Megalopolis** qui est le secteur le plus dynamique (New Jersey, un des premiers Etats industriels des Etats-Unis).

3.1.3. Congestion des transports et **recompositions industrielles, urbaines et portuaires**.

Les noyaux urbains du Nord-Est sont reliés par des flux considérables de marchandises, d'hommes, d'informations et de capitaux entraînant une circulation intense qui provoque la congestion des transports. Le dynamisme n'est pas exempt de dysfonctionnements : quartiers dégradés, finances municipales à l'équilibre précaire, fonctions industrielles en danger, pollutions des eaux et smog. On assiste à une **recomposition** des espaces urbains et des espaces portuaires, avec l'accentuation de la **suburbanisation** et le développement de nouveaux centres périphériques.

C'est particulièrement le cas de la région des grands Grands lacs, avec de puissantes industries sidérurgiques (Cleveland) et automobiles (Detroit) en restructuration avec rénovation des centres-villes, diversification des activités et légère croissance retrouvée sauf à Detroit.

Même New York a une faible croissance en terme de population. Le succès de la « Big Apple » se traduit en effet par un foncier qui est le plus cher du monde ce qui amène des entreprises industrielles mais aussi de services à aller s'installer dans l'Etat du New Jersey tout proche.

Pour retrouver leur compétitivité, les activités portuaires de fond d'estuaire ont glissé vers le littoral ; pour rendre les villes plus attractives, les friches industrielles ont été reconquises, les quais (piers ou jetées d'un vieux port perpendiculaires au rivage) abandonnés sont devenus des musées, des centres commerciaux (Baltimore, Philadelphie, New York). A Baltimore, l'Inner Harbor (vieux port) a pris un nouveau visage grâce aux commerces et aux loisirs.

3.2. Les nouveaux centres : Floride et Metrolina

3.2.1. La Floride

La Floride, à la croissance démographique exceptionnelle, est à la fois une grande région agricole exportatrice, une grande région industrielle (NASA), la première région touristique des Etats-Unis (et du monde) et un centre financier majeur : Miami est le deuxième centre bancaire pour les transactions internationales après New York (dépôts bancaires des retraités et argent venu des Caraïbes et de l'Amérique Latine), avec 80 banques américaines et 60 originaires d'Amérique Latine.

La base de lancement de fusées de Cap Canaveral est devenue le point de départ du développement des industries électronique et de défense en Floride, donnant naissance à une « electronic belt » qui s'étend vers Tampa.

Avec une population qui a doublé depuis 1970, la péninsule de Floride est une **interface** entre l'Amérique du Nord et les Caraïbes : climat très recherché par les retraités venus du Nord-Est (snowbirds) ; immenses plages de sable base d'un tourisme de masse de réputation mondiale sur lequel se sont greffés des parcs d'attraction comme Disneyworld à Orlando (20 000 chambres) mais aussi des espaces naturels comme les Everglades ; attraction des populations hispaniques des Caraïbes, arrivés légalement ou non (Cubains). Il y a des trafics illicites aussi : drogue, réfugiés ou migrants clandestins, ... Cet essor démographique et économique a stimulé le développement des industries de consommation et du bâtiment, mais aussi l'agriculture capitaliste grâce au soleil et à une main d'œuvre bon marché.

3.2.2. La Metrolina

La Metrolina, entre la Floride et la Mégalopolis, d'Atlanta à Norfolk (ou Richmond), est une région industrielle en expansion, un nouveau pôle en devenir de la **Sun Belt**. Exemptions fiscales, faible tradition syndicale d'une main d'oeuvre abondante lui ont permis de devenir attractif pour les investisseurs, en particulier étrangers. Aviculture (Poultry belt) et activités de montage (automobile), ont facilité une amorce de reconversion. Le développement économique réactive le piémont appalachien au point de faire émerger une nouvelle nébuleuse urbaine.

Son centre est Atlanta (plus de 2,5 millions d'habitants contre 1 million il y a 30 ans), qui a profité de sa position géographique quand le centre de gravité démographique du pays est descendu vers le sud pour devenir un pôle de redistribution, de centre financier et de services. **Hub** des compagnies Delta Airlines et Eastern, l'aéroport est le 3^e des Etats-Unis après Chicago et New York. La ville est devenue le siège de Coca-Cola, CNN et a réussi à attirer des délocalisations internes de l'automobile (Ford).

Mais le littoral, peu actif, n'est pas devenu une **interface** : de Norfolk au nord-est de la Floride (environs de Jacksonville), le littoral atlantique est peu développé économiquement et relativement peu peuplé par rapport aux autres secteurs littoraux plus au nord : pas de sites portuaires favorables comme au Nord-Est, côte basse, sableuse et souvent marécageuse (insalubrité pendant longtemps, malaria, ...), ravages des hurricanes sur les rivages de Géorgie et de Caroline du Sud, ce qui endommage les stations balnéaires... De plus, les grands axes autoroutiers Nord-Sud passent par l'intérieur des terres, seule la ville de Savannah se trouve sur un de ces axes (Intersate 195).

3.3. La côte du golfe du Mexique : des espaces très contrastés

Dans le golfe du Mexique, l'accumulation de richesses sur un littoral marqué par les industries du complexe pétrolier continental et maritime, aux Etats-Unis comme au Mexique, les facilités de transport vers l'arrière-pays grâce aux fleuves permettant de remonter vers le nord, expliquent l'intensité des relations et le rôle fondamental de quelques ports devenus de grandes agglomérations (Houston, La Nouvelle Orléans par exemple). L'originalité du golfe du Mexique est aujourd'hui renforcée par son dynamisme démographique (attractivité de la « **Sun Belt** », migrations des latino-américains) et économique (zones franches, maquiladoras), lié notamment à l'intensité de ses échanges avec l'Amérique latine.

3.3.1. Le Texas

Le développement du Texas est basé sur le pétrole essentiellement et aussi sur le dynamisme démographique (entre 1990 et 2000, sa population a progressé de 23%, le long d'un axe San Antonio-Austin-Dallas et à proximité de la frontière), la frontière mexicaine et sur l'informatique (Compaq) et l'électronique (Texas instruments). L'activité pétrolière (extraction, raffinage, pétrochimie) est primordiale et explique l'accumulation du capital. Les grands complexes sont parfois éloignés de la côte : Houston (80 km) ou Bâton Rouge (237 km) ; le site le plus important est celui de Corpus Christi. Le vaste terminal off shore (Louisiana Off-shore Oil Port) est accessible aux plus gros pétroliers du monde à 31 km de la côte. L'essor des industries de pointe est lié au réinvestissement des bénéfices pétroliers (informatique, aérospatiale...).

3.3.2. Des espaces en marge ou en réserve : le « Vieux Sud ».

Entre Norfolk et la Floride, le littoral est peu développé et moins densément peuplé que le Nord ; il survit grâce à une activité militaire (bases navales) et touristique. Ce Vieux Sud (Virginie et débouché du Mississippi) est d'autre part marqué par son passé (culture du coton, ségrégation jusqu'en 1965). A noter toutefois le rôle important du port de la Nouvelle-Orléans (agricole) mais l'existence de poches de pauvreté et de difficultés sociales.

Conclusion

- réponse à la problématique :

On ne peut pas dire que le littoral nord-américain ait un centre unique, il est même plus qu'un espace multipolaire : le littoral tout entier, par sa dynamique de développement, est en train de devenir un centre, un centre linéaire des États-Unis.

- ouverture du sujet :

L'organisation de la **FAÇADE** pacifique répond-elle à la même logique ?

Conclusion du chapitre

- réponse à la problématique :

La **FAÇADE** atlantique garde son rôle essentiel dans la puissance économique des Etats-Unis. D'ailleurs, la mégalopole s'est sortie plus rapidement de la crise des années 1970, comparée à l'autre région historique de la puissance qu'est celle des Grands Lacs. Son rôle d'**interface** maritime (intégrée à l'espace-monde) et son appartenance à la **Sun Belt** y sont pour beaucoup.

Avec le développement des axes et l'urbanisation, on assiste à un processus d'intégration linéaire entre les pôles du littoral, qui se traduit déjà par le phénomène de **Range** ou plates-formes portuaires rapprochées.

- ouverture du sujet :

Mais cette intégration s'étend-elle pour autant jusqu'au sud de cette **FAÇADE** atlantique ? Le dynamisme de cet espace original permettra-t-il un rattrapage du retard dont souffre une partie du golfe du Mexique ?

Fiche bilan - Chapitre n° 4 : La façade atlantique des Etats-Unis

Notions de base :

FAÇADE MARITIME

Notions secondaires :

littoralisation

interface

hinterland

superpuissance

mondialisation

recomposition urbaine

suburbanisation

ville mondiale

mégapoles

hub

gateway

Range

Megalopolis

Sun Belt / Poverty Belt

Manufacturing Belt / Rust Belt

région transfrontalière / ALENA

Vocabulaire spécifique :

Sea Power

maritimisation

recomposition régionale

métropolisation

cabotage

offshore

Poultry belt / Snow belt

Fall Line

héliotropisme

snowbird

brain drain

barrio

ghetto

Mexamérique

Hispaniques / Latinos

Chicanos

wet backs / mur de tortillas

reverse migration

délocalisation

twin plants / twin-cities

maquiladora / sweat-shops

zone franche

Landbridge ou pont transcontinental

coast to coast

communautarisme

plate-forme multimodale

piers

high tech / technopôle

edge-city

mall

suburb

gentryfication

Yuppie

colonias

Repères spatiaux :

les voisins (Mexique et Canada), l'Atlantique, le Golfe du Mexique et les Caraïbes, le tropique du Cancer, le Mississippi et ses 2 grands affluents (Missouri, Ohio), les 2 grands Etats (Texas, Floride), la région des Grands Lacs, la Mégalopolis, la Metrolina, le nom des principales villes dont les deux **villes mondiales** (New York, Chicago), Washington (capitale fédérale), les 2 capitales de la région Caraïbes-Amérique latine (Miami, Atlanta), les grandes métropoles (Boston, Philadelphie, Houston, Miami + Dallas et Atlanta) et les grandes agglomérations (Baltimore, Pittsburgh, Cleveland, Detroit, St-Louis, Charlotte et La Nouvelle-Orléans), les 9 ports majeurs ou **gateways** dont 5 vers l'Amérique du Sud et les Caraïbes (Corpus Christi, Houston, La Nouvelle-Orléans, Tampa et Miami) et 5 vers l'Europe (New York, Philadelphie, Baltimore, Norfolk-Virginia, Hampton Roads), les flux transocéaniques anciens (Europe) et plus récents (Amérique du Sud et Asie), les migrations internationales vers le Nord-est et les nouveaux centres, des lieux symboliques (Disneyworld, Cap Canaveral, Wall Street, Maison-Blanche, Pentagone...), flux provenant d'Amérique latine (immigration, trafics divers...), **Manufacturing Belt**, grandes zones de pêche, grandes villes industrielles en reconversion (Pittsburgh, Cleveland, Detroit), délocalisations d'entreprises et de main d'œuvre (vers Californie), fleuves aménagés pour le passage de convois lourds, canaux à grand gabarit, principales autoroutes, flux avec l'arrière-pays, gisements d'hydrocarbures (golfe du Mexique), littoraux touristiques et zones de croisière, dynamisme démographique (Floride et golfe du Mexique), grands technopôles (Route 128 à Boston, Research Park à Charlotte, Silicon Hills à Dallas), les **interfaces** frontalières (Mexique et Canada), villes-jumelles (Brownsville/ Matamoros, Mc Allen/ Reynosa, Laredo/ Nuevo Laredo, Eagle Pass/ Piedras Negras) et maquiladoras, transfert du siège social de Boeing de Seattle à Chicago, les 4 grandes régions : Nord-Est atlantique, nouveaux centres, le Texas, le « Vieux Sud »

Sigles :

IDE

FTN / FMN

NTIC

R&D

ALENA

CBD

Cartes thématiques :

- le réseau des transports (ports, aéroports...)
- la répartition et le dynamisme de la population (y compris les métropoles)
- l'organisation de la frontière avec le Mexique
- organisation et dynamiques d'une métropole
- organisation de la **Megalopolis**
- le cas de New York (installations maritimes et aéroportuaires...)
-

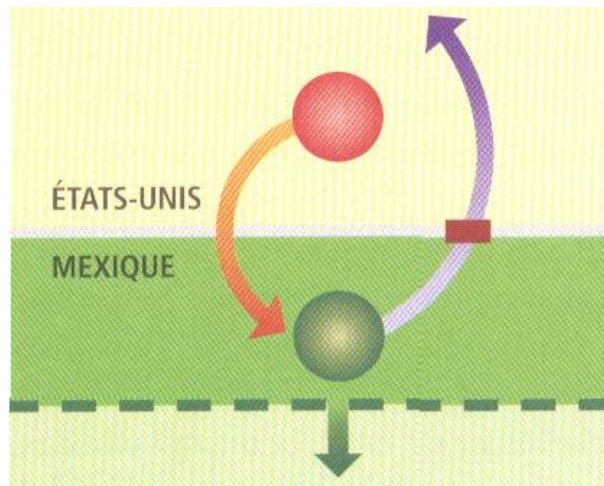
Chiffres clés :

L'espace de la **FAÇADE** représente pour les États-Unis 2,5 millions de km², 170 millions d'habitants, 30 des 50 plus grandes villes du pays, $\frac{3}{4}$ du trafic portuaire total, 8 des 12 Banques de Réserve (FED), 6 des 10 États qui reçoivent le plus d'investissements étrangers, 7 des 10 premières sociétés, 9 des 10 États les plus peuplés, 9 des 10 États les plus riches de la fédération.

Megalopolis : 45 millions d'habitants sur plus de 900 km de long

New York : 21 millions d'habitants

Fiche graphique : Twin plant et maquiladora



1. Les lieux

- Frontière
- Laboratoire. Conception. Ingénieurs. Salaires élevés
- Maquiladora. Montage. Ouvriers. Salaires **bas**
- Limite sud de la zone franche

2. Les flux

- Entrée des pièces détachées et des matières premières sans taxe
- Exportation des produits fabriqués
- Droits de douanes qui ne portent que sur la valeur ajoutée
- Diffusion des maquiladoras au reste du Mexique



I. Un espace intégré à la mondialisation

1. La vitrine mondiale des États-Unis

- Les 3 villes mondiales
- ▲ Lieu symbolique de la superpuissance américaine
- Métropole à pouvoir de commandement extranational

2. Un espace ouvert sur l'Europe mais aussi sur l'Asie

- ➔ Gateway tournée vers l'Europe
- ↔ Flux commerciaux avec l'Europe et l'Asie
- ➔ Brain drain

3. Un espace ouvert sur l'Amérique

- ➔ Gateway tournée vers l'Amérique du Sud et les Caraïbes
- ↔ Flux commerciaux avec l'Amérique latine
- ➔ Immigration latino-américaine
- Future capitale des Amériques ?
- ▨ Intégration transfrontalière
- Twin-cities
- M Maquiladoras

II. Un centre de commandement national ?

1. Des atouts anciens

- Grands ensembles de navigation
- Grande métropole
- ▨ La Manufacturing Belt
- ▨ Les ressources halieutiques

2. Les limites de la domination sur le reste du pays

- DETROIT Ville industrielle très touchée par la crise des années 1970-80
- ➔ Délocalisation d'entreprises et de main d'œuvre

3. Aménagements et évolutions récentes

- Canaux à grand gabarit
- ↔ Flux de cabotage
- ↔ Landbridge
- Gisements d'hydrocarbures
- Littoraux touristiques
- ▨ Zones de croisière
- Régions au fort dynamisme démographique
- Technopôles

III. Un espace centré sur la Megalopolis et fortement différencié

1. Le Nord-Est atlantique : cœur économique de la façade

- Le Nord-Est
- ▭ La Megalopolis

2. Les nouveaux centres

- Floride
- Metrolina

3. La côte du golfe du Mexique : des espaces très contrastés

- Le Texas
- Le Vieux Sud