

DYNAMIQUES URBAINES DE LA NOUVELLE-ORLÉANS AVANT KATRINA : ÉTALEMENT URBAIN ET SÉGRÉGATION RACIALE

Jean-Marc Zaninetti

Armand Colin | *Annales de géographie*

2007/2 - n° 654
pages 188 à 209

ISSN 0003-4010

Article disponible en ligne à l'adresse:

<http://www.cairn.info/revue-annales-de-geographie-2007-2-page-188.htm>

Pour citer cet article :

Zaninetti Jean-Marc, « Dynamiques urbaines de la Nouvelle-Orléans avant Katrina : étalement urbain et ségrégation raciale »,
Annales de géographie, 2007/2 n° 654, p. 188-209. DOI : 10.3917/ag.654.0188

Distribution électronique Cairn.info pour Armand Colin.

© Armand Colin. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

Dynamiques urbaines de la Nouvelle-Orléans avant Katrina : étalement urbain et ségrégation raciale

Urban dynamics of New Orleans before Katrina: urban sprawl and racial segregation

Jean-Marc Zaninetti

Maître de conférence HDR, Université d'Orléans, Laboratoire CEDETE, EA 1210

Résumé Lorsque l'ouragan Katrina a frappé la ville de la Nouvelle-Orléans, c'était principalement une métropole noire et pauvre. L'analyse des dynamiques de peuplement de l'aire métropolitaine entre 1990 et 2000 révèle comment l'étalement urbain, conduit par la « fuite » des populations blanches les plus aisées vers la périphérie de l'aire métropolitaine et les paroisses de l'intérieur a réduit le nombre des victimes des inondations, mais a accentué la vulnérabilité sociale face au risque naturel en raison de l'aggravation de la ségrégation raciale.

Abstract *When Hurricane Katrina struck New Orleans, it was a mostly black and poor Metropolis. The study of the settlement trends between 1990 and 2000 displays how Urban Sprawl, caused by the white flight out of the city toward the outer ring of the MSA and the inland parishes, reduced the number of people affected by flooding, but how it worsened also the social sensitivity to natural hazard as a consequence of increased racial segregation.*

Mots-clés Nouvelle-Orléans, géographie du peuplement, étalement urbain, ségrégation raciale.

Key-words *New Orleans, settlement geography, urban sprawl, racial segregation.*

Introduction

L'étalement urbain (*urban sprawl*) et la crise de la ville sont deux faces d'un même Janus qui n'est autre que la désintégration sociale. Dans des sociétés tiraillées par les forces de la mondialisation, et par la compétition féroce pour l'emploi qu'elle implique, la cohésion sociale se désagrège, et la crise de la ville en est le symptôme le plus aigu. Dans le contexte de mobilité offert par l'automobile, l'étalement urbain permet un changement d'échelle des espaces urbains qui facilite le séparatisme social avec la complicité plus ou moins active des collectivités territoriales intéressées. En effet, la fragmentation du gouvernement de l'espace urbanisé des métropoles est un outil au service de l'entre soi social. Nous posons ici l'hypothèse que ségrégation et étalement urbain conduisent à des formes de développement urbain non durable, ce qui a été mis en lumière à la Nouvelle-Orléans par la catastrophe naturelle survenue en 2005.

Lundi 29 août 2005, l'ouragan Katrina frappe la Nouvelle-Orléans. L'opinion publique a été émue par les images apocalyptiques de la cité inondée, dont le trait le plus surprenant était qu'elles montraient principalement des populations noires. Alors que les Afro-Américains ne représentent que 37 % de la population de son aire métropolitaine, ils constituent 74 % des sinistrés de Katrina. Un long processus de ségrégation raciale associé aux effets d'une gouvernance territoriale fragmentée en est la cause. Celle-ci a engendré une vulnérabilité sociale particulière aux risques naturels, dont les populations noires ont été les principales victimes.

Pourtant, P. Lewis écrivait en 1976 que « Bien que la Nouvelle-Orléans a toujours eu l'une des plus fortes proportions de population noire de toutes les grandes villes des États-Unis, elle est restée, jusqu'à une date récente, l'une des moins concernée par la ségrégation raciale au plan géographique ». Mais insensiblement, la ségrégation raciale s'est renforcée au moyen de l'étalement urbain, au fur et à mesure que les ménages blancs et les emplois fuyaient le centre de la Nouvelle-Orléans, laissé aux ménages noirs les plus pauvres.

Cet article s'intéresse aux dynamiques de population qui ont animé l'aire métropolitaine de la Nouvelle-Orléans avant la catastrophe, en particulier aux évolutions survenues entre 1990 et 2000 pour illustrer les particularités de cette ville dans la perspective de l'analyse générale des processus d'étalement urbain et les enjeux qui leur sont associés. Il s'agit dans un premier temps de déterminer si la Nouvelle-Orléans peut-être considérée comme une métropole étalée dans le contexte des États-Unis d'Amérique. Une seconde partie est ensuite consacrée aux effets de la ségrégation croissante révélée par les évolutions récentes des différents groupes ethniques. C'est l'occasion de donner des éléments d'explication préliminaires à la vulnérabilité particulière de la Nouvelle-Orléans aux risques naturels et de mettre le doigt sur l'enjeu racial¹ de sa reconstruction.

1 Une métropole étalée ?

L'étalement urbain peut être appréhendé à la fois au travers de la morphologie urbaine et en tant que processus spatio-temporel. Dans le cas de la Nouvelle-Orléans, les contraintes du site sont telles que cette métropole ne présente pas la morphologie caractéristique d'une métropole étalée dans le contexte américain, et même en comparaison avec les villes françaises. Par contre, les dynamiques urbaines attestent d'un processus d'étalement urbain caractéristique.

1.1 Une morphologie relativement compacte

Au dernier recensement décennal (2000), la Nouvelle-Orléans se situait au 35^e rang des métropoles étasuniennes avec 1,34 millions d'habitants. Une

1 En raison d'une histoire différente de la notre, les Américains n'éprouvent pas de gêne à employer le terme de race pour distinguer les noirs et les blancs, le concept de race étant une référence identitaire qui structure la vie privée et la vie publique (Ghorra-Gobin, 2003).

Aire métropolitaine (*Metropolitan Statistical Area, MSA*) est une notion statistique constituée d'un nombre entier de comtés dont la population active travaille principalement dans le pôle urbain central. Le Bureau fédéral du Recensement a ainsi défini 280 MSA d'au moins 50 000 habitants au travers des États-Unis. Avec certaines réserves, une MSA étasunienne peut-être assimilée à l'équivalent statistique d'une aire urbaine française.

Celle de la Nouvelle-Orléans recouvre 8 comtés, unités administratives de base des États-Unis, de population équivalente aux arrondissements en France. Les comtés de l'état de Louisiane sont appelés « paroisses » (*Parishes*). Au sens administratif, la MSA couvre un territoire équivalent à peu près à trois départements français de dimension légèrement supérieure à la moyenne, tels que le Loiret (incluant Orléans), l'Eure-et-Loir et le Loir-et-Cher (19 110 km²). Mais c'est un labyrinthe de cours d'eaux, de lacs, de lagunes (dont par exemple le très vaste lac Pontchartrain) et de marais et on peut estimer à moins de 8 530 km² la superficie de terre émergée. C'est pourquoi il convient d'être très prudent avec le concept de densité quand on étudie la MSA de la Nouvelle-Orléans (fig. 1).

Avec 1 337 726 habitants au recensement 2000, la Nouvelle-Orléans est d'un poids démographique comparable aux trois départements du Loiret, de l'Eure-et-Loir et du Loir-et-Cher, mais la comparaison s'arrête à cette équivalence des ordres de grandeur entre la ville historique d'Orléans en France et sa « colonie » du Nouveau monde.

La carte de la figure 1 permet de se faire une idée de la configuration géographique de cette région urbaine, avec ses quatre espaces très distincts : l'agglomération de la Nouvelle-Orléans se love essentiellement le long du Mississippi au centre de la MSA et au sud du lac Pontchartrain. La ville de la Nouvelle-Orléans se confond avec la paroisse d'Orléans, mais l'agglomération inclut une grande partie de la paroisse de Jefferson à l'ouest et au sud, au sein de laquelle la ville la plus importante est Métairie. Au Nord, la paroisse de St Tammany forme un espace mixte urbain et rural. Les deux pôles principaux en sont Slidell à l'est et Covington à l'ouest. À l'ouest de la Nouvelle-Orléans, la vallée du Mississippi constitue une région rurale colonisée par un chapelet de petites villes (*Urban clusters*) le long du fleuve avec, d'est en ouest, les paroisses de St Charles au contact de l'agglomération, de St John the Baptist et de St James, à l'extrémité de la MSA. Enfin, le delta s'étire au sud et à l'est de la ville le long du bras principal du Mississippi dans les paroisses de Plaquemines et de St Bernard, avec un dédale de bayous qui rend très difficile le partage de la terre et des eaux. Avec près de 1 million d'habitants, l'agglomération de la Nouvelle-Orléans forme une métropole de taille moyenne pour les États-Unis d'Amérique. Sa densité effective est d'environ 1 028 habitants par km² (fig. 1), ce qui est légèrement supérieur à la moyenne fédérale de 928 habitants par km². Selon les normes américaines, ce n'est donc pas une métropole étalée caractéristique.

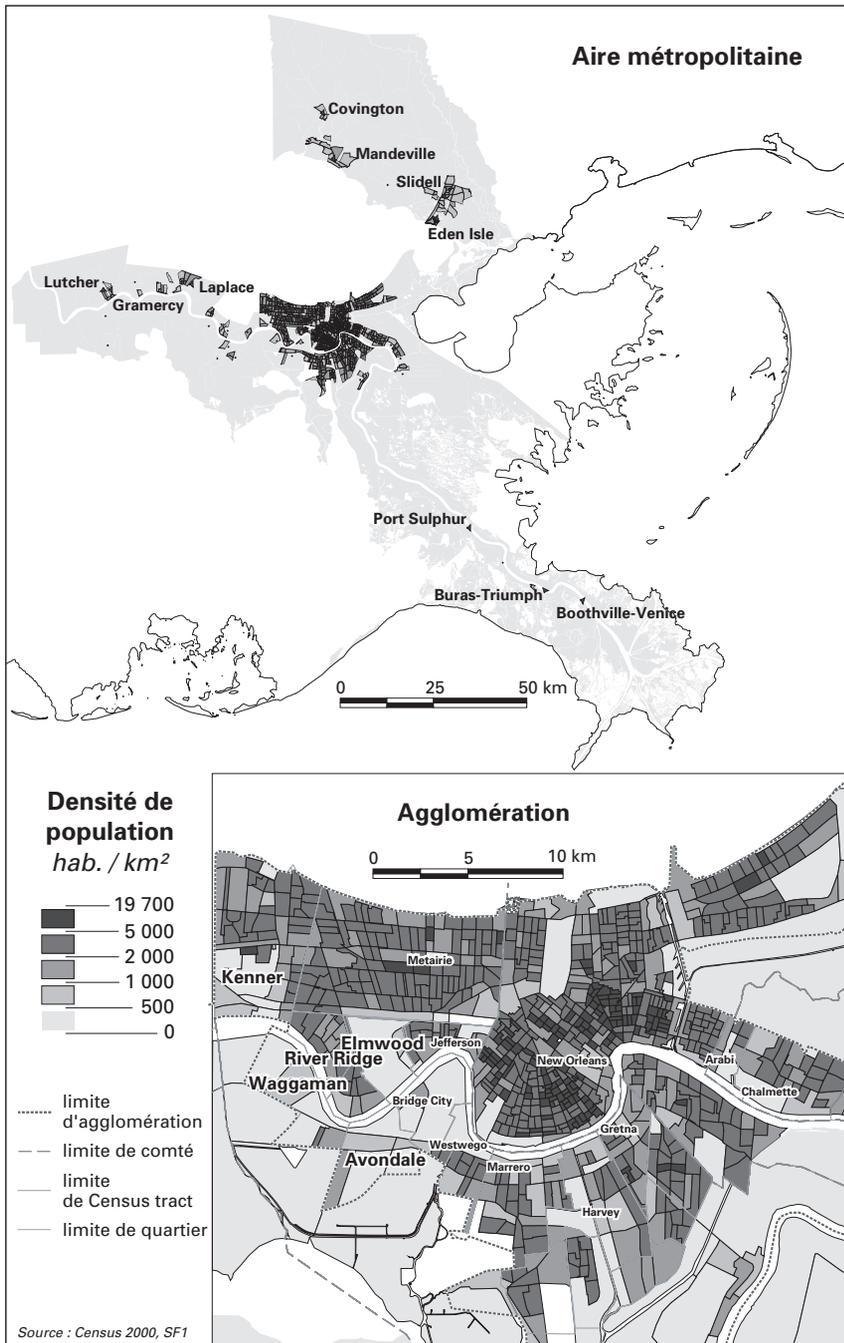


Fig. 1 Densité de population dans l’Aire métropolitaine de la Nouvelle-Orléans.
Population density in New Orleans metropolitan area.

Une comparaison intéressante peut-être tentée entre la Nouvelle-Orléans et Marseille en France. L'une comme l'autre sont des métropoles portuaires de population millionnaire. La densité de population de l'unité urbaine de Marseille, délimitation 1999 était de 1 045 hab./km² (celle de l'unité urbaine française d'Orléans est de 914 hab./km²), une valeur très proche de celle de l'agglomération de la Nouvelle-Orléans. On a donc des densités urbaines importantes opposées à un espace rural de très faible densité, ce qui est en partie dû à l'environnement naturel très contraignant de cette région marécageuse.

Si la région urbaine de la Nouvelle-Orléans ne présente pas une morphologie caractéristique des métropoles étalées, elle n'en a pas moins connu un processus d'étalement considérable depuis 1950.

1.2 Dynamiques de la population et du logement, analyse longitudinale

L'étalement urbain résulte d'un processus séculaire. Au recensement de 1890, la Nouvelle-Orléans était encore la 13^e ville des États-Unis avec 245 000 habitants. Concentrée sur la rive gauche du Mississippi et bloquée dans son expansion par les marais en direction du lac Pontchartrain, « Crescent City » était alors une ville dense et surpeuplée selon les standards de l'époque. Pourtant, après la reconstruction et malgré le manque d'industrie, la ville a fondé une économie florissante sur son double rôle de nœud ferroviaire et portuaire de transbordement entre le trafic océanique et continental, devenant la porte d'entrée principale des Grandes Plaines. Ceci a suscité une forte croissance urbaine, et a imposé la recherche de solutions pour étendre le territoire urbanisé malgré les contraintes du site.

Deux innovations techniques permirent d'entreprendre une première phase d'expansion jusqu'à la Seconde Guerre mondiale : le tramway électrique (1893) et les pompes de Wood (1898) pour assécher les marais et urbaniser le quartier de *Mid-City* (7th Ward). Par la suite, un vaste programme d'aménagement fut entrepris à partir de 1927 avec la construction des grandes levées du *Lakefront*, la conception d'un vaste *City Park* et l'ouverture à l'urbanisation de tout le territoire de la paroisse d'Orléans compris entre le fleuve, le Canal Industriel et le lac Pontchartrain (quartiers de *Lakeview* et de *Gentilly*). Durant toute cette période, les territoires ouverts à l'urbanisation nouvelle ont été annexés à la ville de la Nouvelle-Orléans et sont restés circonscrits à la paroisse d'Orléans, parce que la frontière entre les comtés est aussi la frontière du conseil de gestion des digues (*Orleans Levee Board*) nécessaires pour protéger contre les crues du Mississippi et les ondes de tempête les quartiers d'urbanisation nouvelle, situés en dessous du niveau de la mer. La ville qui s'étale avant 1945 est une ville horizontale de pavillons individuels majoritairement sans étage. Toutefois, elle forme encore une ville compacte, politiquement unifiée au sein d'une seule municipalité dont le ressort finit par se confondre avec le territoire du comté, et encore faiblement ségréguée au plan spatial (Lewis, 1976). C'est ainsi que la croissance urbaine de la Nouvelle-Orléans a été très différente de

celle des autres métropoles des États-Unis avant la Seconde Guerre Mondiale. En dehors du périmètre de protection des levées de la paroisse d'Orléans, la construction de route était difficile et coûteuse dans les marais. En 1950, la ville termine cette phase d'expansion avec près de 570 000 habitants, la Nouvelle-Orléans n'occupe plus que le 17^e rang des métropoles des États-Unis. À cette date, près du tiers de sa population (31 %) est noire.

La décennie 1950 – 1960 marque un retournement historique dans le peuplement de la ville. La population blanche stagne (+ 5 000) alors que la population noire augmente rapidement (+ 60 000). Cela s'explique par le départ de près de 35 000 blancs vers les comtés voisins dans la seconde moitié de la décennie. En conséquence, la proportion de population noire bondit à près de 37 % de la population de la ville de la Nouvelle-Orléans tandis que se constitue une banlieue blanche incorporée au sein de municipalités indépendantes (*Métairie, Jefferson, Arabi, Chalmette*, etc.). C'est d'abord la conséquence de l'entrée dans l'ère de l'automobile et de l'ouverture de l'autoroute fédérale *Interstate I-10* dans le cadre de la politique fédérale d'aménagement du territoire. Les comtés de Jefferson et de St Bernard constituent leur propre *Levee Board* et ouvrent ainsi leur territoire à l'urbanisation. En quittant la ville de la Nouvelle-Orléans, les classes moyennes blanches peuvent facilement acheter le pavillon de leurs rêves et bénéficier d'impôts réduits dans les municipalités nouvellement incorporées. Mais plus encore que ces incitations économiques et fiscales, l'événement déclencheur de la fuite des blancs hors de la ville de la Nouvelle-Orléans est l'arrêt « *Brown vs (Topeka) Board of Education* » de 1954 qui met fin à la ségrégation scolaire. Les familles blanches qui n'ont pas les moyens de placer leurs enfants dans les écoles privées catholiques s'empressent de fuir les quartiers dont les écoles publiques s'ouvrent aux enfants des familles noires. La ségrégation résidentielle permet ainsi de reconstituer la ségrégation scolaire. C'est ce puissant moteur social qui a entraîné le doublement de la superficie de l'agglomération entre 1950 et 1980. La population de l'agglomération dépasse le million d'habitants dès 1970, mais celle de la ville de la Nouvelle-Orléans décline après avoir culminé en 1960 à environ 625 000 habitants. Elle perd plus de 20 % de sa population en 30 ans et tombe en dessous de 500 000 habitants au recensement de 1990. Ce déclin a résulté entièrement de la baisse de la population blanche, tandis que la population noire a augmenté continuellement. C'est en 1974 que pour la première fois l'effectif de population noire de la ville-centre excède celui de la population blanche, et l'écart ne fait que se creuser par la suite. La Nouvelle-Orléans tente de réagir à l'érosion de ses bases fiscales en ouvrant à l'urbanisation les territoires de East New Orleans le long de l'autoroute *I-10*, bien qu'ils soient situés nettement en dessous du niveau de la mer. Mais ces nouveaux lotissements n'attirent que la classe moyenne noire. Pendant ce temps, l'urbanisation complète du comté de Jefferson entre le Mississippi et le lac Pontchartrain (*East Bank Jefferson*) et des territoires urbanisables de la

paroisse de St Bernard entraînent le report de l'expansion suburbaine vers la rive gauche du Mississippi (*West Bank Jefferson*), malgré l'insuffisance des infrastructures de transport (deux ponts seulement dont l'un à voie étroite). Vers le nord, la barrière du Lac Pontchartrain a été surmontée par l'ouverture de l'autoroute I-10 (1968) reliant Slidell à la Nouvelle-Orléans d'une part et par l'ouverture en 1959 de ce qui fut appelé en son temps « le plus long pont du monde », la chaussée de 35 kilomètres reliant Métairie à Mandeville et Covington sur la rive nord. Transformé en autoroute payante à 2 chaussées, cet axe a ouvert de nouveaux territoires à l'expansion suburbaine. C'est ainsi que le comté de St Tammany est devenu la nouvelle frontière urbaine de la Nouvelle-Orléans à partir de 1980.

La dernière période intercensitaire se situe dans le prolongement des décennies précédentes. La population de l'aire urbaine de la Nouvelle-Orléans a faiblement progressé (+ 4 % entre les recensements de 1990 et 2000 contre une moyenne de + 13 % pour l'ensemble des États-Unis). La progression totale (52 600 personnes) s'est partagée entre les villes de banlieue (+ 22 900) et la couronne périurbaine de la MSA (+ 42 800), dont le poids démographique progresse ainsi de 16 % à 19 % dans l'ensemble de la MSA. Par contre la ville de la Nouvelle-Orléans perd toujours de la population (- 13 100), ce qui explique en partie la lente progression d'ensemble. En raison du vieillissement et de la diminution de la taille des ménages, la progression du nombre de ménages, donc la demande de logement progresse plus rapidement que la population : + 8 % pour la MSA dans son ensemble (contre + 15 % dans l'ensemble des USA). Encore une fois, la croissance de la demande s'est portée sur la périphérie de l'aire métropolitaine, car le nombre de ménages est resté pratiquement inchangé entre les deux recensements pour la ville de la Nouvelle-Orléans. Le poids de la ville centre s'est donc amenuisé au sein de l'aire urbaine (39 % en 1990, 36 % en 2000), qui présente donc les indicateurs caractéristiques de l'étalement urbain.

La carte de la figure 2 montre comment se répartit la dynamique démographique récente au sein de l'aire urbaine. À quelques exceptions près, la population des différents quartiers de la Nouvelle-Orléans est restée stationnaire ou a diminué sensiblement. Dans la banlieue, certaines villes voient leur population diminuer (*Arabi, Kenner, Métairie*) dans la plupart de leurs quartiers. On constate que la croissance démographique a été assez fortement polarisée au sein de l'agglomération, avec une préférence pour les villes de la rive droite du Mississippi à la lisière de l'agglomération. Par contre, les villes de la paroisse de St Tammany ont connu une croissance démographique vigoureuse. La population du delta a tendance à diminuer (paroisses de Plaquemines et de St Bernard), par contre les comtés situés en amont de la Nouvelle-Orléans ont connu des croissances démographiques localisées dans les « clusters » d'urbanisation.

La croissance du parc de logement a été exceptionnellement réduite dans l'aire urbaine de la Nouvelle-Orléans (+ 3 % en 10 ans contre + 26 %

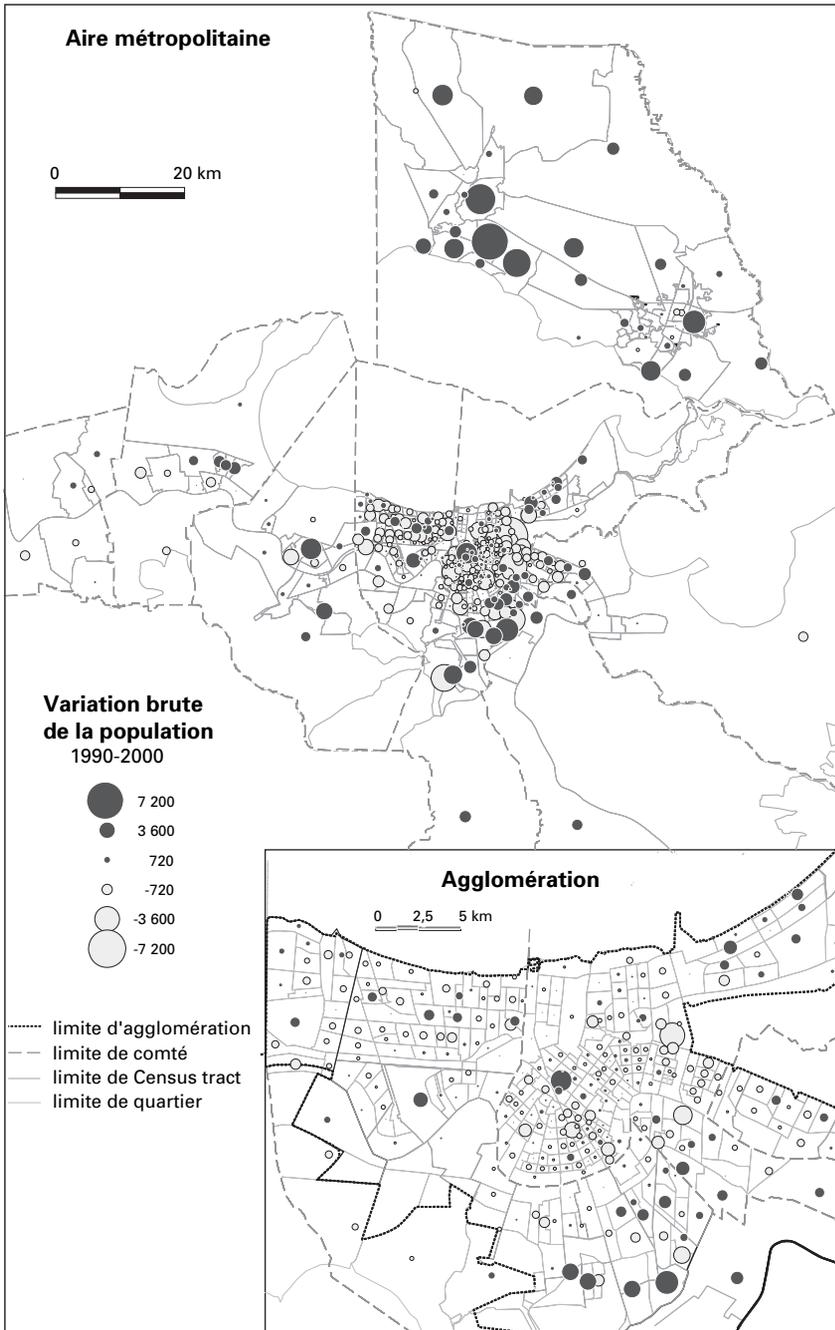


Fig. 2 Variation brute de la population 1990-2000 par Censur tract.
Population variation between 1990-2000, by censur tract.

dans l'ensemble des États-Unis), avec seulement 15 800 logements de plus en 2000 qu'en 1990. En fait, la croissance s'explique uniquement par la construction en dehors des limites de l'agglomération (+ 16 200 unités), tandis que le parc de logement de l'agglomération a été stable. Cette stabilité dissimule un glissement vers la périphérie. En effet, la banlieue a gagné environ + 10 400 logements, tandis que la ville centre a perdu environ - 10 800 logements, soit 5 % de son parc de 1990. Outre l'atonie démographique, ceci s'explique par le taux de vacance des logements. Sans compter les résidences secondaires, près de 16 % (35 800) des logements de la ville de la Nouvelle-Orléans étaient effectivement vacants en 1990. L'ensemble des pertes de logements s'explique par la diminution du nombre de logements vacants (- 11 500 quand on n'y inclut pas les résidences secondaires). Tandis que le parc de logement de la ville de la Nouvelle-Orléans diminuait, celui de sa banlieue se développait d'un nombre presque équivalent d'unités, de sorte que le parc total de l'agglomération est resté stable. Par contre la périphérie de l'aire urbaine a connu des taux de construction plus conformes à la moyenne des États-Unis (+ 20 % en 10 ans dans la couronne de la MSA de la Nouvelle-Orléans). Si les taux de vacance de l'agglomération sont inférieurs à ceux de la couronne, c'est parce que la couronne compte environ 4 % de résidences secondaires, part stable entre 1990 et 2000.

Tab. 1 Statut d'occupation du logement 1990-2000.
Housing occupation status, 1990-2000.

Logement 1990-2000	MSA de la Nouvelle-Orléans	Dont agglomération de la Nouvelle-Orléans	Dont Ville de la Nouvelle-Orléans	Référence Ensemble USA
Ménages propriétaires de leur logement 1990	275 589	220 205	81 582	59 024 811
Ménages propriétaires de leur logement 2000	312 596	240 120	86 449	69 815 753
Variation brute 1990-2000	37 007	19 915	4 867	10 790 942
Indice de croissance (base 100 = 1990)	113	109	106	118
Pourcentage des ménages propriétaires 1990	51.0 %	48.0 %	36.4 %	64.2 %
Pourcentage des ménages propriétaires 2000	56.2 %	52.4 %	40.5 %	60.2 %
Variation de part des ménages propriétaires	5.2 %	4.4 %	4.1 %	- 4.0 %

Source : US census, summary file 1 (exhaustif, questionnaire court).

Ce sont les quartiers du centre de la Nouvelle-Orléans qui concentrent la plupart des logements vides, signe de difficultés urbaines significatives. Par contre la proportion de logements vacants est généralement faible dans les communes de banlieue.

La majorité des ménages (56 % en 2000) sont propriétaires de leur logement, mais c'est une proportion nettement plus faible que dans l'ensemble des États-Unis (61 % en 2000). On observe toutefois un rattrapage en termes relatifs, puisqu'on est passé de 51 % de ménages propriétaires en 1990 à 56 % en 2000 tandis que dans le même temps cette proportion diminuait de - 4 % dans l'ensemble des États-Unis sous l'effet combiné de trois facteurs : une intense immigration d'hispaniques pauvres, la baisse des salaires réels et une flambée des valeurs immobilières excluant une part croissante de la population de l'accession à la propriété dans les grandes aires métropolitaines où se concentre la croissance démographique. Ce rattrapage est lié à la faible croissance démographique et à la faible immigration à la Nouvelle-Orléans. Toutefois, le nombre de ménages propriétaires n'a augmenté que de 37 000, soit + 13 % en une décennie, contre un rythme moyen de + 14 % aux États-Unis. On observe une forte croissance des ménages locataires dans l'ensemble des États-Unis, croissance que l'on n'observe pas du tout à la Nouvelle-Orléans (- 1 300 ménages de locataires). Évidemment, la part de propriétaire est maximale en couronne de la MSA (74 % des ménages en 2000) et minimum dans la ville de la Nouvelle-Orléans (40 % en 2000). Si le nombre de propriétaire a augmenté partout, il a augmenté faiblement dans la ville de la Nouvelle-Orléans (+ 6 %), un peu plus en banlieue (+ 11 %) et nettement plus dans la couronne (+ 31 %), de sorte que si la ville de La Nouvelle-Orléans regroupe 37 % des ménages de la MSA (2000), elle ne compte que 28 % des propriétaires et ne pèse plus que 13 % de la croissance constatée pour cette catégorie de ménages entre 1990 et 2000. Au contraire, la couronne de la MSA, qui ne rassemble que 17 % des ménages (2000), pèse pour 23 % des propriétaires et 46 % de la croissance de cette catégorie. À la Nouvelle-Orléans comme ailleurs, l'accession à la propriété est sans doute devenu le moteur principal de l'étalement urbain et de l'exurbanisation des ménages dans les années récentes. Reste à déterminer dans quelle mesure la plus grande difficulté à accéder à la propriété dans la ville de la Nouvelle-Orléans est dû à la cherté relative du logement dans la ville centre ou au contraire à la pauvreté relative de sa population.

2 Les enjeux de la ségrégation raciale

Même si la dernière période intercensitaire marque une inflexion des dynamiques engagées dans les années 1950, celles-ci sont encore dominées par la ségrégation raciale. Parmi les conséquences de ce demi-siècle de fragmentation sociale, la ville de la Nouvelle-Orléans concentre de plus en plus les pauvres, ce qui pèse inévitablement sur les finances municipales. Par ailleurs,

une grande partie de la population pauvre concentrée à la Nouvelle-Orléans était particulièrement vulnérable aux risques naturels en raison du manque de moyens de transport pour évacuer la ville en cas de besoin.

2.1 La ségrégation se renforce

Tab. 2 Évolution démographique selon la race 1990-2000.
Demographic evolution by race, 1990- 2000.

Indicateur Summary file 3 (long form)	Total MSA	Dont Ville de la Nouvelle- Orléans	Ensemble Agglomération	Référence États-Unis
Population 1990	1 285 123	494 887	1 075 702	248 709 873
Population 2000	1 337 726	481 767	1 085 459	281 421 906
Part de population blanche non hispanique 1990	58 %	35 %	57 %	76 %
Part de population noire 1990	34 %	66 %	38 %	12 %
Part de population autres minorités 1990	6 %	5 %	6 %	12 %
Part des blancs non hispaniques 2000	55 %	26 %	50 %	68 %
Part des Noirs 2000	37 %	68 %	41 %	12 %
Part des Autres minorités 2000	8 %	6 %	9 %	20 %
Variation brute de Population 1990-2000	52 603	- 13 120	9 757	32 712 033
Indice de variation population totale 2000 (base 100 en 1990)	104	97	101	113
Indice de variation pop Blancs non hispaniques 2000 (base 100 en 1990)	94	75	88	103
Indice de variation pop Noirs 2000 (base 100 en 1990)	109	102	109	116

Source : US census, summary file 3 (sondage, questionnaire long).

L'examen du tableau précédent révèle que la Nouvelle-Orléans est d'abord une grande métropole afro-américaine (fig. 3). Avec 486 400 ressortissants, la population noire représente 37 % de la population totale de la MSA en 2000 contre 12 % seulement au niveau de l'ensemble des États-Unis d'Amérique. Cette population afro-américaine a augmenté de + 9 % (39 700 personnes) entre 1990 et 2000 contre une croissance démographique totale de seulement + 2 %, ce qui signifie que les autres groupes ethniques ont vu leurs effectifs

diminuer. Précisément, le déclin n'affecte que la population blanche qui n'est pas d'ascendance hispanique. Ce groupe a diminué de 42 200 personnes entre 1990 et 2000, soit une perte de - 6 % de ses effectifs contre une progression moyenne de + 3 % pour l'ensemble des États-Unis. C'est ainsi que la part des blancs d'origine non hispanique a diminué de 3 points entre les deux derniers recensements décennaux, passant de 58 % de la population totale en 1990 à 55 % seulement de la population totale en 2000 (68 % pour l'ensemble des États-Unis).

De plus, la population blanche d'origine non hispanique se redéploie sur le territoire de l'aire urbaine. Ce groupe ne représentait déjà que 35 % de la population de la ville-centre de la Nouvelle-Orléans en 1990 (162 650). La ville a perdu un quart de sa population blanche non hispanique (41 060) entre 1990 et 2000, de sorte que, compte tenu du déclin démographique de la ville que cela provoque, ce groupe ne représente plus que 26 % de la population totale de la ville en 2000. Les communes de banlieue ont connu un phénomène similaire, avec 74 % de population blanche d'origine non hispanique en 1990, une perte de - 7 % entre 1990 et 2000 (- 31 900), on est passé à 69 % seulement de blancs non hispaniques en banlieue. Par contre, la part des populations blanches d'origine non hispanique a augmenté de + 19 % dans la couronne de l'aire urbaine, ce qui a « blanchi » cette partie de la MSA qui est passée de 62 % à 74 % de population blanche non hispanique entre 1990 et 2000 (fig. 4).

À la différence de la population blanche non hispanique, la population afro-américaine a augmenté dans les trois parties de la MSA. Les effectifs des noirs ont augmenté de + 7 100 dans la ville de la Nouvelle-Orléans (+ 2 %), passant à 68 % de la population totale (37 % pour la MSA, 12 % pour les USA). La progression principale s'est portée sur la banlieue avec + 34 350 personnes (+ 9 %), ce qui porte la part des noirs à 41 % de la population totale de la banlieue. Enfin, le nombre d'afro-américains augmente aussi dans la couronne non agglomérée de la MSA (+ 5 350, + 11 %), portant leur part à 21 % de la population totale.

Contrairement au reste des États-Unis, qui deviennent de plus en plus « multi-ethniques » avec 20 % de la population 2000 qui n'est ni blanche non hispanique, ni afro-américaine, la Nouvelle-Orléans reste une ville en « noir et blanc », avec seulement 8 % de sa population totale pour l'ensemble des autres minorités. Contrairement aux noirs, c'est en banlieue que ces autres groupes sont les mieux représentés. On ne dénombre que 5 300 Amérindiens à la Nouvelle-Orléans (0,4 % de la population contre une moyenne fédérale de 0,9 %), 27 700 Américains d'origine asiatique (2,1 % de la population contre une moyenne fédérale de 3,6 %). La population d'origine hispanique augmente (excepté dans la ville centre), mais ne représente encore que 4,4 % de la population totale de la MSA contre 14 % de la population de l'ensemble des États-Unis d'Amérique. La ségrégation résidentielle entre populations noires et blanches est très sensible sur le territoire de l'aire urbaine de la Nouvelle-Orléans, et elle s'est plutôt renforcée

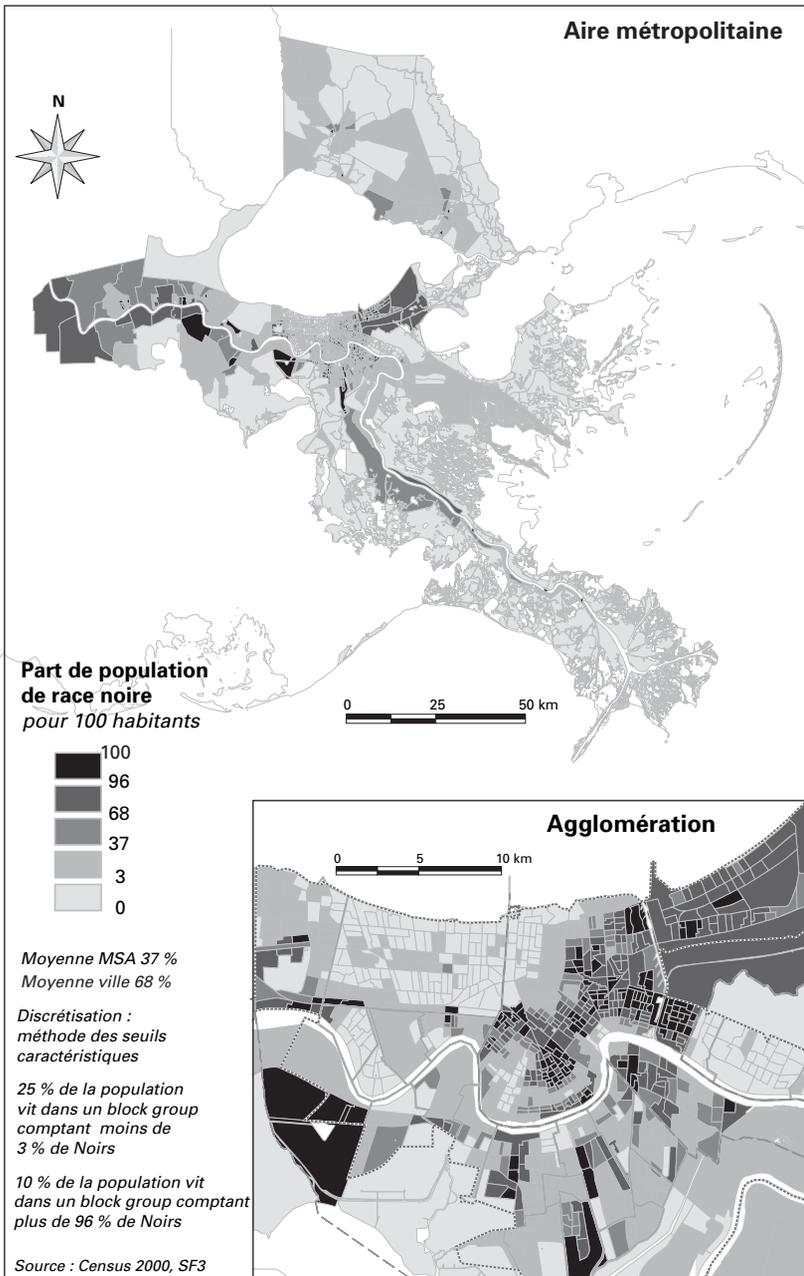


Fig. 3 Part de la population afro-américaine (non métissée) 2000 par Census Block group.
Part of the African American population (one race), 2000, by Census Block group.

entre 1990 et 2000. La fuite de la population blanche semble même être le moteur principal de l'étalement urbain et l'un des éléments d'explication majeure de la stagnation de la population de la Nouvelle-Orléans.

La comparaison des cartes de la figure 3 et de la figure 4 est frappante : la ségrégation résidentielle entre les noirs et les blancs s'appuie largement sur les limites des municipalités. Schématiquement, on peut dire que la ville de la Nouvelle-Orléans est noire, et que la plupart de ses banlieues sont blanches. Ceci s'explique par le processus d'étalement urbain qui a permis depuis 1950 aux classes moyennes de fuir la ville de la Nouvelle-Orléans en se retranchant dans les comtés limitrophes. La fragmentation de la gouvernance territoriale de la région urbaine est un outil au service de la ségrégation raciale et sociale (Ghorra-Gobin, 1993, 2003 ; Massey et Denton, 1993). Ceci est particulièrement visible dans les paroisses de Jefferson (villes de Métairie, River Ridge, Harahan principalement) en amont, de St Bernard (Arabi, Chalmette, Mereaux) et Plaquemines (Belle Chasse) en aval de la Nouvelle-Orléans. La fuite des blancs est un mouvement de fond qui s'appuie sur l'incorporation pour organiser la ségrégation par l'intermédiaire de la maîtrise foncière que permet la formation d'une municipalité en banlieue. Ce faisant, les citoyens de ces villes nouvelles votent des impôts fonciers relativement bas, tandis que la ville-centre souffre d'un déséquilibre financier aggravé.

La ségrégation peut être appréciée au travers d'un indice synthétique tel que l'indice de dissimilitude (Massey et Denton 1988, *cf. note méthodologique*). Celle-ci a atteint un point tel qu'il aurait fallu théoriquement en 2000 que 71 % de la communauté afro-américaine change de quartier (*Census Block Group*) de résidence au sein de l'aire métropolitaine pour rétablir une mixité raciale parfaitement homogène, (37 % de population noire). La dissimilitude touche principalement les paroisses d'Orléans, de Jefferson et de St Tammany. 40 % de la communauté habitant à la Nouvelle-Orléans devrait bouger, principalement en direction de la banlieue pour rétablir la mixité. Environ 21 % de la communauté devrait essentiellement s'installer dans les villes de la paroisse de Jefferson, essentiellement blanche, et environ 9 % de la communauté devrait s'installer sur la rive nord du lac Pontchartrain dans la paroisse de St Tammany, dont 9 % seulement de la population est de race noire. Les autres comtés contribuent nettement moins à la dissimilitude en raison de leur faible population, même lorsqu'ils sont très fortement affectés par la ségrégation comme la paroisse de St Bernard par exemple.

Calculé à l'échelon de quartiers plus étendus (*Census Tracts*, ce qui a pour effet d'affaiblir légèrement l'indice par effet de mélange), l'indice de dissimilitude des Noirs sur les autres groupes raciaux de la Nouvelle-Orléans descend à 0,665. Cet indice peut utilement être comparé à quelques autres métropoles du Sud des États-Unis, telle que Birmingham Alabama (0,7), Houston Texas (0,57), Memphis Mississippi (0,66), Miami Floride (0,69), Atlanta Géorgie (0,615), Dallas Texas (0,536). Il apparaît que la Nouvelle-Orléans est

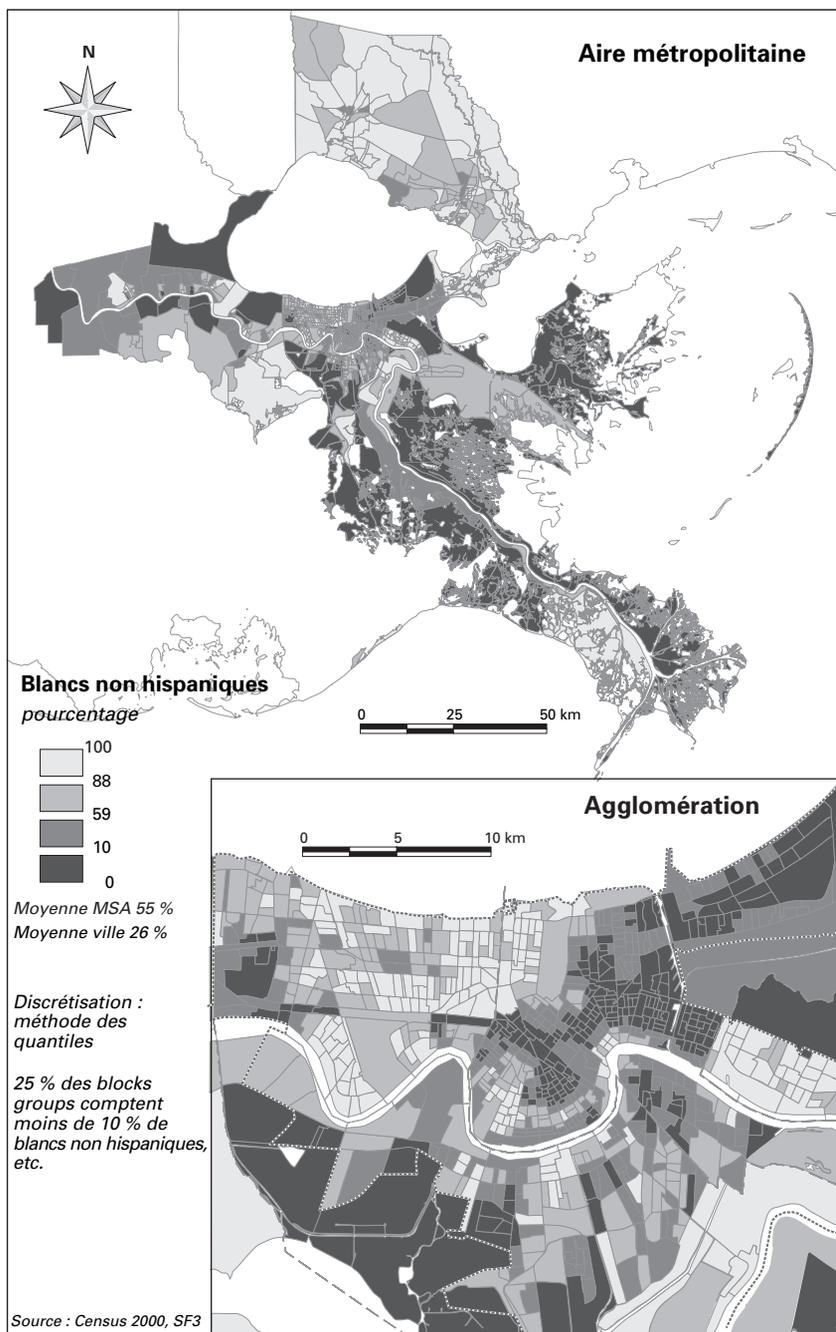


Fig. 4 Part de la population blanche d'origine non-hispanique (non métissée) 2000 par Census Block group.
Part of the White, non hispanic (one race), 2000, by Census Block group.

Tab. 3 Indice de dissimilitude des comtés population noire 2000 par Block Group.
Differentiation index of African American counties, 2000, by Block Group.

Comté	Part des noirs dans la population	Indice de dissimilitude et ses composantes locales
Jefferson	23 %	0,21
Orléans	67 %	0,31
Plaquemines	23 %	0,01
St Bernard	7 %	0,03
St Charles	25 %	0,02
St James	49 %	0,01
St John the Baptist	44 %	0,02
St Tammany	9 %	0,09
Total	37 %	0,71

Source : US Census 2000, SF3.

aujourd'hui représentative des villes du Vieux Sud, avec une ségrégation résidentielle supérieure à la moyenne fédérale de 0,652.

2.2 Les conséquences de la ségrégation

La Nouvelle-Orléans est l'une des villes les plus pauvres des États-Unis. Avec plus de 240 000 personnes vivant en dessous du seuil de pauvreté. Le revenu annuel moyen des Américains par habitant s'élevait à 21 400 \$ en 1999 et 13 % de la population totale vivait en dessous du seuil de pauvreté. Le revenu par habitant était inférieur à 18 900 \$ dans le « Greater New Orleans » (88 % de la moyenne fédérale, Porto Rico compris), et 18 % de la population vivait avec un revenu inférieur au seuil officiel de pauvreté, à peine moins que la moyenne de l'état de Louisiane (19,6 %). Si l'on met à part Porto Rico et le district de Columbia (Washington), la Louisiane est le deuxième état le plus touché par la pauvreté des États-Unis après le Mississippi voisin.

La pauvreté touche plus la ville centre de la Nouvelle-Orléans que les villes de banlieue et la couronne suburbaine, qui se rapprochent de la moyenne fédérale (13 % de pauvres et un revenu moyen par tête de 19 900 \$). Au sein de l'agglomération, la ville de la Nouvelle-Orléans est particulièrement concernée par le problème de la pauvreté : le revenu par tête ne s'élève qu'à 17 200 \$. Plus de 28 % de la population y vit avec un revenu inférieur au seuil de pauvreté. La majorité des pauvres de l'aire métropolitaine (54 %) réside dans la ville centre, contre 35 % de la population totale. Pour expliquer ces fortes disparités, il convient de rapprocher les données relatives aux revenus et à la pauvreté de la structure ethnique du peuplement.

Tab. 4 Indicateurs généraux de pauvreté 2000.
Poverty general indicators, 2000.

Indicateur	Total Aire métropolitaine de la Nouvelle-Orléans	Dont Ville de la Nouvelle-Orléans	Référence États-Unis
Population 2000	1 311 637	465 534	285 230 516
Revenu par tête 1999 (\$)	18 887	17 202	21 408
Part de la population vivant en dessous du seuil de pauvreté 2000	18 %	28 %	13 %
Taux de pauvreté des blancs non hispaniques 2000	9 %	11 %	8 %
Revenu annuel par tête 1999, blancs non hispaniques (\$)	24 399	32 901	24 818
Taux de pauvreté des noirs 2000	33 %	35 %	24 %
Revenu annuel par tête 1999, noirs (\$)	11 328	11 277	14 376
Proportion de l'ensemble des ménages ne disposant d'aucun véhicule (%)	15.3 %	27.5 %	10.5 %

Source : US census, SF3.

La pauvreté touche principalement les minorités raciales et ethniques. Alors que les noirs représentent 37 % de la population de l'aire métropolitaine, un noir sur trois vit en dessous du seuil de pauvreté à la Nouvelle-Orléans contre un sur quatre en moyenne fédérale, de sorte que deux pauvres sur trois sont des noirs dans l'aire métropolitaine. Le revenu par tête des noirs de la Nouvelle-Orléans atteint tout juste 11 300 \$ (53 % du revenu moyen fédéral) contre près de 14 400 \$ en moyenne pour l'ensemble des noirs vivant aux États-Unis. Contrairement à la moyenne fédérale, les autres minorités, qui sont faiblement présentes à la Nouvelle-Orléans (6 % de la population contre 20 % en moyenne fédérale) et sont relativement moins pauvres, avec 17 % de pauvres contre une moyenne fédérale de 21 %. Cette différence s'explique sans doute par deux éléments. Les Amérindiens sont très peu nombreux à la Nouvelle-Orléans (5 300), mais 17 % d'entre eux seulement sont pauvres, contre 26 % en moyenne fédérale. Nettement plus importante, la communauté d'origine latino-américaine (58 343 personnes en 2000) ne représente encore que 4 % de la population de l'aire métropolitaine de la Nouvelle-Orléans (14 % de la population des États-Unis). Alors que cette communauté, majoritairement d'immigration récente, est la plus pauvre des États-Unis (27 % d'entre eux vivent en dessous du seuil de pauvreté et le revenu par tête atteint tout juste 11 700 \$), ses membres établis

à la Nouvelle-Orléans sont relativement plus prospères (16 % sont pauvres, et le revenu par tête atteint 15 900 \$), sans doute parce qu'on y compte moins de nouveaux arrivants. Par contre, les communautés d'origine asiatique établies à la Nouvelle-Orléans sont relativement pauvres, mais ne représentent que 2 % de la population totale de l'aire métropolitaine.

Bien que cela apparaisse relativement anecdotique au regard des indicateurs précédents, le fait de posséder une automobile s'est révélé critique lors du passage de l'ouragan Katrina. En effet, l'ordre de quitter la ville qui a été lancé moins de 48 heures avant que le cyclone ne touche terre n'a été assorti d'aucun moyen d'évacuation. Les habitants étaient donc priés de partir par leurs propres moyens. Les personnes qui, que ce soit en raison de leur pauvreté ou de leur grand âge, ne disposaient pas de voiture étaient donc soumises à la bonne volonté d'autrui, et un grand nombre d'entre elles se sont retrouvé emprisonnées dans la ville quand la tempête est arrivée. Cette partie de la population était donc particulièrement vulnérable.

Selon le recensement 2000, près de 77 500 ménages ne disposaient d'aucun véhicule personnel, soit 15,3 % de l'ensemble des ménages résidant au sein de l'aire métropolitaine, contre une moyenne de seulement 10,5 % pour l'ensemble des États-Unis d'Amérique, Porto Rico compris. Cette proportion s'élève à près de 27,5 % dans la ville centre de la Nouvelle-Orléans (avec plus de 51 300 ménages dans cette situation) contre 8,7 % dans les villes de banlieue et 6,8 % seulement dans la couronne de l'aire métropolitaine. Les personnes les plus âgées sont évidemment les moins susceptibles de disposer d'un véhicule. C'est le cas d'un quart des ménages américains dont la personne de référence a atteint ou dépassé l'âge de 75 ans. Ce taux dépasse 27 % dans le « Greater New Orleans » et 33 % dans la ville centre de la Nouvelle-Orléans. Ce sont donc les populations les plus âgées qui sont structurellement les plus vulnérables face à une calamité naturelle telle qu'un ouragan. Compte tenu de ces caractéristiques démographiques et sociales, il est assez stupéfiant de penser qu'aucun dispositif d'évacuation par transports collectifs n'ait été prévu, alors que les risques d'inondation étaient parfaitement connus (Fischetti, 2001).

La base fiscale de la ville centre s'est donc érodée relativement entre 1954 et 2004 en raison de la fuite des classes moyennes blanches (*white flight*), alors que les besoins d'aide sociale se sont alourdis corrélativement à la concentration d'une part croissante des pauvres dans la ville. Un cercle vicieux s'est formé. Faute de moyens, les écoles publiques se dégradent, enfermant les enfants qui les fréquentent dans une situation sociale dégradée en leur fermant l'accès à des emplois qualifiés et bien rémunérés et incitant les classes moyennes à partir dès que possible (*filtering out*), ce qui renforce le ghetto en retour (Massey et Denton, 1993). La paupérisation de la ville est aussi responsable d'une lente dégradation des infrastructures de la ville et du comté, auquel incombe l'entretien des digues. C'est pourquoi l'on s'interroge sur la responsabilité de ce processus d'étalement urbain dans la rupture des digues au passage de l'ouragan.

Comme l'a souligné l'activiste Mike Davis dans un article polémique publié sur différents supports en septembre 2005, la première question qui est venu à l'esprit au vu des images satellites de la catastrophe était l'étonnante coïncidence entre les inondations et les limites paroissiales. « Pourquoi les levées le long du canal de la 17^e rue ont elles cédé uniquement du côté de la Nouvelle-Orléans et non du côté de Métairie ? Est-ce le résultat de la négligence et du manque d'entretien par les autorités de la Nouvelle-Orléans ? » est la première question que pose Davis.

Conclusion

Les années 1990 illustrent bien la situation d'une métropole engagée dans un processus d'étalement urbain dans un contexte de forte ségrégation raciale. Ville portuaire sans base industrielle, la Nouvelle-Orléans peine à suivre la dynamique économique des États-Unis. Dans la seconde moitié du XX^e siècle, la ségrégation s'est renforcée progressivement au moyen de l'étalement urbain, au fur et à mesure que les ménages blancs et les emplois fuyaient la ville centre, délaissé au profit des ménages noirs les plus pauvres pour s'établir plus en amont du fleuve ou sur la rive nord du lac Pontchartrain. Il apparaît donc que la Nouvelle-Orléans s'inscrit bien dans la tendance fondamentale à la désintégration sociale des métropoles américaines. La ville centre a été appauvrie par un demi-siècle de départ (*filtering out*) des classes moyennes vers la banlieue. Dans le cas de la Nouvelle-Orléans, comme dans beaucoup d'autres métropoles des États-Unis, la question sociale est indissociable de la question raciale, et la fuite des blancs (*white flight*) a concentré peu à peu la communauté afro-américaine pauvre dans la ville de la Nouvelle-Orléans, aggravant son isolement social et culturel, handicap structurel à sa promotion économique. Compte tenu des particularités géographiques (site exposé au risque d'inondations) et historique (un « Vieux Sud » avec une forte communauté noire mais une longue tradition de racisme), les dynamiques urbaines de la Nouvelle-Orléans sont conformes à la théorie que nous avons exposé en introduction. En fait, ce schéma n'est bouleversé que par la survenue de l'ouragan Katrina en 2005. Cette catastrophe naturelle a révélé qu'une métropole étalée et politiquement fragmentée générerait un développement urbain non durable, car il était la cause d'une vulnérabilité accrue au risque naturel que les « Hurricanes » font peser sur la région du Golfe. Comme le souligne Lewis (2003), la Nouvelle-Orléans a connu quatre époques dans son développement urbains qui se sont généralement terminées de manière brutale à l'occasion de crise ou de transformations inattendues. Après les trois phases historiques antérieures à la Seconde Guerre Mondiale, il semble bien que l'ouragan Katrina marque la fin du cycle spatial de l'étalement urbain amorcé en 1954, dans la mesure où il a causé des déplacements de population sans précédent et qu'il implique une reconstruction urbaine massive et un aménagement totalement repensé, ce qui ouvre la ville à des trans-

formations potentiellement considérables. Malgré leurs outrances, les activistes comme Davis ont raison de souligner qu'à court terme du moins, la question raciale est au centre des enjeux de la reconstruction.

Université d'Orléans
Laboratoire CEDETE, EA 1210
UFR Lettres, Langues et Sciences Humaines
10 rue de Tours, BP 46 527
45 065 Orléans cedex 2
jean-marc.zaninetti@univ-orleans.fr

Bibliographie

- Berube A. et Katz B. (2005), *Katrina's Window : Confronting Concentrated Poverty Across America*, Washington, Brookings Institution, October, 13 p. Available on the Internet at URL : « http://www.brookings.edu/metro/pubs/20051012_NewOrleans.htm ».
- Colten C. (2005), *An Unnatural Metropolis : Wrestling New Orleans from Nature*, Baton Rouge, Louisiana State University Press, 245 p.
- Davis M. (2005), "25 questions about the murder of New Orleans", in *The Nation*, 30th September 2005 issue, Available on the Internet at URL : « <http://www.thenation.com/doc/20051017/davis> ».
- Fischetti M. (2001), "Drowning New Orleans", *Scientific American*, 285, 4 October, p. 76-85.
- Freeman L. (2004), *Siting Affordable Housing : Location and Neighborhood Trends of Low Income Housing Tax Credit Developments in the 1990s*, Washington, Brookings Institution, 13 p. Available on the Internet at URL : « http://www.brookings.edu/urban/pubs/20040405_Freeman.pdf ».
- Ghorra-Gobin C. (1993), *Les États-Unis, Espace, environnement, société, ville*, Paris, Nathan, 192 p.
- Ghorra-Gobin C. (2003) *Villes et société urbaine aux États-Unis*, Paris, Armand Colin, 192 p.
- Gleaser E.L., Vigdor J.L. (2001), *Racial segregation in the 2000 Census : promising news*, Washington, Brookings Institution, Survey Series, April 2001, 16 p. Available on the Internet at URL : « <http://www.brookings.edu/es/urban/census/glaeser.pdf> ».
- Hudson J.C. (2002), *Across this Land. A regional geography of the United States and Canada*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 474 p.
- Lewis P. (2003), *Nouvelle-Orléans : The Making of an Urban Landscape*, Charlottesville, The University Press of Virginia, 208 p.
- Mahoney M. (1990), "Law and Racial Geography : Public Housing and the Economy in Nouvelle-Orléans", *Stanford Law Review*, 42 (5), p. 1251-1290.
- Massey D.S., Denton N. (1988), "The dimensions of residential segregation", *Social Forces*, 67, p. 281-315.
- Massey D.S., Denton N. (1993), *American Apartheid : Segregation and the Making of the Underclass*, Cambridge, MA, Harvard University Press, 437 p.
- Muro M. et alii (2005), *New Orleans after the Storm, Lessons from the Past a Plan for a Future*, Washington, Brookings Institution, October, 45 p. Available on the Internet at URL : « http://www.brookings.edu/metro/pubs/20051012_NewOrleans.htm ».
- Spain D. (1970), "Race Relations and Residential Segregation in New Orleans : Two Centuries of Paradox", *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 441, p. 82-96.

Notes méthodologiques

La géographie administrative des États-Unis distingue les agglomérations urbaines et les territoires ruraux suivant des critères très comparables à ceux qui prévalent en France. Des agglomérations de moins de 50 000 habitants agglomérés forment des « agrégats urbains » (*Urban clusters*), tandis que celles qui entrent dans des agglomérations de 50 000 habitants ou plus forment des « régions urbanisées » (*Urbanized areas*). Enfin, différents territoires, tant incorporés que non-incorporés, ont une population plus dispersée et sont classées comme espace rural au sein d'une aire métropolitaine (*Metropolitan Statistical Area*).

Dans cet article, l'analyse s'attache à deux échelons d'unités territoriales statistiques. Les groupes d'îlots de recensement (*Block groups*) sont les plus petites unités territoriales statistiques définies par le bureau fédéral du recensement pour la diffusion des résultats du recensement décennal. Les *Block groups* (BG) compte en général entre 600 et 3 000 habitants, avec une taille optimisée à 1 500 habitants. Certains BG sont inhabités (c'est le cas des secteurs marécageux à la Nouvelle-Orléans). Ces entités spatiales sont équivalentes aux quartiers IRIS 2000 de diffusion des résultats du recensement en France. Depuis le recensement 2000, elles couvrent le territoire de façon exhaustive, et s'emboîtent parfaitement dans les *Census tracts*, les Comtés et les États hormis dans les réserves indiennes, ce qui ne concerne pas la région de la Nouvelle-Orléans. Ces unités territoriales statistiques servent de base à cette étude, sachant que l'analyse des dynamiques 1990-2000 nécessitent une agrégation au sein des *Census Tracts* (CT). Les *Census Tracts* sont des unités territoriales de faible étendue, mais d'un découpage relativement stable dans le temps. Leur population varie en général de 1 500 à 8 000 habitants, avec une taille optimale de 4 000 habitants. Les CT couvrent le territoire de façon exhaustive depuis le recensement 2000, et s'emboîtent parfaitement dans les Comtés et les États hormis dans les réserves indiennes, ce qui ne concerne pas la région de la Nouvelle-Orléans. Ces entités spatiales sont équivalentes aux anciens quartiers IRIS 5 000 de diffusion des résultats du recensement en France. Ces deux échelons de découpage du territoire sont révisés à l'occasion de chaque recensement décennal, mais il est possible de reconstituer l'emboîtement des BG définition 1990 au sein des CT définition 2000 dans l'aire métropolitaine de Nouvelle-Orléans, on dispose ainsi d'une géographie cohérente pour les analyses diachroniques.

L'indice de dissimilitude (D) a été imaginé par Massey et Denton en 1988 pour mesurer la ségrégation entre deux groupes sociaux. Cet indice peut s'interpréter comme la proportion de l'effectif total du groupe ethnique, social ou racial étudié (m) qui devrait changer (soit en emménageant, soit en déménageant) d'unité territoriale de résidence afin d'obtenir une mixité totale sur l'ensemble des unités territoriales statistiques de la zone. Soit un ensemble n d'unités territoriales statistiques, l'indice de dissimilitude D^m est la somme de

ses composantes territoriales

$$D^m = \sum_{i=1}^n \frac{t_i |x_i^m - X|}{2TX(1-X)}$$

où t_i représente la population

totale résidant dans l'unité territoriale (I) et x_i^m représente la part locale de la minorité étudiée. La population totale de la zone étudiée se note T , tandis que X est la proportion moyenne de la minorité pour l'ensemble de la zone d'étude.

L'indice de dissimilitude varie de 0 en cas de mixité résidentielle parfaite (personne ne doit bouger) à 1 en cas de ségrégation résidentielle complète (toute la minorité doit être redistribuée pour parvenir à la mixité). L'indice est additif, ce qui permet d'apprécier également la contribution de n'importe quel sous-ensemble territorial pertinent au sein de la zone d'étude. Son emploi est justifié par le fait qu'il est désormais couramment employé par la recherche aux États-Unis pour appréhender la ségrégation résidentielle dans les régions urbaines (Gleaser et Vigdor, 2001).