

**Projet de Fin d'Etudes**

**EVOLUTION DES POLITIQUES  
URBAINES ENCOURAGEES PAR LE  
NOUVEAU GOUVERNEMENT OBAMA  
AUX ETATS-UNIS DANS LE  
CONTEXTE DE RECONVERSION  
URBAINE**



**2009-2010**

**CANTEGRIL Lise**

**Directeur de recherche  
THOMAS Eric**



**Evolution des politiques urbaines  
encouragées par le nouveau  
gouvernement Obama aux Etats-Unis  
dans le contexte de reconversion  
urbaine**

**Affichage des politiques urbaines américaines  
sur les sites internet officiels des villes**

**2009-2010**

**Directeur de recherche  
THOMAS Eric**

**CANTEGRIL Lise**



# AVERTISSEMENT

---

Cette recherche a fait appel à des lectures et enquêtes. Tout emprunt à des écrits autres que strictement personnel, toute reproduction et citation, font systématiquement l'objet d'un référencement.

L'auteur de cette recherche a signé une attestation sur l'honneur de non plagiat.

# FORMATION PAR LA RECHERCHE ET PROJET DE FIN D'ETUDES

---

La formation au génie de l'aménagement, assurée par le département aménagement de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours, associe dans le champ de l'urbanisme et de l'aménagement, l'acquisition de connaissances fondamentales, l'acquisition de techniques et de savoir faire, la formation à la pratique professionnelle et la formation par la recherche. Cette dernière ne vise pas à former les seuls futurs élèves désireux de prolonger leur formation par les études doctorales, mais tout en ouvrant à cette voie, elle vise tout d'abord à favoriser la capacité des futurs ingénieurs à :

- Accroître leurs compétences en matière de pratique professionnelle par la mobilisation de connaissances et techniques, dont les fondements et contenus ont été explorés le plus finement possible afin d'en assurer une bonne maîtrise intellectuelle et pratique,
- Accroître la capacité des ingénieurs en génie de l'aménagement à innover tant en matière de méthodes que d'outils, mobilisables pour affronter et résoudre les problèmes complexes posés par l'organisation et la gestion des espaces.

La formation par la recherche inclut un exercice individuel de recherche, le projet de fin d'études (P.F.E.), situé en dernière année de formation des élèves ingénieurs. Cet exercice correspond à un stage d'une durée minimum de trois mois, en laboratoire de recherche, principalement au sein de l'équipe Ingénierie du Projet d'Aménagement, Paysage et Environnement de l'UMR 6173 CITERES à laquelle appartiennent les enseignants-chercheurs du département aménagement.

Le travail de recherche, dont l'objectif de base est d'acquérir une compétence méthodologique en matière de recherche, doit répondre à l'un des deux grands objectifs :

- Développer tout une partie d'une méthode ou d'un outil nouveau permettant le traitement innovant d'un problème d'aménagement
- Approfondir les connaissances de base pour mieux affronter une question complexe en matière d'aménagement.

# REMERCIEMENTS

---

Je tiens à remercier tout particulièrement M. Thomas, tuteur de ce projet, qui a su me guider pas à pas dans l'élaboration de ce projet et m'initier à la réalisation d'un mémoire de recherche.

# SOMMAIRE

<b>Avertissement.....</b>	<b>4</b>
<b>Formation par la recherche et projet de fin d'études .....</b>	<b>5</b>
<b>Remerciements.....</b>	<b>6</b>
<b>Sommaire .....</b>	<b>7</b>
<b>Introduction .....</b>	<b>8</b>
<b>Partie 1 Les Politiques urbaines aux Etats-Unis.....</b>	<b>9</b>
1. Les politiques urbaines américaines des cinquante dernières années.....	10
2. L'American Recovery and Reinvestment Act.....	18
3. Vers la définition d'une problématique de recherche.....	22
<b>Partie 2 Etude de l'affichage internet des politiques urbaines .....</b>	<b>25</b>
1. Les villes de l'étude.....	26
2. Les sites internet officiels des villes américaines consacrés à l'American Recovery and Reinvestment Act .....	27
3. Critères d'évaluation de l'affichage des nouvelles politiques urbaines impulsées par l'ARRA sur les sites internet des villes .....	31
<b>Partie 3 Résultats de l'étude .....</b>	<b>36</b>
1. Mise en évidence d'un degré d'affichage internet des nouvelles politiques urbaines impulsées par l'ARRA .....	37
2. De la communication à la réalité du terrain : lien entre affichage internet des politiques urbaines et engagements réels des villes.....	44
<b>Conclusion.....</b>	<b>55</b>
<b>Bibliographie.....</b>	<b>56</b>
<b>Table des figures.....</b>	<b>58</b>
<b>Table des matières .....</b>	<b>60</b>
<b>Annexes.....</b>	<b>62</b>



# INTRODUCTION

---

*« Une ville, pour nous, c'est surtout un passé ; pour eux c'est d'abord un avenir, ce qu'ils aiment en elle, c'est tout ce qu'elle n'est pas encore et tout ce qu'elle peut être. »*

Jean-Paul Sartre

D'immenses gratte-ciel et des maisons individuelles s'étalant à l'infini le long de routes rectilignes, c'est l'image que l'on a des villes américaines. Les gratte-ciel symbolisent le pouvoir économique et politique, tandis que les maisons individuelles sont synonymes d'une banlieue prospère, lieu de résidence de la classe moyenne américaine. Derrière cette image se cachent de nombreux problèmes économiques, sociaux et environnementaux, qui sont en partie la conséquence de l'étalement spatial des villes ou « urban sprawl ».

*« L'urban sprawl présente l'inconvénient, outre la destruction de l'environnement naturel et la disparition de terres agricoles, de délaisser la ville-centre qui pendant la première moitié du XXe siècle concentrait l'essentiel de la production économique »* (Ghorra-Gobin, 2005). Ainsi, au cours des cinquante dernières années, la ville américaine a vu son territoire se fragmenter. Les quartiers périphériques, parallèlement à leur expansion, ont peu à peu attiré les fonctions économiques mais aussi décisionnelles du Central Business District, cœur de la ville-centre. D'autre part, le départ des classes moyennes des centres vers la périphérie a contribué à l'appauvrissement et à la ghettoïsation des quartiers centraux, où une population n'ayant pas les moyens de déménager en banlieue y est délaissée.

L'étalement spatial des villes a donc engendré de nombreux problèmes, qui ne sont pas uniquement environnementaux, et a accentué l'opposition entre la ville-centre et ses banlieues. Pour pallier les difficultés rencontrées par les villes, le gouvernement fédéral a mis en place diverses politiques urbaines au cours de la seconde moitié du XXème siècle, qui se sont traduites soit par un fort engagement de l'Etat fédéral dans les affaires urbaines, soit par son désengagement.

Aujourd'hui, dans un contexte mondial où la notion de développement durable devient incontournable, les villes américaines doivent faire face à de nouveaux enjeux : préserver l'environnement, limiter l'opposition entre le centre et les quartiers périphériques, et renforcer leur attractivité. Le président Barack Obama, élu en 2008, conscient des enjeux que représentent les villes et les aires métropolitaines pour le développement économique du pays, a annoncé une série de mesures visant à mettre en place une nouvelle politique urbaine, synonyme d'un nouvel engagement de l'Etat fédéral dans les affaires urbaines.

Ce Projet de Fin d'Etudes a pour objectif de s'intéresser à l'impact de ces nouvelles politiques mises en œuvre par le gouvernement fédéral dans les villes américaines, notamment en termes de communication et d'affichage à travers les sites internet officiels des municipalités. Ce médium est en effet aujourd'hui très utilisé par les gouvernements locaux ou nationaux pour informer la population de l'avancée de leurs programmes mis en œuvre dans le cadre d'une politique officielle.

**PARTIE 1**

**LES POLITIQUES URBAINES**

**AUX ETATS-UNIS**

---

# 1. Les politiques urbaines américaines des cinquante dernières années

Les politiques urbaines se sont succédé aux Etats-Unis depuis les années 1950. Caractérisées par un investissement de l'Etat fédéral ou par son désengagement, elles avaient pour but de traiter les problèmes des villes, résultant de leur organisation physique et sociale. Une vue d'ensemble synthétique de ces politiques, avant de les expliquer plus en détail, peut être illustrée par le schéma suivant. Il représente leur succession au cours des cinquante dernières années, parallèlement à l'évolution de la structure spatiale des villes et des changements de gouvernements.

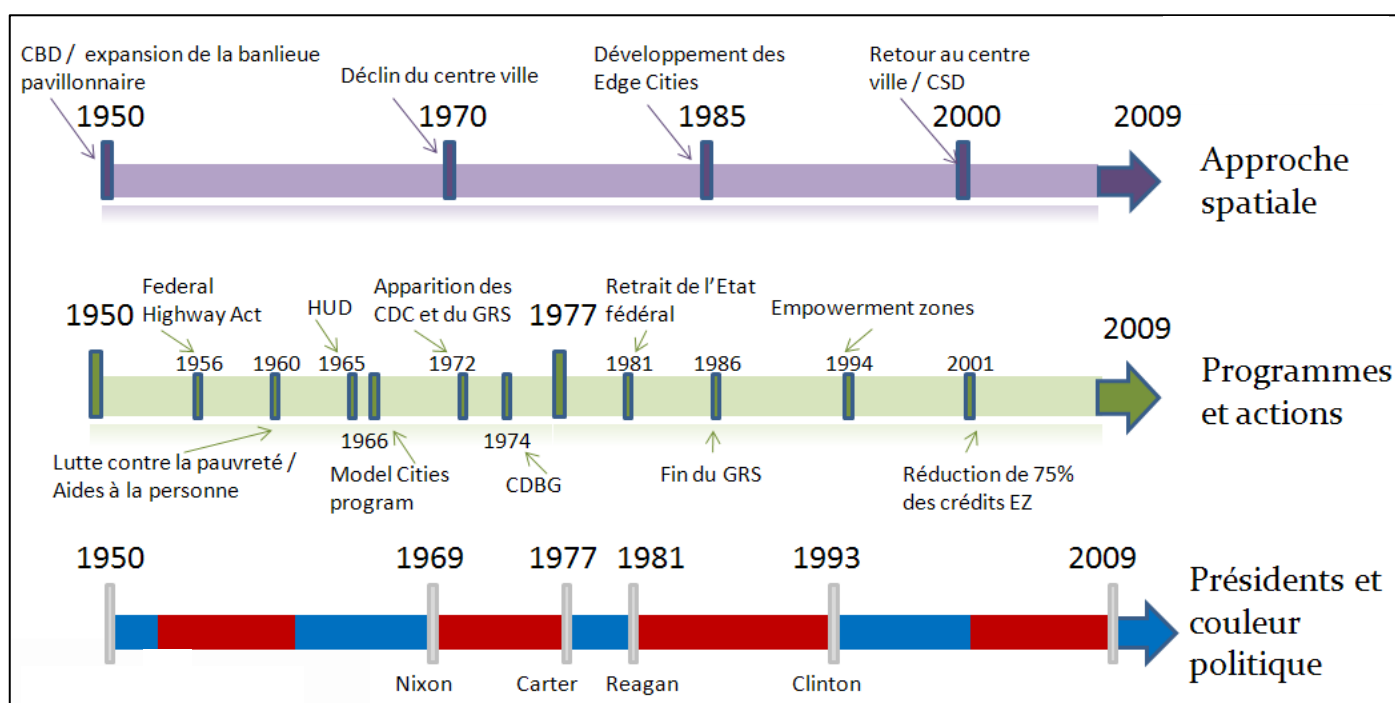


Figure 1 : Schéma représentant l'évolution des politiques urbaines américaines au cours des cinquante dernières années

Réalisation : Cantegril L., Ribeiro D., 2010

**CBD** : Central Business District  
**CDBG**: Community Development Block Grants  
**CDC** : Community Development Corporation  
**CSD** : « Central Social District »  
**GRS**: Global Revenue Sharing  
**HUD**: Housing and Urban Development

## **11. L'étalement spatial des villes, conséquence des politiques fédérales en matière de logement et d'infrastructures routières**

La ville américaine des années 1950 est caractérisée par un étalement spatial et le développement des banlieues résidentielles. L'expansion de ces quartiers périphériques est favorisée par l'image véhiculée par la société américaine d'un cadre de vie idéal pour la famille, qui est un compromis entre la ville et la campagne. Les banlieues assurent cette fonction tandis que la ville-centre se limite aux fonctions économiques et à l'accueil des immigrants (Ghorra-Gobin, 1997). La ville américaine s'étend alors de façon concentrique autour d'un centre des affaires dynamique, le Central Business District.

Cette expansion spatiale des villes est à mettre en parallèle avec les politiques fédérales menées à l'époque dans les domaines du logement et des infrastructures routières. En effet, dès les années 1930, le gouvernement incite les ménages à acquérir un logement en banlieue en instaurant de faibles taux d'intérêt pour les emprunts. De plus, une politique de développement du système autoroutier du pays est mise en place dans les années 1950. En 1956, la loi Federal Aid Highway Act assure le financement du réseau autoroutier sur l'ensemble du territoire, vaste projet de planification entrepris par l'Etat fédéral (Ghorra-Gobin, 1998).

Ces politiques ont contribué au phénomène de suburbanisation des villes américaines. Les banlieues se sont développées, attirant une population aisée qui délaisse les centres occupés désormais par les populations défavorisées restantes, n'ayant pas les moyens de déménager dans les quartiers périphériques.

## **12. Une politique urbaine sociale dans les années 1960**

Face aux problèmes sociaux engendrés par la concentration des populations pauvres dans certains quartiers de la ville, le gouvernement met en place une politique urbaine à caractère social dans les années 1960. De nombreux programmes et lois, permettant à l'Etat fédéral d'intervenir directement au niveau de la ville, sont votés pour aider les populations défavorisées. Le but est de lutter contre la pauvreté et d'enrichir les ghettos, quartiers pauvres situés à proximité du centre-ville, pour éviter le départ des classes moyennes vers les banlieues.

Durant cette période, les aides à la personne doublent aussi bien dans le domaine médical que dans celui de l'emploi ou de l'éducation. En 1965, un nouveau secrétariat d'Etat chargé du Logement et du Développement est créé (HUD : Housing and Urban Development). Il prend en charge le logement des populations les plus pauvres. Un nouveau programme lancé en 1966, les Model Cities, a pour but d'améliorer les conditions de vie des populations défavorisées. Pour cela, des quartiers-cibles sont désignés à l'intérieur de plusieurs villes américaines. Le but est d'y créer des emplois et de rénover les logements, tout en assurant l'amélioration de l'instruction, de la santé, la réduction de la criminalité et de la délinquance, le développement de la culture et des transports. L'implication des acteurs publics, privés et associatifs, ainsi qu'une importante participation civique sont encouragées pour atteindre les objectifs préconisés

par le programme des Model Cities (Body-Gendrot, 1998). Ce programme prend fin en 1974.

Au cours des années 1960, la participation de la population concernée par les différents programmes mis en place au niveau local est fortement encouragée. Une loi suivra, votée en 1972, pour favoriser la création d'associations pour le développement communautaire (CDC : Community Development Corporation). Ces associations contribuent à la revitalisation des quartiers délaissés des villes-centres. « *Le gouvernement fédéral passe un contrat avec les habitants qu'il charge d'une mission de développement économique et de rénovation de l'habitat* » (Body-Gendrot, 1998).

Malgré les nombreuses actions mises en œuvre par l'Etat fédéral dans les années 1960 en matière de politique urbaine, un déclin des centres-villes ainsi que l'expansion des quartiers périphériques continuent d'être observés au début des années 1970.

### **13. Les années 1970 : une politique urbaine à caractère économique**

Un changement de politique s'opère à la fin des années 1960 et au début des années 1970. Les politiques urbaines menées jusque là, à caractère plutôt social, prennent une orientation plus économique. Ce changement s'effectue avec l'élection du président républicain Richard Nixon, qui succède à huit ans de présidence démocrate. L'Etat fédéral ne souhaite plus intervenir directement auprès des villes et décentralise les programmes gouvernementaux.

En 1972, une loi est votée pour permettre le partage des recettes fiscales de l'Etat fédéral avec les Etats et les villes (Global Revenue Sharing), afin que les gouvernements locaux prennent en charge la politique sociale. La loi de 1974, Housing and Community Development Act, stipule que les programmes fédéraux des années 1960 seront regroupés « *sous forme de larges budgets (« block grants ») laissés à la discrétion des élus locaux dans les domaines de la rénovation urbaine, du développement rural, éducatif, du transport, de la sécurité et de la formation* » (Body-Gendrot, 1998). Ainsi, les subventions fédérales sont accordées aux gouvernements locaux qui décident de leur usage. Cette loi a pour but de favoriser la rénovation des quartiers les plus pauvres, situés dans des zones qualifiées de prioritaires. Mais l'identification de ces secteurs reste floue et les investisseurs privés se montrent peu intéressés par ces quartiers pauvres, délaissés par les services municipaux.

En 1977, une nouvelle loi sur les programmes de développement urbain est votée, Urban Development Action Grants, afin de revitaliser les projets de rénovation des centres-villes en s'appuyant sur des financements publics et privés. Cette loi permettra d'augmenter les subventions destinées aux villes, en particulier celles du Nord-Est, considérées alors comme plus en difficulté que celles du Sud ou de l'Ouest.

Le début de la présidence démocrate de James Carter en 1977 sera marqué par le souhait de l'Etat fédéral de réorienter les « block grants » vers les quartiers les plus pauvres, et de renforcer le poids des associations communautaires telles que les Community Development Corporations. Néanmoins, la politique urbaine menée par le gouvernement fédéral reste économique, l'aspect social est passé au second plan.

## 14. Le désengagement de l'Etat fédéral dans les affaires urbaines

A partir des années 1980, un retrait de l'Etat fédéral sur la question urbaine est observé. La diminution des impôts, satisfaisant de nombreux contribuables mécontents, et la création de nouvelles aides pour les classes moyennes entraînent des coupes budgétaires dans les aides fédérales accordées aux villes, ce que l'on peut observer sur le tableau suivant.

Figure 2 : Dépenses fédérales pour les programmes urbains et métropolitains en direction des Etats et des collectivités (1980-1990) en milliards de dollars

Année	Montant	Évolution par rapport à l'année précédente (en dollars constants 1987)
1980	127,6	– 0,4 %
1982	106,5	– 12,3
1987	108,4	– 6,5
1988	110,8	2,2 (élection présidentielle)
1990	119,7	6,7

Source : Body-Gendrot (1998)

Source : Ross et Levine, *op. cit.*, 15.

La question urbaine n'est plus une priorité pour le gouvernement, qui laisse sa place aux Etats, aux municipalités et au secteur privé pour les questions relevant de l'éducation, de la santé et de l'aide sociale, suivant ainsi les principes d'un « nouveau fédéralisme ». Les habitants des quartiers défavorisés, où le taux de chômage est élevé, sont encouragés à déménager dans des secteurs de la ville où ils pourront trouver un emploi. Cela ne fait alors qu'accentuer les disparités entre les quartiers les plus pauvres des villes souvent situés près du centre, et les banlieues plus dynamiques.

Pour l'Etat fédéral, la réhabilitation des quartiers défavorisés doit être soumise à la loi du marché. Ainsi en 1982 sont créées les Enterprise Zones, « système d'incitations à la création et au développement des entreprises dans des secteurs ciblés sous forme d'allègements fiscaux » (Bacqué, 2006). Mais un certain nombre d'entreprises profiteront de ces avantages fiscaux sans s'intéresser au développement du quartier concerné ou à l'emploi de sa population. Le principal effet de cette politique sera donc un déplacement des entreprises sans véritable amélioration des conditions de vie des quartiers défavorisés.

La période des années 1980 aux Etats-Unis est aussi marquée par le développement des Edge Cities, « noyaux urbains situés à la périphérie des métropoles » (Ghorra-Gobin, 2003), qui accueillent des zones d'activités, des lotissements résidentiels et des centres commerciaux. Le développement de ces quartiers périphériques contribue au déclin des centres-villes en attirant les fonctions économiques caractéristiques du Central Business District.

Ce phénomène, en délocalisant les emplois du centre, continue d'encourager l'installation des populations aisées en banlieue, en grande partie représentée par la classe moyenne « blanche » américaine. De fait, ce sont les populations immigrées, plus défavorisées, qui occupent majoritairement les centres, comme l'on peut le voir sur le tableau suivant datant de 1990.

Figure 3: Localisation  
métropolitaine des  
Américains selon l'origine  
raciale en 1990 (en %)

Source : Body-Gendrot (1998)

	Blancs	Noirs	Hispaniques	Asiatiques
Zone urbaine	74,7	83,5	90,4	93,8
centres	24,4	56,9	51,5	46,4
périphérie	50,3	26,6	38,9	47,4
Pop. rurale	25,3	16,5	9,6	6,2
Nombre	188 millions	29 millions	22 millions	7 millions

Source : Bureau du recensement, 1990.

## 15.Retour de l'Etat fédéral dans la politique urbaine

Au milieu des années 1990, un nouveau programme fédéral urbain est mis en place par l'administration Clinton, marquant le retour de l'Etat fédéral dans les villes : le programme des Empowerment Zones. Ces « *zones de redynamisation sociale* » sont situées dans des quartiers défavorisés économiquement et socialement, et sont sélectionnées selon une liste de critères précis. « *L'objectif consiste à la fois à développer l'emploi dans ces territoires ciblés par différentes aides aux entreprises, incitations fiscales, taux d'intérêts plus faibles, microcrédits et à le rendre accessible aux résidents de ces territoires par des actions de formation, d'accompagnement social, des aides pour la garde des enfants, les préparant à être compétitifs sur le marché du travail. [...] Le programme préconise fortement la constitution de partenariats entre les habitants, les élus locaux, les associations communautaires, les services sociaux et le secteur privé qui doivent travailler ensemble à la définition d'une stratégie de revitalisation des territoires concernés et à sa mise en œuvre* » (Bacqué, 2006). L'objectif est d'atteindre une autosuffisance de ces quartiers défavorisés en y maintenant sa population et en créant des liens avec d'autres quartiers.

Aucune action particulière ne sera menée par le gouvernement fédéral en matière de politique urbaine dans les années 2000, si ce n'est des coupes budgétaires dans les fonds attribués aux gouvernements locaux, marquant un nouveau retrait et désintérêt de l'Etat fédéral dans les affaires urbaines.

## 16.De nouveaux enjeux urbains

Le début du 21<sup>ème</sup> siècle est marqué par l'apparition de nouveaux enjeux en matière urbaine auxquels l'Etat fédéral devra faire face à travers les réformes mises en place par le président Barack Obama.

#### a) Développement durable et apparition d'un « Central Social District »

Le développement durable est aujourd'hui devenu une notion incontournable, appliquée dans de nombreux domaines, et l'urbain n'échappe pas à la règle. Les maires des villes américaines se sentent particulièrement concernés par les questions environnementales. En 2005, le maire de Seattle lance un accord des maires des Etats-Unis sur le climat. Les villes signataires s'engagent à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre, en accord avec les principes édictés par le protocole de Kyoto. Elles sont aujourd'hui plus de mille à avoir signé l'accord, ce qui représente plus de 80 millions d'habitants. D'autre part, depuis 2007, l'association des maires des Etats-Unis établit une liste des villes ayant mis en œuvre les mesures les plus exemplaires en matière de protection de l'environnement et de développement durable, et désigne la ville ayant mis en place l'action urbaine la plus « durable ». En 2009, dans la catégorie des villes de plus de 100 000 habitants, Denver, capitale de l'Etat du Colorado, remporte la première place pour son nouveau système de transport qui a pour but de limiter l'étalement urbain et l'usage de la voiture, en encourageant l'installation des habitants près de la ligne de transport. L'Etat fédéral s'implique également dans la préservation de l'environnement et met en place en 2007 le programme Energy Efficiency and Conservation Block Grants (EECBG) pour aider les collectivités à mettre en place des mesures en faveur du développement urbain durable dans le domaine de l'énergie.

Mais la notion de développement durable n'inclue pas que des préoccupations environnementales, elle englobe également des questions économiques et sociales. Certaines villes américaines sont fortement impliquées dans un développement urbain qualifié de durable. C'est le cas de Seattle, principale ville de l'Etat de Washington. *« Les mutations de Seattle et de son agglomération de près de trois millions d'habitants sont révélatrices des transformations profondes des politiques urbaines contemporaines en Amérique du Nord »* (Buchoud, 2009). La ville souhaite une politique urbaine à l'échelle métropolitaine, pour limiter l'opposition entre la ville-centre et les banlieues, augmenter la densité des constructions pour lutter contre l'étalement urbain, et encourager la participation des habitants dans les projets urbains.

L'engouement des villes américaines pour un développement urbain durable s'accompagne d'un autre phénomène apparu au cours des années 1990 : l'augmentation du nombre d'habitants en centre-ville, qui subissait une perte de population continue depuis le milieu du 20<sup>ème</sup> siècle. En effet, les quartiers centraux bénéficient d'une localisation au sein de la ville qui les rend attractifs dans un contexte de *« crise de l'énergie, de congestion urbaine et de graves difficultés d'accès au logement »*. Ainsi, *« les quartiers d'affaires peuvent être investis d'un sens radicalement nouveau »* (Buchoud, 2009). Ils répondent aux principes d'une ville compacte et la mise en place de politiques urbaines visant à développer la mixité fonctionnelle et sociale de ces quartiers pourra faire évoluer dans l'avenir les Central Business District vers des *« Central Social District »* (Buchoud, 2009).

#### b) La présidence de Barack Obama : prise de conscience des enjeux urbains au niveau fédéral

C'est donc dans un contexte de développement durable, de préservation de l'environnement, de limitation de l'opposition entre la ville-centre et ses banlieues, mais



aussi de crise économique, que Barack Obama est arrivé à la présidence des Etats-Unis au début de l'année 2009. « *L'originalité de son parcours a été signalée à différentes reprises par les médias. Il est en effet le premier à avoir eu une expérience de terrain, professionnelle et politique, en milieu urbain en tant que « community organizer ». Il a été un professionnel de la ville œuvrant dans le cadre associatif en faveur de quartiers déshérités à Chicago* » (Ghorra-Gobin, 2009). Le président Obama est donc particulièrement sensible aux problèmes urbains et conscient des enjeux que représentent les villes pour le pays. Ainsi, dès le début de son mandat, il met en place un bureau de politiques urbaines à la Maison Blanche (White House Office of Urban Affairs) le 19 février 2009, afin « *de veiller à la coordination des politiques sectorielles de relance économique menées par les différents ministères, dans le but de répondre aux attentes des élus des grandes villes* » (Ghorra-Gobin, 2009).

D'après le décret de Barack Obama instaurant le bureau de politiques urbaines, les principales fonctions de ce dernier sont :

- de diriger et coordonner l'élaboration d'un agenda politique pour une Amérique urbaine dans tous les ministères et organismes de direction ;
- de coordonner tous les aspects de la politique urbaine ;
- de travailler avec les ministères et organismes de direction pour s'assurer qu'une attention particulière est donnée à l'impact potentiel de leurs actions dans les zones urbaines ;
- de travailler avec les ministères et organismes de direction, y compris le bureau de la gestion et du budget, pour s'assurer que les fonds du gouvernement fédéral destinés aux zones urbaines soient dépensés dans les programmes qui auront le plus d'impact ;
- de s'engager dans des actions de sensibilisation, de travailler en étroite collaboration avec l'Etat et les fonctionnaires locaux, ainsi que des organisations à but non lucratif et le secteur privé, dans le but d'élaborer une politique urbaine globale en veillant à ce que la mise en œuvre des programmes fédéraux participent à l'accomplissement des objectifs de cette politique ;

Le président Barack Obama pose ainsi les bases de la nouvelle politique urbaine du gouvernement fédéral, qui s'appuie sur la reconnaissance des villes et des zones métropolitaines comme moteurs essentiels pour la croissance économique et l'innovation. Les principes directeurs de cette politique sont exposés sur le site internet officiel de la Maison Blanche ([www.whitehouse.gov](http://www.whitehouse.gov)).

### **Briser les barrières traditionnelles**

Le gouvernement fédéral doit cesser une approche sectorielle des politiques urbaines et la remplacer par une approche interdisciplinaire qui prend en compte l'interdépendance des questions relatives aux communautés urbaines. Le programme urbain du Président devra promouvoir des actions interdisciplinaires pour revitaliser les zones urbaines, en considérant le logement, le transport, l'énergie, le travail, l'éducation, et la lutte contre la criminalité comme des domaines non isolés mais interdépendants les uns des autres.

### **Adopter une approche régionale**

Le président Obama adoptera une approche régionale ne tenant pas compte des traditionnelles frontières juridictionnelles, élaborant ainsi une politique qui s'intéresse aux interactions entre les villes-centres et les banlieues. La politique urbaine de Barack Obama utilisera cette approche intégrée pour améliorer la compétitivité économique, la durabilité et l'équité dans les villes et les zones métropolitaines.

### **Promouvoir une croissance partagée**

Le président Obama estime que pour que le pays prospère, le gouvernement fédéral doit promouvoir des investissements coordonnés et stratégiques dans les régions, les villes et les quartiers, pour une croissance économique partagée. Les politiques urbaines du Président chercheront donc à éviter de créer des gagnants et des perdants dans la mise en œuvre de ces politiques, elles auront pour objectif de revitaliser les zones urbaines de façon globale et d'investir dans le développement communautaire.

Le président Barack Obama reprend les principes de cette politique dans un discours prononcé le 13 juillet 2009 lors d'une table ronde sur la politique urbaine et métropolitaine. Conscient des problèmes liés à l'étalement spatial des villes américaines, il rappelle néanmoins que les aires métropolitaines rassemblent 85% des emplois et 90% de la production économique du pays. Elles représentent donc de véritables nouvelles opportunités, notamment en termes d'innovation, fonction autrefois réservée aux villes-centres. Barack Obama insiste également sur l'importance de systèmes de transport urbain adaptés, qui participent à la croissance économique d'un territoire. Pour illustrer l'interdépendance des communes urbaines et rurales, il évoque les énergies renouvelables utilisées dans les villes qui permettent de soutenir les régions rurales les exploitant.

Le gouvernement fédéral veut investir dans une politique urbaine qui tentera d'articuler entre eux les différents domaines que sont les infrastructures, le transport, le logement, l'énergie, le développement durable et l'éducation, tout en soutenant les initiatives locales. L'exemple de la ville de Denver, récompensée par l'association des maires des Etats-Unis, est notamment cité pour son système de transport exemplaire en matière de développement durable (cf. partie 1, 16. a)). Deux autres exemples de propositions d'actions locales sont évoqués:

- Philadelphie, pour la mise en place d'une « agriculture urbaine » qui propose aux citoyens des produits locaux avec un impact positif sur l'économie et l'environnement du territoire mais aussi sur la santé de la population,
- Kansas City, pour la transformation d'un quartier défavorisé en un modèle de durabilité grâce à l'isolation des logements et la construction d'un système de transport en commun local écologique.

L'Etat fédéral souhaite ainsi entendre directement les revendications et les idées des villes américaines et de leurs aires métropolitaines afin de participer à leur réinvention dans le contexte de ce début de 21<sup>ème</sup> siècle.

Le début du mandat du président Barack Obama a été marqué par la crise économique mondiale qui s'est déclenchée à la fin de l'année 2008. Pour y faire face, une série de mesures de relance économique a été mise en place : l'American Recovery and Reinvestment Act (ARRA). Le but est d'aider financièrement les Etats et les villes en leur fournissant les fonds nécessaires à la mise en œuvre de leurs différents programmes. L'American Recovery and Reinvestment Act permet ainsi à l'Etat fédéral d'intervenir et d'investir au niveau local, dans des programmes touchant divers domaines, qui tentent de répondre aux objectifs de sa politique urbaine.

## 2. L'American Recovery and Reinvestment Act

### 21. Une série de mesures de relance économique

Votée le 13 février 2009, l'American Recovery and Reinvestment Act (ARRA) est une série de mesures de relance économique mise en place par l'Etat fédéral. D'après le site officiel du gouvernement ([www.recovery.gov](http://www.recovery.gov)), l'ARRA poursuit trois buts :

- créer de nouveaux emplois tout en préservant ceux existants
- stimuler l'activité économique et investir dans une croissance à long terme
- encourager des niveaux de responsabilité et de transparence sans précédent

dans les dépenses publiques

Dans ce cadre, l'American Recovery and Reinvestment Act octroie des fonds aux gouvernements locaux pour financer leurs programmes économiques, sociaux ou environnementaux incluant des projets de transports, l'amélioration des infrastructures, l'utilisation d'énergies renouvelables, la mise sur le marché de logements abordables, la modernisation des écoles, des stages de formation pour les travailleurs, des actions de sécurité publique, l'accès aux soins de santé ou encore des allègements fiscaux.

Pour chacun des fonds auxquels une ville américaine peut prétendre, qu'ils lui soient accordés directement ou à la suite d'une demande la mettant en compétition avec d'autres institutions, elle doit identifier exactement les projets et initiatives qu'elle financera avec ces fonds. L'agence fédérale ou le ministère responsable de l'attribution des fonds doit ensuite évaluer les propositions selon les critères d'éligibilité établis, et décide l'octroi ou non de fonds pour financer le projet de la ville.

Le graphique suivant indique la façon dont les fonds accordés dans le cadre de l'American Recovery and Reinvestment Act sont attribués aux gouvernements locaux depuis le niveau fédéral.

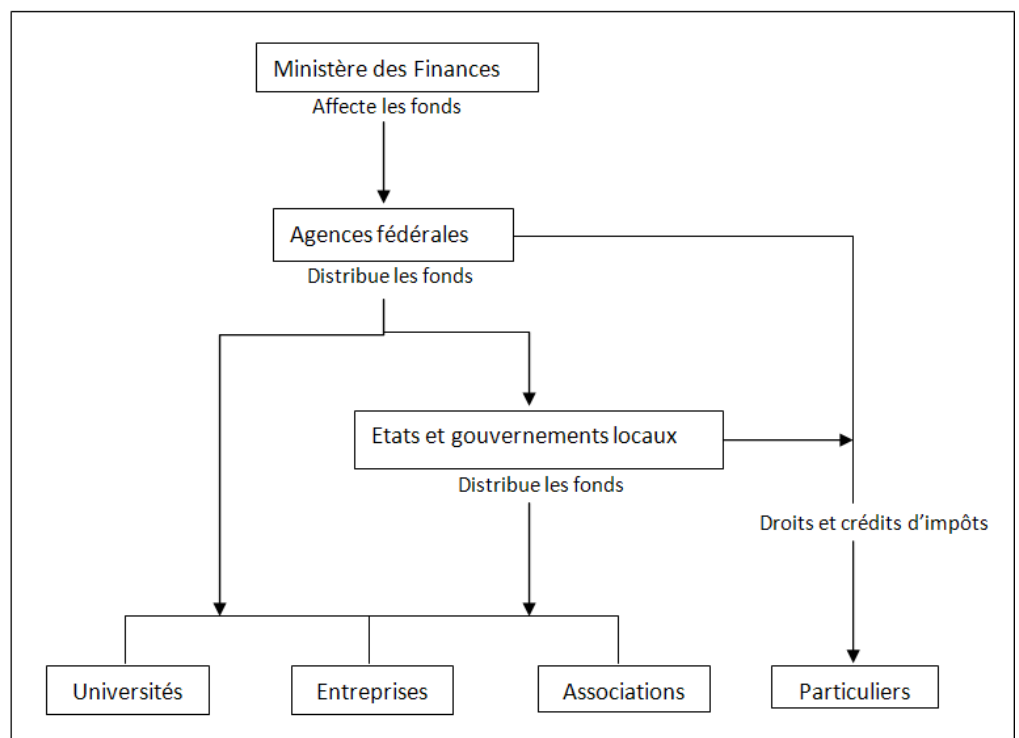


Figure 4 : Distribution des fonds de l'ARRA depuis le niveau fédéral jusqu'au niveau local

Source : [www.recovery.gov](http://www.recovery.gov), consulté le 12 avril 2010

Les bénéficiaires des fonds accordés dans le cadre de l'ARRA, tels que les Etats et les municipalités, doivent faire des rapports réguliers sur l'utilisation de ces fonds, afin de respecter le principe de transparence des dépenses publiques prôné par la loi.

## 22. Transparence et communication : création de sites internet officiels de suivi des fonds de l'ARRA

Pour garantir la transparence de l'utilisation des fonds de l'ARRA, le site internet [recovery.gov](http://recovery.gov) a été créé au niveau fédéral.



Figure 5 : Page d'accueil du site internet [recovery.gov](http://recovery.gov)

Source : [www.recovery.org](http://www.recovery.org), consulté le 12 avril 2010

L'objectif principal du site est de permettre à la population de savoir où et comment les fonds de l'American Recovery and Reinvestment Act sont dépensés. Pour cela, le site met à sa disposition des tableaux, graphiques et cartes régulièrement mis à jour, qui permettent d'avoir une vue globale des projets mis en place dans le cadre de l'ARRA sur l'ensemble du pays. Les bénéficiaires des fonds de l'ARRA doivent établir des rapports trimestriels sur l'utilisation des fonds qui leur sont attribués. Les données sont ensuite affichées sur le site [recovery.gov](http://recovery.gov) afin que la population puisse suivre l'attribution des fonds.

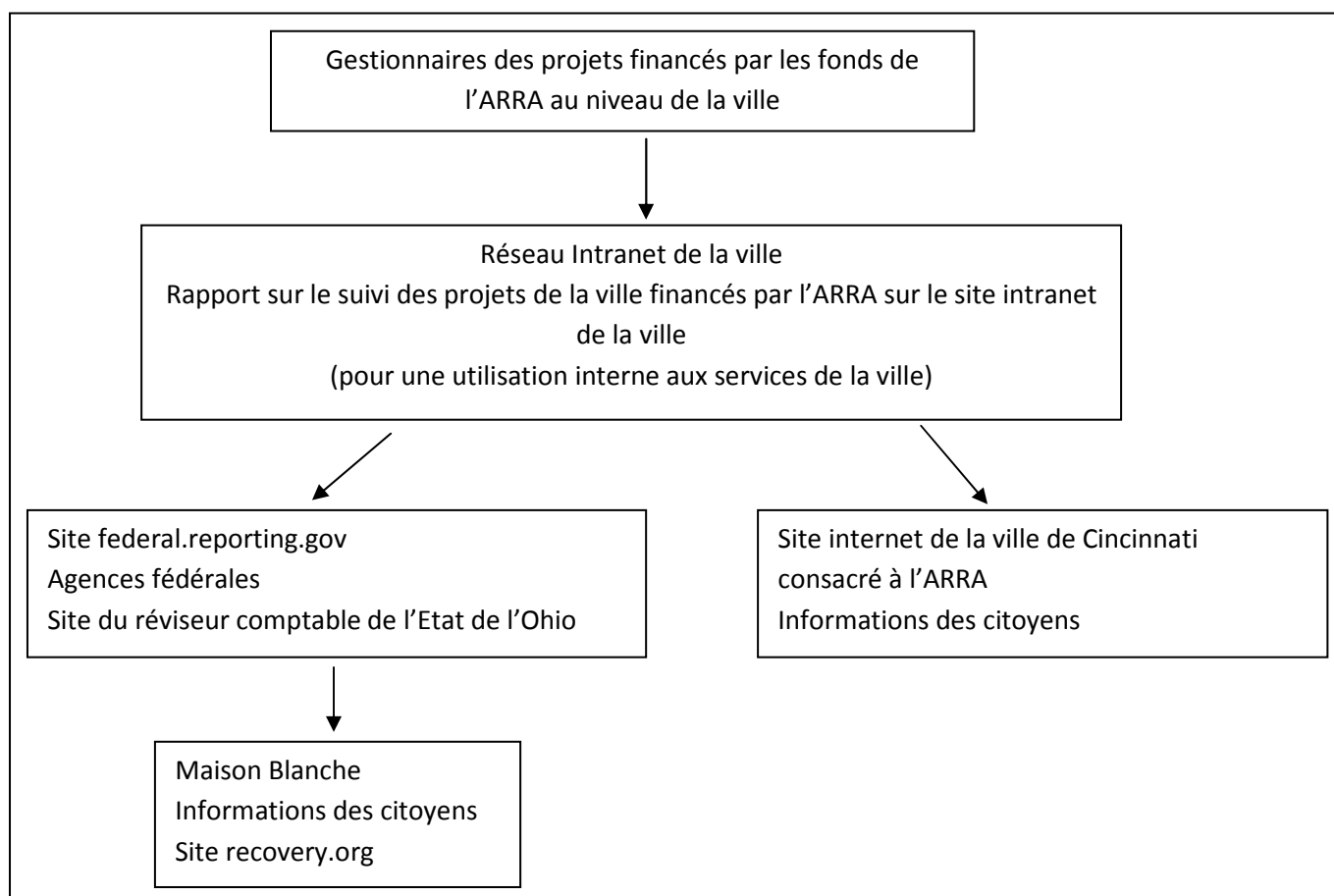
Le principe de transparence de l'utilisation des fonds de l'ARRA prôné par la loi et concrétisé par la création d'un site internet officiel à destination de la population est aussi appliqué au niveau des Etats. Chaque Etat a en effet créé un site internet consacré à l'ARRA contenant des informations sur leurs projets et dépenses publiques.



Figure 6 : Page d'accueil du site internet officiel consacré à l'ARRA de l'Etat de Californie

Source : www.recovery.ca.gov, consulté le 12 avril 2010

Tout comme les Etats, un certain nombre de villes américaines ont également créé un site internet consacré à l'ARRA, pour permettre aux citoyens de suivre l'évolution de l'attribution des fonds dans les différents programmes et projets de la municipalité. La création de ce site officiel permet de répondre au souci de transparence et de communication auprès de la population souhaitées par l'Etat fédéral dans le cadre de la mise en œuvre de l'American Recovery and Reinvestment Act. La création des sites internet officiels fait partie des dispositifs mis en place par les villes américaines pour rendre compte de leurs actions menées dans le cadre de l'ARRA auprès de l'Etat fédéral et des citoyens. Ces dispositifs permettent aux gestionnaires locaux des projets de la ville de transmettre les informations sur l'utilisation des fonds de l'ARRA jusqu'au niveau fédéral, tout en informant la population. Le schéma suivant montre comment le flux de ces informations est transmis depuis la municipalité, jusqu'à l'Etat fédéral, sans oublier l'information à la population par le biais de sites internet officiels. La ville de Cincinnati est ici prise en exemple.



**Figure 7 : Flux des informations sur les projets de l'ARRA depuis leurs gestionnaires au niveau de la ville jusqu'aux citoyens de Cincinnati et jusqu'à la Maison Blanche**

Source: Tracking and Reporting Procedures for the American Recovery and Reinvestment Act of 2009 (City of Cincinnati, October 9, 2009)

Les sites internet officiels des villes américaines consacrés à l'American Recovery and Reinvestment Act permettent ainsi d'informer régulièrement la population sur l'utilisation des fonds de l'ARRA dans les différents programmes et projets de la municipalité. Ces derniers traduisent la réponse de la politique urbaine de la ville à l'attribution des subventions fédérales.

### 3. Vers la définition d'une problématique de recherche

---

#### 31. Sites internet officiels des villes consacrés à l'ARRA

##### a) Internet : support pour la transparence de l'action publique

Internet est un outil qui facilite les relations et l'échange d'informations entre les gouvernants et les gouvernés d'un pays. Par l'intermédiaire d'un site internet officiel, l'Etat peut rendre compte de ses projets et actions à ses citoyens. Cette transparence *« correspond à un droit de contrôle de la société civile sur le système politique en permettant à chaque citoyen de se faire une opinion sur l'activité des élus »* (Gringas, 2003). Internet permet d'accéder aux informations et données publiques qui peuvent être stockées en grande quantité sur les sites, sans contraintes matérielles. Cet outil est ainsi utilisé par les instances soucieuses de la transparence de leurs actions.

Aux Etats-Unis, dans le cadre du vote de la loi American Recovery and Reinvestment Act, le gouvernement fédéral a créé son propre site internet officiel pour faire part aux citoyens américains de l'avancement et du financement des projets réalisés dans le cadre de l'ARRA. De même, fortement encouragés par le gouvernement, et dans l'obligation de rendre des comptes au niveau fédéral mais aussi au niveau local, et notamment à la population, les Etats et les villes ont également créé un site internet qui permet de suivre l'attribution des fonds de l'ARRA dans les différents programmes mis en place. Dans son ouvrage sur la communication politique, Anne-Marie Gringas écrit que la transparence est possible si elle est *« soutenue par une volonté politique et codifiée par des lois qui définissent précisément la nature des données publiques qui doivent être conservées sous une forme électronique ainsi que les modalités de leur consultation »* (Gringas, 2003). Cette idée est conforme aux principes de l'ARRA, inscrits dans la loi, qui prône une transparence sur l'utilisation des fonds fédéraux pour la réalisation de projets. Ainsi, une attention particulière a été portée par les gouvernements locaux au respect des principes de transparence édictés par l'American Recovery and Reinvestment Act, en créant des sites internet officiels de suivi des fonds et des projets.

##### b) Affichage des politiques urbaines sur les sites internet officiels des villes

Le thème du travail de recherche porte sur l'évolution des politiques urbaines encouragées par le nouveau gouvernement Obama aux Etats-Unis dans le contexte de reconversion urbaine. Il apparaît intéressant dans ce cadre d'étudier les interactions entre l'Etat fédéral et les gouvernements locaux dans la mise en œuvre des politiques urbaines, la façon dont les nouvelles orientations politiques du gouvernement Obama sont intégrées dans les programmes et projets locaux. Ainsi la question générale

suivante est posée : **Quelle est l'intégration des nouvelles politiques urbaines impulsées par l'Etat fédéral dans les programmes des villes américaines ?**

Du fait du caractère récent de ces politiques, une évaluation des réalisations concrètes des villes semble difficile à effectuer, d'autant plus qu'il faudrait prendre en compte la complexité des conditions de faisabilité des politiques urbaines. Le choix a donc été fait d'orienter le travail de recherche davantage autour de la communication sur les programmes d'une ville répondant aux attentes du gouvernement fédéral que sur les réalisations concrètes de ces projets. C'est ainsi que l'étude des sites internet officiels des villes consacrés à l'ARRA est apparu comme un outil intéressant pour étudier la réponse des municipalités, en terme de communication, aux nouvelles orientations politiques fédérales. En effet, comme il a été vu précédemment, la loi imposant la transparence sur les dépenses publiques faites dans le cadre de l'American Recovery and Reinvestment Act, les gouvernements locaux avaient tout intérêt à créer un site internet à destination de la population pour leur faire part de l'avancement de leurs projets, à l'image du site du gouvernement fédéral. On considère donc que les municipalités ont été encouragées par la loi à créer leur propre site de suivi des fonds à destination de la population, montrant leur implication dans l'application au niveau local des nouvelles orientations politiques fédérales liées à l'American Recovery and Reinvestment Act. Toutefois, les villes n'ont pas toutes valorisé leur communication internet autour des projets liés à l'ARRA. Il semble ainsi intéressant d'étudier la façon dont ces programmes sont affichés, si la ville répond de façon efficace au principe de transparence prôné par l'ARRA et donc par l'Etat fédéral, principe qui permet de rendre compte auprès de la population des actions entreprises. C'est donc l'affichage des programmes des villes sur leur site internet qui sera étudié.

Ainsi, la problématique suivante est établie : **Quel est le degré d'affichage sur les sites internet officiels des très grandes villes américaines des nouvelles politiques urbaines impulsées par l'Etat fédéral ?**

L'étude se fera à partir des sites officiels des villes, et notamment de leur section consacrée à l'American Recovery and Reinvestment Act. On cherchera à savoir si les villes ont répondu positivement au souhait de l'Etat fédéral d'avoir une communication transparente et efficace sur leurs projets urbains et leurs dépenses publiques réalisés dans le cadre de l'ARRA.

Ainsi, l'hypothèse de ce travail de recherche est la suivante : **sur les sites internet des villes américaines, il existe un degré d'affichage des nouvelles politiques urbaines impulsées par le gouvernement fédéral dans le cadre du programme de relance économique American Recovery and Reinvestment Act.**

Une sous-hypothèse sur l'existence d'un lien entre les politiques urbaines affichées sur internet, répondant aux préconisations de l'Etat fédéral dans le cadre de l'ARRA, et les engagements réels des villes (politique locale) sera traitée en dernière partie, en complément des conclusions liées à la première hypothèse.



## 32.Choix des villes étudiées

Dans la mesure où un choix des villes à étudier devait être fait, l'option de s'intéresser aux plus grandes villes des Etats-Unis a été retenue, car elles concentrent la majorité des personnes actives, et sont caractérisées par des activités et des fonctions diverses. C'est aussi le lieu de formation de richesses. Ainsi, il semblait intéressant d'étudier la façon dont ces villes, largement impliquées dans la vie économique du pays voire du monde, intègrent la nouvelle politique urbaine du gouvernement fédéral dans l'affichage de leur site internet. Le choix des villes dont les sites seront étudiés s'est donc fait selon un critère géographique, en prenant les villes centres des agglomérations de plus de deux millions d'habitants, qualifiées de « *très grandes villes* » par Jacques Chevalier (2000), géographe spécialiste des villes américaines. Ainsi, ce sont les sites internet des 28 premières agglomérations des Etats-Unis, de plus de deux millions d'habitants, qui seront étudiés. Le classement de ces villes a été obtenu grâce à une estimation de la population des zones métropolitaines américaines (Metropolitan Statistical Areas<sup>1</sup>) au 1<sup>er</sup> juillet 2008, faite par le bureau du recensement des Etats-Unis (cf. annexe 1).

---

<sup>1</sup> Metropolitan Statistical Areas : entités géographiques définies par le U.S. Office of Management and Budget pour une utilisation par les agences fédérales qui rassemblent, classent et publient les statistiques fédérales. Une Metropolitan Statistical Area englobe une zone urbaine de 50 000 habitants ou plus. Chaque Metropolitan Statistical Area se compose d'un ou de plusieurs comtés, comprenant la zone urbaine définie précédemment, ainsi que les territoires adjacents qui sont intégrés socialement et économiquement (mesures en termes de déplacements pour se rendre au travail) à la zone urbaine. (Source : [www.census.gov](http://www.census.gov))

**PARTIE 2**

**ÉTUDE DE L’AFFICHAGE**

**INTERNET DES POLITIQUES**

**URBAINES**

---

# 1. Les villes de l'étude

---

L'étude de l'affichage internet des politiques urbaines se fera sur les sites des villes-centres des 28 premières agglomérations des Etats-Unis, dont le nombre d'habitants dépassait les deux millions au 1<sup>er</sup> juillet 2008. Les villes dont les sites internet seront étudiés sont donc les suivantes : New York, Los Angeles, Chicago, Dallas, Philadelphie, Houston, Miami, Atlanta, Washington, Boston, Detroit, Phoenix, San Francisco, Seattle, Minneapolis, San Diego, Saint Louis, Tampa, Baltimore, Denver, Pittsburgh, Portland, Cincinnati, Sacramento, Cleveland, Orlando, San Antonio et Kansas City.

Ces villes peuvent être localisées sur la carte des Etats-Unis suivante:



Figure 8 : Localisation des villes de l'étude sur la carte des Etats-Unis

Source : [www.statistiques-mondiales.com](http://www.statistiques-mondiales.com), consulté le 26 avril 2010

Réalisation : Cantegril L., 2010

## 2. Les sites internet officiels des villes américaines consacrés à l’American Recovery and Reinvestment Act

### 21. Des sites ou sections de sites consacrés à l’ARRA

En réponse au souci de transparence prôné par l’Etat fédéral dans l’American Recovery and Reinvestment Act, certaines villes américaines ont choisi de consacrer une section de leur site officiel à l’ARRA, pour permettre aux citoyens de suivre l’évolution de leurs programmes et projets. Les logos du site officiel de la ville ainsi que les liens vers d’autres sections du site sont donc présents sur ces pages. C’est le cas par exemple des villes de Dallas et de Phoenix.

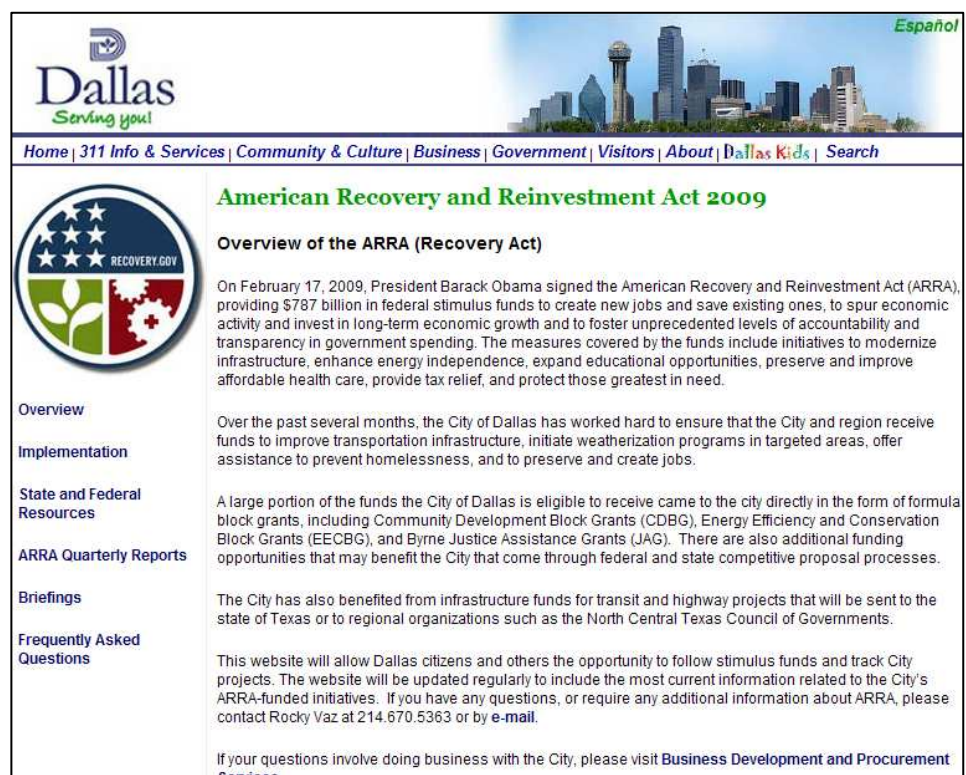


Figure 9 : Page d’accueil de la section du site officiel de Dallas consacrée à l’ARRA

Source : [www.dallascityhall.com](http://www.dallascityhall.com), consulté le 19 avril 2010

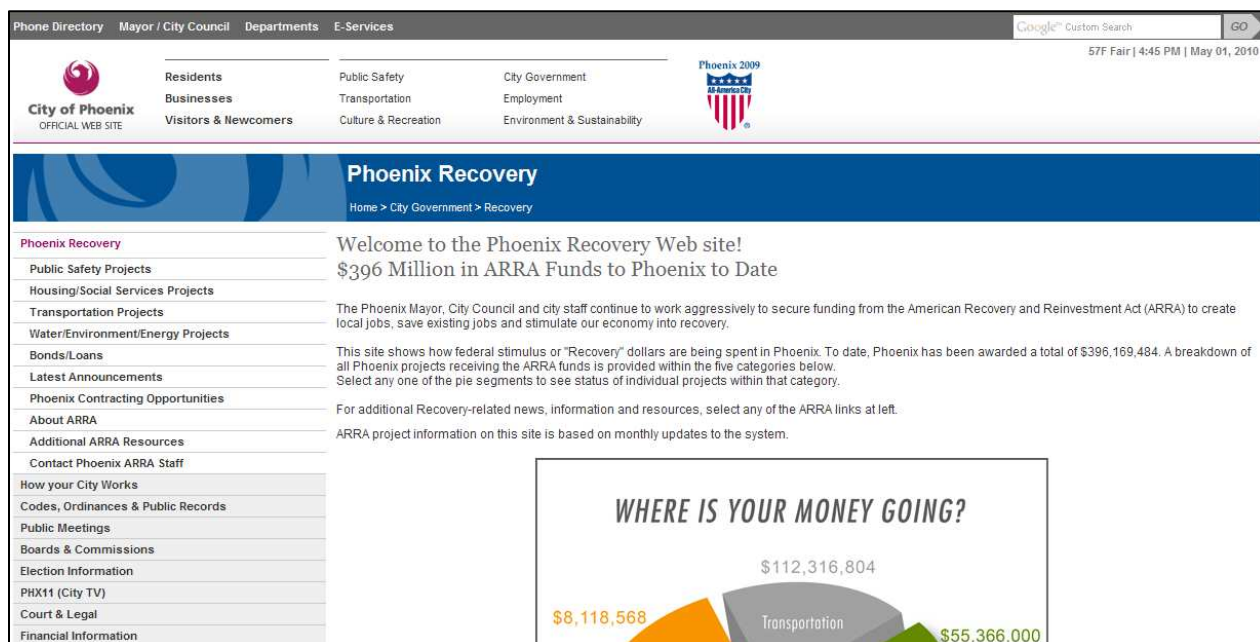


Figure 10 : Page d'accueil de la section du site officiel de Phoenix consacrée à l'ARRA

Source : www.ci.phoenix.az.us

D'autres villes ont quant à elles créé un véritable nouveau site internet entièrement consacré à l'ARRA, comme les villes de San Francisco et de Miami.



Figure 11 : Page d'accueil du site internet de San Francisco entièrement consacré à l'ARRA

Source : recoverysf.org, consulté le 19 avril 2010



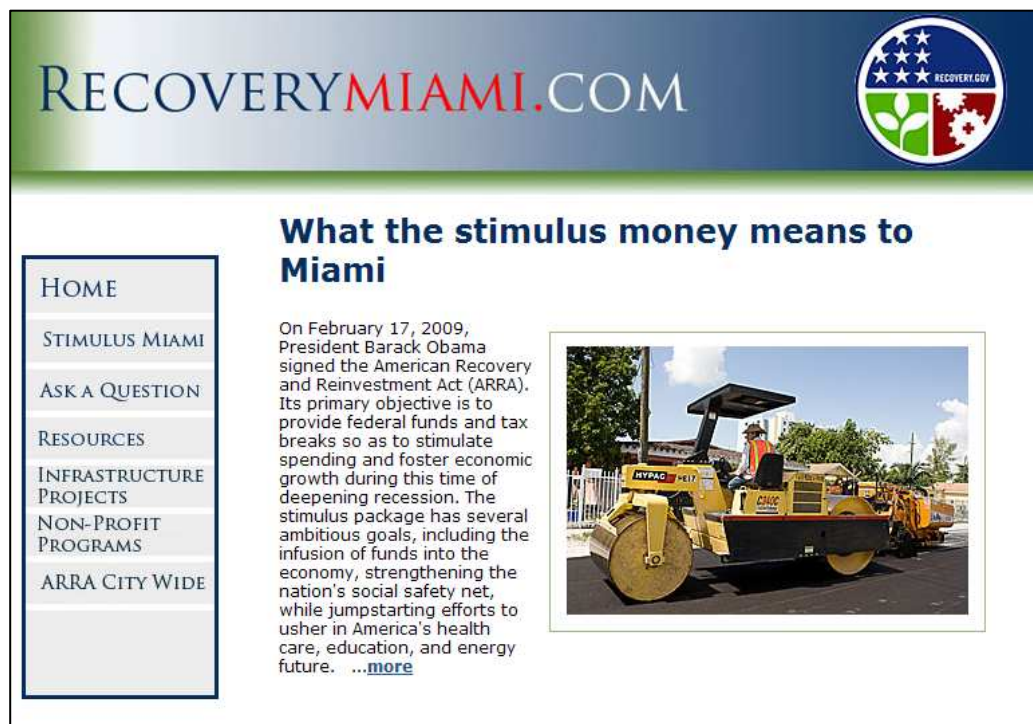


Figure 12 : Page d'accueil du site internet de Miami entièrement consacré à l'ARRA

Source : [www.recoverymiami.com](http://www.recoverymiami.com), consulté le 19 avril 2010

Cependant, il n'existe pas de différences notables de contenu entre les sites internet spécialement créés pour le suivi des projets liés à l'ARRA et les pages des sites officiels des villes qui leur sont consacrées. Ainsi, la suite de l'étude ne prendra pas en compte cette différence dans l'affichage internet des programmes urbains liés à l'ARRA. La dénomination « sites internet consacrés à l'ARRA » concernera aussi bien les sites nouvellement créés que les sections de sites des villes, leurs contenus et organisations étant similaires.

## 22. Contenu des sites internet des villes consacrés à l'ARRA

Les sites internet des villes américaines consacrés à l'ARRA suivent tous un schéma identique. Ils fournissent le même type d'informations aux internautes, dans le respect du principe de transparence inscrit dans la loi de l'American Recovery and Reinvestment Act. L'intérêt et l'objectif de la création d'un site affichant les programmes et projets de la ville engagés dans le cadre de l'ARRA, permettant à la population de suivre l'attribution des fonds fédéraux au niveau local, sont expliqués brièvement sur la page d'accueil de la plupart des sites. Un rapide rappel de la loi, de ses buts et des thématiques dans lesquelles s'inscrivent les projets de la municipalité susceptibles d'être financés par le programme fédéral, peut également être présenté. Une section du site est éventuellement consacrée aux conséquences directes de l'ARRA sur l'espace urbain et sa population. Il n'en demeure pas moins que l'essentiel du site correspond à une liste des programmes et projets de la ville, plus ou moins détaillée, qui sont mis en place par la ville dans le cadre de l'ARRA. Ces derniers sont regroupés par thématiques urbaines : transport, logement, environnement, éducation... Les

subventions accordées par type de projets sont indiquées ainsi que, pour certains sites, le montant de ces fonds déjà engagés par la ville pour la mise en œuvre de chacun de ses programmes. De plus, le site peut offrir la possibilité aux internautes de consulter les parutions liées à l'application de l'ARRA dans leur ville (articles de presse, communiqués du maire...). Enfin, des liens vers d'autres sites internet comme le site du gouvernement « [recovery.gov](http://recovery.gov) » ou le site de l'Etat auquel appartient la municipalité sont généralement indiqués, permettant aux citoyens d'obtenir des renseignements supplémentaires sur le programme fédéral.

L'exemple du menu du site de la ville de Saint Louis illustre, de façon synthétique mais néanmoins représentative, les différents types d'informations que l'on peut trouver sur les sites internet des municipalités consacrés à l'ARRA.

Home
American Recovery & Reinvestment Act
Benefits of the Recovery Act
<b>City Projects</b>
Transportation & Infrastructure
Employment & Training
Public Safety & Criminal Justice
Health
Energy & Sustainability
Education
Low-Income Assistance
Community Development
Arts & Communications
<b>Related Links</b>
<a href="http://recovery.gov">recovery.gov</a>
<a href="http://transform.mo.gov">transform.mo.gov</a>

Figure 13 : Menu du site internet de la ville de Saint Louis consacré à l'ARRA

Source : [stlouis.missouri.org](http://stlouis.missouri.org), consulté le 19 avril 2010

Les sites internet des villes américaines consacrés à l'ARRA affichent ainsi toujours le même type de données. Cependant on peut noter que ces informations sont déclinées sous différentes formes et de façon plus ou moins détaillée en fonction des municipalités, et sont parfois complétées par des rubriques supplémentaires divergentes entre sites.

### **3. Critères d'évaluation de l'affichage des nouvelles politiques urbaines impulsées par l'ARRA sur les sites internet des villes**

---

Une tentative d'évaluation de l'affichage des nouvelles politiques urbaines impulsées par l'ARRA sur les sites internet des villes permettra une mesure de la réponse des villes au souhait de l'Etat fédéral d'avoir une communication transparente et efficace sur les projets urbains et les dépenses publiques des villes. Ainsi un système de points sera mis en place, sur un barème de 8, afin de tenter d'évaluer l'accessibilité et les éléments de contenu de ces sites.

#### **31. Accessibilité au site internet consacré à l'ARRA**

Le premier critère permettant d'évaluer la transparence de l'affichage des projets de la ville, mis en place dans le cadre de l'ARRA, est le degré d'accessibilité au site internet consacré au programme fédéral, depuis le site officiel de la municipalité. Plus l'accessibilité est aisée, plus les internautes et citoyens sont encouragés à consulter les informations liées à l'avancement des projets de leur ville. On peut alors considérer qu'un accès rapide et simple au site permet d'assurer une meilleure transparence des informations.

L'accessibilité au site internet consacré à l'ARRA est variable selon les villes. Certaines affichent clairement un lien sur la page d'accueil de leur site officiel. Dans d'autres cas, ce lien est peu visible voire inexistant. Ainsi, un degré d'accessibilité au site, depuis la page d'accueil des sites officiels des villes américaines, peut être mis en évidence. La mise en place d'un système de points, sur un barème de 2, attribués en fonction de deux critères, permettra de quantifier ce degré d'accessibilité, pour chaque ville étudiée.

Le premier critère concerne la présence d'un lien direct ou pas sur la page d'accueil du site officiel de la ville, permettant d'accéder au site consacré au suivi de l'attribution des fonds de l'ARRA. Si ce lien est présent, 0,5 point sera attribué à la ville concernée, sinon elle obtiendra 0.

Le deuxième critère mesurera le degré de visibilité de ce lien sur la page d'accueil du site internet. Le nombre de points (de 0,5 à 1,5) sera attribué en conséquence.

Si le lien est clairement visible, avec le nom du site consacré à l'ARRA ainsi qu'un logo (spécifique au site de la ville ou logo officiel du site du gouvernement recovery.gov) mettant en valeur ce lien, avec la possibilité d'un court texte explicatif sur le contenu du site, la ville obtiendra 1,5 point. Dans l'exemple ci-après, on remarquera la présence du logo officiel du site recovery.gov, symbolisant la possibilité pour la population de suivre les fonds de l'ARRA, sur le lien permettant d'accéder au site internet consacré à l'ARRA de la ville de Denver.



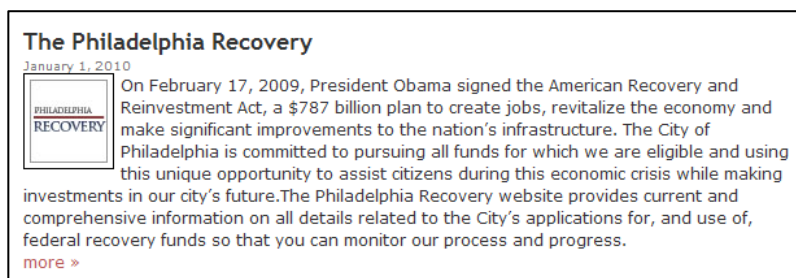
Figure 14 : Lien sur la page d'accueil du site officiel de Denver permettant d'accéder au site consacré à l'ARRA

Source : [www.denvergov.org](http://www.denvergov.org), consulté le 22 avril 2010



Figure 15 : Lien sur la page d'accueil du site officiel de Philadelphie permettant d'accéder au site consacré à l'ARRA

Source : [www.phila.gov](http://www.phila.gov), consulté le 22 avril 2010



Dans le cas où le lien est repéré rapidement lorsqu'on parcourt le contenu de la page d'accueil, mais qu'il n'est pas mis en valeur, 1 point sera attribué à la ville. Le lien annonce alors simplement le thème du site sur lequel il renvoie (ARRA, Economic recovery information, Stimulus tracker), sans explications sur son contenu ni présence du logo du site recovery.gov.

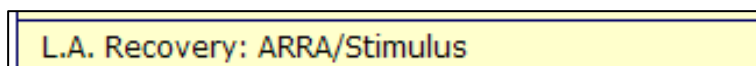


Figure 16 : Lien sur la page d'accueil du site officiel de Los Angeles permettant d'accéder au site consacré à l'ARRA

Source : [recovery.lacity.org](http://recovery.lacity.org), consulté le 22 avril 2010

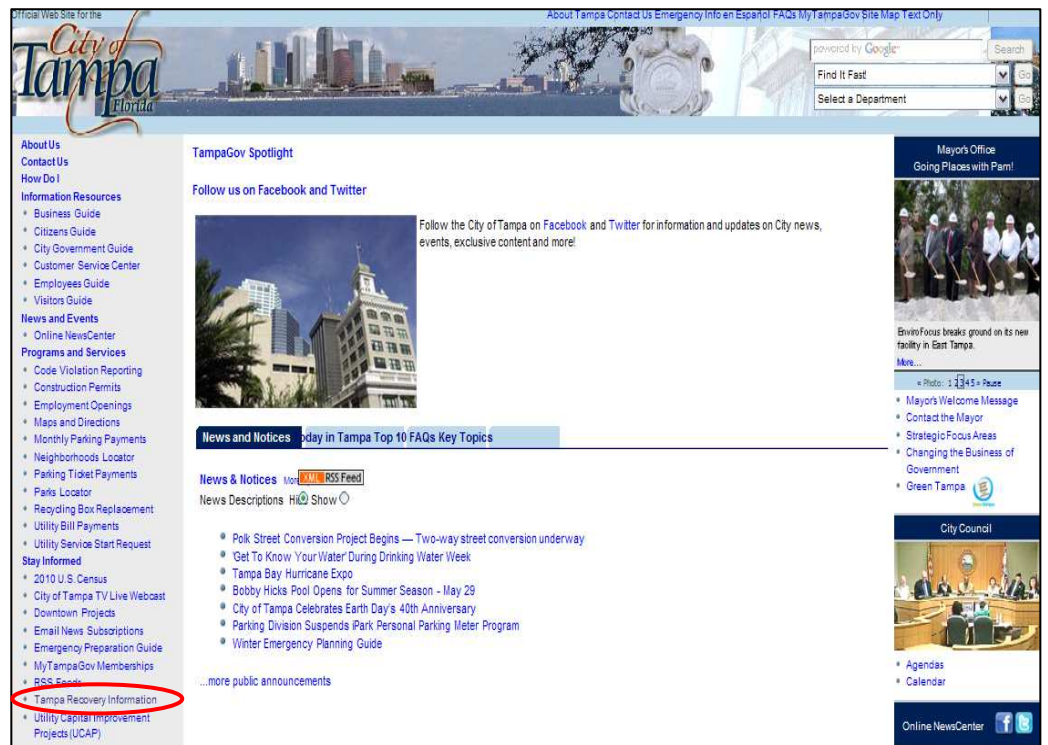


Figure 17 : Lien sur la page d'accueil du site officiel de Pittsburgh permettant d'accéder au site consacré à l'ARRA

Source : [www.city.pittsburgh.pa.us](http://www.city.pittsburgh.pa.us), consulté le 22 avril 2010

La ville obtiendra 0,5 point si le lien est présent sur la page d'accueil de son site officiel, mais qu'il est peu visible car non mis en valeur. Dans ce cas, le nombre important d'informations affichées sur la page internet font passer au second plan, en termes d'affichage, le lien vers le site internet consacré à l'ARRA. C'est le cas par exemple de la ville de Tampa.

Figure 18 : Lien sur la page d'accueil du site officiel de Tampa permettant d'accéder au site consacré à l'ARRA  
Source : www.tampagov.net, consulté le 22 avril 2010



Les villes ayant obtenu 0 au premier critère, car elles ne possèdent pas de lien direct sur leur page d'accueil, obtiennent également 0 au second critère.

Pour les 28 villes dont les sites seront étudiés, le tableau suivant (présentant deux exemples) permettra d'évaluer, selon les critères établis précédemment et correspondant à un nombre de points, le degré d'accessibilité au site internet consacré à l'ARRA, depuis le site officiel de la municipalité.

Ville	<u>Lien direct</u>	<u>Degré de visibilité</u>	Total
<b>X</b>	0,5	1	<b>1,5</b>
<b>Y</b>	0	0	<b>0</b>

Figure 19 : Tableau accessibilité au site internet consacré à l'ARRA depuis le site officiel des villes américaines

Réalisation : Cantegril L., 2010

L'évaluation du degré d'accessibilité au site internet consacré à l'ARRA depuis le site officiel de la ville doit être complétée par une étude des éléments de contenu du site dédié au programme fédéral. Le croisement de ces deux données permettra d'obtenir une évaluation du niveau de transparence affiché par la ville américaine pour le suivi des fonds nouvellement accordés par le gouvernement fédéral dans le cadre du programme ARRA.

## 32. Contenu du site internet consacré à l'ARRA

Il s'agit à présent d'évaluer les éléments de contenu du site internet consacré à l'ARRA. Ce dernier permet à la population intéressée de suivre l'évolution des projets de sa ville. Comme il a été vu précédemment (partie 2, 22.), pour chaque thématique traitée, concernant aussi bien l'environnement que le transport ou le logement, les projets et programmes de la municipalité sont affichés de façon plus ou moins détaillée sur le site internet, avec le montant des fonds qui leur sont attribués dans le cadre de l'ARRA.

Comme pour l'évaluation du degré d'accessibilité au site, un système de points sera mis en place, sur un brème de 6, pour évaluer les éléments de contenu du site internet consacré à l'ARRA. Le choix a été fait de s'intéresser à la présence ou non d'un type d'information sur le site, sans tenir compte de la façon dont les internautes y accèdent. L'existence de tel type d'information traduira le soin accordé par la ville à l'affichage précis et complet de ses politiques, en réponse au souci de transparence prôné par l'Etat fédéral dans l'application de l'ARRA. Les types d'information notés ont été choisis en fonction de leur intérêt pour évaluer le niveau de transparence des sites dans l'affichage de leurs politiques urbaines, mais aussi parce qu'elles permettent de départager les villes entre elles. En effet, certains éléments sont présents sur tous les sites quelle que soit la ville concernée (rappel des objectifs de l'ARRA, liens vers d'autres sites fournissant des renseignements complémentaires sur le programme fédéral, rapports des autorités municipales...) et ne permettent donc pas de distinguer les municipalités entre elles. Du reste, c'est l'affichage des politiques urbaines des villes utilisant les fonds de l'ARRA qui constituent le contenu de base du site et justifient sa création, pour rendre compte à la population des avancées des projets de la municipalité et du montant des fonds fédéraux qui leur sont attribués. C'est donc sur cet affichage que se basera la définition des éléments de notation.

La présence sur le site de trois types d'informations sera évaluée :

-rappel de l'objectif/intérêt de la création du site internet consacré à l'ARRA, expliquant aux internautes le but du site : suivi de l'attribution des fonds du programme fédéral dans les projets de la ville, permettant de respecter le principe de transparence prôné par la loi (1 point)

-description des thématiques (infrastructures, énergie, emploi, éducation...) regroupant les programmes mis en place dans le cadre de l'ARRA : généralités permettant aux citoyens de visualiser concrètement quelles sont les thématiques urbaines dans lesquelles les projets de leur ville s'inscrivent (1 point)

-projets de la ville (4 points) qui prendra en compte la présence sur le site de quatre types d'informations :

- liste des programmes et projets de la ville associés aux fonds qui leur ont été attribués (1point)
- description précise des projets, spécifique à la ville (1 point)
- avancement des projets en termes de fonds investis par la ville, après octroi des subventions (1 point)
- localisation des projets sur une carte de la ville éventuellement interactive (1 point)

Pour les 28 villes dont les sites seront étudiés, le tableau suivant (présentant deux exemples) permettra d'évaluer, selon les critères établis précédemment et correspondant

à un nombre de points, la présence ou l'absence de certains éléments dans le contenu du site internet consacré à l'ARRA.

Ville	<u>Objectifs site ARRA</u>	<u>Description thématiques</u>	<u>Projets (liste)</u>	<u>Projets (description)</u>	<u>Projets (avancement)</u>	<u>Projets (carte localisation)</u>	Total
<b>X</b>	1	1	1	1	0	0	<b>4</b>
<b>Y</b>	1	0	1	1	1	1	<b>5</b>

Figure 20 : **Tableau contenu des sites internet des villes américaines consacrés à l'ARRA**

Réalisation : Cantegril L., 2010

Les deux nombres de points attribués à chaque ville lors du remplissage des deux tableaux, sur l'accessibilité et le contenu des sites internet des villes consacrés à l'ARRA, seront additionnés et inscrits dans un tableau de résultats présenté dans la partie suivante. Le nombre de points maximal pouvant être obtenu par chaque ville est de 8. Cela permettra d'obtenir une tentative d'évaluation chiffrée du niveau de transparence dans l'affichage des politiques urbaines de chaque ville, à partir des critères précédemment choisis, et ainsi de distinguer les villes entre elles.

En complément de cette évaluation du contenu des sites internet des villes consacrés à l'ARRA, qui se base sur la présence ou l'absence de certaines informations, l'étude de quelques sites choisis permettra de s'intéresser plus particulièrement à certains éléments de leur contenu, notamment aux thématiques dans lesquelles s'inscrivent les projets de la ville. Ces observations participeront à la recherche d'un lien entre les préoccupations des villes affichées sur internet et leur situation politique ou économique, qui pourra être appréciée au moyen d'autres données (recueillies en dehors des sites consacrés à l'ARRA).

# **PARTIE 3**

## **RESULTATS DE L'ETUDE**

---

# 1. Mise en évidence d'un degré d'affichage internet des nouvelles politiques urbaines impulsées par l'ARRA

---

## 11. Tableau de résultats et tentative de classement des villes

Le tableau suivant présente un classement des villes américaines dont les sites ont été étudiés. Ce classement a été établi en fonction du nombre de points obtenus par les villes à la suite du remplissage du premier tableau mesurant le degré d'accessibilité au site internet consacré à l'ARRA, et du second permettant d'évaluer la présence de certains éléments de contenu. Ces deux tableaux sont présentés en annexe du rapport (cf. annexe 2 et 3).

Ville	Points
<b>Minneapolis</b>	8
<b>New York</b>	7
<b>Chicago</b>	6
<b>Philadelphie</b>	6
<b>Phoenix</b>	6
<b>San Francisco</b>	6
<b>Pittsburgh</b>	5,5
<b>Sacramento</b>	5,5
<b>Washington</b>	5
<b>Saint Louis</b>	5
<b>Miami</b>	4,5
<b>San Diego</b>	4,5
<b>Cincinnati</b>	4,5
<b>San Antonio</b>	4,5
<b>Los Angeles</b>	4
<b>Dallas</b>	4
<b>Boston</b>	4
<b>Seattle</b>	4
<b>Tampa</b>	4
<b>Denver</b>	4
<b>Portland</b>	4
<b>Kansas City</b>	4
<b>Atlanta</b>	3,5
<b>Baltimore</b>	3,5
<b>Houston</b>	3
<b>Detroit</b>	2
<b>Cleveland</b>	0
<b>Orlando</b>	0

Figure 21 : Classement des villes en fonction du nombre de points attribué pour l'accessibilité et les éléments de contenu de leur site internet consacré à l'ARRA

Réalisation : Cantegril L., 2010

On peut remarquer qu'une seule ville a obtenu un nombre de points maximal (8) : la ville de Minneapolis. L'accès au site internet consacré à l'American Recovery and Reinvestment Act depuis la page d'accueil du site officiel de la municipalité se fait à partir d'un lien clairement visible pour les internautes. Quant au site, il affiche un ensemble d'informations plutôt complètes sur les projets que la ville met en place à l'aide des subventions accordées dans le cadre du programme fédéral

Les six premières villes du classement se distinguent par leur nombre de points supérieur ou égal à six, ce qui représente les trois quart de la note maximale (8). On peut aussi noter que la médiane de ce classement se situe à 4.

Le cas des villes de Cleveland et d'Orlando doit être expliqué. Elles n'ont obtenu aucun point lorsque les deux tableaux sur l'accessibilité et le contenu des sites ont été remplis. En effet, ces villes ne possèdent pas de site ou de section de site dédié à l'ARRA. Elles n'ont donc pas pu être notées comme les autres. Elles figurent de façon indicative dans le classement précédent pour montrer que certaines villes ne se sont pas pliées au souhait de l'Etat fédéral et à ses recommandations, qui encourageait la transparence des actions publiques des villes par la création d'un site internet, à l'image de ce qui a été fait au niveau fédéral. Du point de vue du parti pris dans cette étude, à savoir mesurer la réponse des villes et leur transparence en termes d'affichage internet de leurs politiques urbaines menées dans le cadre de l'ARRA, les villes de Cleveland et d'Orlando obtiennent logiquement une note nulle. On peut donc en conclure qu'elles ne se sont pas impliquées comme les autres villes dans la création d'un site à destination de la population. Leur niveau de transparence et de communication concernant les dépenses publiques de l'ARRA peut en conséquence être considéré comme faible.

Ces deux exemples, bien qu'extrêmes, montrent que toutes les villes n'affichent pas d'une même façon claire et complète leurs programmes et projets mis en place dans le cadre de l' American Recovery and Reinvestment Act. C'est ce que l'on va analyser dans la partie suivante.

## 12. Analyse des résultats

N'ayant pas créé de sites internet consacrés à l'ARRA, les villes de Cleveland et d'Orlando seront exclues de la suite de l'étude.

### a) Lien entre accessibilité et contenu du site

Dans un premier temps, il semble intéressant d'étudier le lien entre le degré d'accessibilité au site internet consacré à l'ARRA et la richesse de son contenu, évalués à partir des critères définis précédemment.

L'étude de ce lien se fera à partir d'un tableau, dans lequel est indiqué le nombre total de points obtenus par chaque ville dans les catégories accessibilité au site internet dédié au programme fédéral et contenu de ce site. L'attribution de couleurs différentes en fonction du nombre de points s'est faite en tentant de suivre la même logique décroissante dans les deux catégories.

Ville	Total points accessibilité	Total points contenu
New York	1	6
Los Angeles	1,5	2,5
Chicago	2	4
Dallas	2	2
Philadelphie	2	4
Houston	0	3
Miami	2	2,5
Atlanta	1,5	2
Washington	2	3
Boston	0	4
Detroit	0	2
Phoenix	2	4
San Francisco	0	6
Seattle	1	3
Minneapolis	2	6
San Diego	1,5	3
Saint Louis	1	4
Tampa	1	3
Baltimore	1,5	2
Denver	2	2
Pittsburgh	1,5	4
Portland	2	2
Cincinnati	1,5	3
Sacramento	1,5	4
San Antonio	1,5	3
Kansas City	2	2

Accessibilité	Contenu
2	6
1,5	4
1	3
0	≤2,5

Légende

Figure 22 : Tableau indiquant le nombre total de points obtenus par les villes suite à l'évaluation de l'accessibilité de leur site consacré à l'ARRA et de ses éléments de contenu

Réalisation : Cantegril L., 2010



Le tableau précédent montre qu'il n'existe pas de lien entre une accessibilité aisée au site internet consacré à l'ARRA et la richesse de son contenu. En effet, mises à part quelques villes (encadrées en rouge), il n'y a pas de lien entre le degré d'accessibilité du site et la variété d'informations que l'on peut y trouver. Par exemple, la ville de New York a obtenu une note maximale pour le contenu de son site alors que le lien en page d'accueil du site officiel est peu visible, ce qui ne facilite ni n'encourage l'accès au site pour les internautes qui ne l'auraient pas encore visité ou ignoreraient son existence. A l'inverse, certaines villes ont un lien clair et visible sur la page d'accueil de leur site officiel pour accéder à leur site internet consacré à l'ARRA qui n'affiche pas des informations aussi complètes que celui d'autres villes. C'est le cas par exemple des villes de Dallas et de Kansas City.

Ainsi, on peut constater que le niveau d'accessibilité au site internet dédié au programme fédéral ne reflète pas le caractère complet ou non des informations qu'il contient. Néanmoins, il était intéressant de prendre en compte ce niveau d'accessibilité dans l'étude du degré d'affichage des nouvelles politiques urbaines impulsées par le gouvernement fédéral dans le cadre de l'ARRA. En effet, il participe à renforcer le niveau de transparence des villes sur ses projets et ses dépenses publiques, en facilitant l'accès à ces informations pour les américains. L'intégration du degré d'accessibilité dans l'évaluation de l'affichage internet des politiques urbaines est donc justifiée, même si certaines villes perdent les deux points correspondants alors qu'elles ont un site dédié à l'ARRA très complet. C'est le cas par exemple de San Francisco, qui a obtenu 0 point en accessibilité mais la note maximale de 6 pour le contenu de son site.

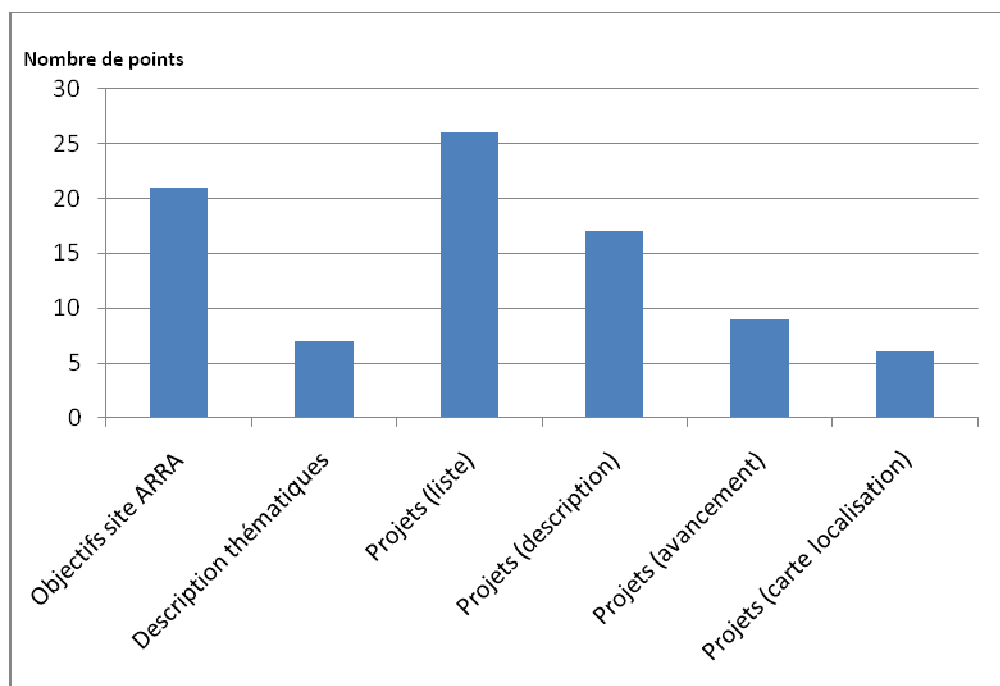
#### b) Etude du contenu des sites consacrés à l'ARRA

A présent, il est intéressant d'étudier plus précisément le contenu des sites internet consacrés à l'ARRA. Certaines informations sont privilégiées par les villes, d'autres sont indiquées rarement alors qu'elles permettraient une meilleure compréhension pour l'internaute des projets de sa ville. L'affichage internet des actions des villes subventionnées par l'ARRA, dans un souci de transparence prônée par l'Etat fédéral, est donc inégal entre les villes.

Afin d'avoir une vision globale des différents critères permettant d'évaluer les éléments de contenu des sites dédiés au programme fédéral, un graphique a été réalisé. Il présente, pour chaque élément de site noté, le total de points obtenus sur l'ensemble des 26 sites de villes étudiés. Le graphique permettra de mettre en évidence les informations que les municipalités ont privilégiées dans leur affichage internet, et celles, complémentaires mais tout aussi utiles aux internautes pour la compréhension des projets urbains, qui ont permis de départager les villes et d'établir un classement (cf. partie 3, 11.).

Figure 23 : Graphique indiquant le nombre de points obtenus par chaque critère d'évaluation du contenu du site pour l'ensemble des 26 villes étudiées

Réalisation : Cantegril L., 2010



Le nombre de points indiqué dans le tableau correspond au nombre de villes qui ont affiché cette information sur leur site internet, la présence de chaque critère sur les sites étant notée sur 1 point. 26 sites de villes consacrés à l'ARRA ont été étudiés. Ainsi, la première remarque que l'on peut faire d'après le graphique, c'est que l'ensemble des villes ont affiché sur leur site internet la liste de leurs projets et des subventions fédérales permettant de les financer. Exceptées les villes de Cleveland et d'Orlando, elles ont donc toutes répondu positivement au souhait de l'Etat fédéral d'avoir une transparence des dépenses publiques engagées dans le cadre de l'American Recovery and Reinvestment Act. Pour cela, elles ont créé un site internet permettant à la population de suivre l'attribution des fonds de l'ARRA dans les différents projets de la ville, à l'image du site que le gouvernement propose au niveau fédéral.

On peut également remarquer que dans l'ensemble, les objectifs de la création d'un site internet consacré à l'ARRA sont indiqués sur les sites de la plupart des villes. Seules quelques unes (5) n'annoncent pas clairement le but du site, qui est de rendre compte à la population des projets qu'elles entreprennent avec les fonds reçus de l'Etat fédéral. Ces villes se contentent de rappeler rapidement les grandes lignes du programme fédéral, sans préciser clairement à la population le principe de transparence qu'elles doivent respecter. Il n'est donc pas dit de façon explicite aux internautes que le site a été créé afin de respecter ce principe, en leur permettant de suivre l'attribution des fonds de l'ARRA aux différents projets urbains.

Les autres éléments observés n'ont pas été tous retrouvés avec la même homogénéité sur l'ensemble des 26 sites internet consultés. Ce sont eux qui ont permis de départager les villes entre elles et d'établir que certaines d'entre elles avaient un affichage plus complet de leurs politiques urbaines que d'autres. Tout d'abord, on peut observer que 17 villes présentent une description précise de leurs projets, spécifique à leur territoire. Elles présentent les actions concrètes subventionnées par l'ARRA qui seront réellement mises en place dans la ville. Cela peut concerner la rénovation d'infrastructures routières par exemple ou le développement de l'utilisation d'énergies renouvelables dans certains

quartiers. Les autres villes se contentent d'indiquer des généralités sur les programmes qu'elles vont mettre en place, sur leurs objectifs et les bénéfices qui pourront en être tirés pour le territoire. Ces indications sont spécifiques aux programmes mais pas à la ville. Ce sont donc les mêmes informations que l'on retrouvera sur d'autres sites internet de villes consacrés à l'ARRA.

Les trois autres critères permettant de déterminer la présence de certains éléments dans le contenu des sites ont obtenu un nombre de points inférieur à 10. Cela signifie que pour chacun de ces critères, moins de dix villes affichent cette information sur leur site (cf. annexe 3). Seules 9 villes indiquent sur leur site l'avancement de leurs projets en termes de fonds investis par la municipalité après octroi des subventions fédérales. Les autres villes se contentent d'indiquer le montant des fonds qu'elles ont reçus dans le cadre de l'ARRA sans préciser la part qu'elles ont réellement investi dans leurs projets. On peut noter que toutes les villes indiquent, à côté des actions qu'elles souhaitent mettre en place sur leur territoire, le montant des fonds qu'elles espèrent recevoir de l'Etat fédéral et pour lesquelles elles ont fait une demande de subvention.

La description des thématiques permettant aux citoyens de visualiser concrètement les thématiques urbaines dans lesquelles les projets de leur ville s'inscrivent n'est présente que sur les sites de 7 villes. Cependant, cette information peut être considérée comme moins importante que la description des projets de la ville. En effet, ce sont des informations indicatives et générales sur les thématiques urbaines telles que le transport, le logement, l'environnement ou l'éducation, qui sont communes à toutes les villes. Ces informations sont intéressantes car elles permettent aux internautes de replacer les projets de leur ville dans un contexte réel et concret. Néanmoins, on peut les considérer comme des informations complémentaires enrichissant le contenu du site internet consacré à l'ARRA, qui participent à la transparence de l'affichage internet des politiques urbaines, mais qui n'en sont pas l'élément essentiel.

En revanche, on peut considérer que la localisation précise des projets de la ville financés par l'ARRA sur une carte, éventuellement interactive, contribue à une meilleure communication auprès des internautes sur les actions publiques de la ville, ainsi qu'une meilleure visualisation au sein de leur territoire. Or, il n'y a que 7 sites de villes sur les 26 étudiés qui proposent la possibilité de localiser les projets de la ville sur une carte. Parmi ces sites, deux villes, Los Angeles et Miami, ont obtenu une note de 0,5 au lieu de 1 (cf.annexe 3). Le site de Los Angeles présente une carte des zones de la ville où les fonds de l'ARRA sont investis sans localisation précise des projets. Quant à Miami, seuls les projets d'infrastructures routières sont localisés sur la carte consultable par les internautes. Le fait que pour ces deux villes les informations présentes sur les cartes ne soient pas aussi précises que pour les cinq autres villes, explique qu'elles n'ont obtenu que 0,5 pour ce critère.

La présence ou non de certains éléments dans le contenu des sites internet des villes consacrés à l'ARRA a donc permis de déterminer les villes qui affichent les informations les plus complètes sur la mise en place de leurs projets financés par les fonds fédéraux. Les sites des villes qui ont obtenu les nombres de points les plus élevés dans cette évaluation sont logiquement ceux qui ont affiché les données les plus complètes avec notamment la description précise des projets de la ville et une carte localisant de façon exacte les projets dans l'espace urbain (cf.annexe 3).

Ces observations sont à relier au degré d'accessibilité du site pour permettre une évaluation plus complète du niveau de transparence affiché par les villes sur leur site internet consacré à l'ARRA. Au travers des critères utilisés et des modalités choisies pour l'appréciation des ces critères, des différences dans cet affichage, quantifiées dans

un classement, ont été observées (cf. partie 3, 11.). **On peut donc en déduire qu'il existe un degré d'affichage des nouvelles politiques urbaines impulsées par la loi ARRA, et ainsi valider l'hypothèse principale de ce travail de recherche.**

La dernière partie du rapport, en complément des observations faites sur le degré d'affichage internet des politiques urbaines, tentera d'apporter des éléments de réponse à la sous-hypothèse de ce travail définie précédemment, sur l'existence d'un lien entre l'affichage internet des politiques urbaines et la situation réelle des villes.

Avant cela, il paraît important de revenir sur les limites qu'une étude sur internet de l'affichage des politiques urbaines des villes peut comporter.

### **13.Limites de l'étude de l'affichage internet des politiques urbaines des villes américaines**

Il existe plusieurs limites dans l'étude de l'affichage internet des politiques urbaines des villes américaines.

La première est l'outil internet, qui propose des informations régulièrement mises à jour. Ainsi, ce qui est observé sur un site à un moment donné doit être pris comme une donnée ponctuelle susceptible d'être modifiable, du fait de la possible réactualisation des données du site. Cette remarque est surtout valable pour l'évaluation du degré d'accessibilité au site internet consacré à l'ARRA depuis le site officiel de la municipalité. En effet, la visibilité du lien présent en page d'accueil pourra être différente de celle qui a pu être observée. En termes d'affichage sur la page d'accueil de leur site officiel, certaines villes peuvent décider de reléguer au second plan le lien permettant d'accéder au site internet consacré à l'ARRA. D'autres sujets d'actualité plus récents seront alors davantage mis en avant. Une bonne visibilité du lien permettant d'accéder au site dédié au programme fédéral peut donc être liée au caractère récent de la mise en place de la loi ARRA, encourageant un haut niveau de transparence des dépenses publiques dans les projets urbains. Ainsi, le degré de visibilité du lien sur la page d'accueil du site officiel de la ville est susceptible d'être modifié au cours du temps. Le caractère réactualisable des données figurant sur internet aura moins de conséquences sur l'évaluation des éléments de contenu du site consacré à l'ARRA que sur son accessibilité. En effet, dans cette partie, c'est à la présence ou non d'une information sur le site que l'on s'intéresse, sans prise en compte de la façon dont elle est affichée. Il est fort probable qu'une mise à jour du site n'entraînera pas de grandes modifications sur la structure et la base même du site constituée principalement de la liste des projets et programmes de la ville mis en place dans le cadre de l'ARRA. Les éléments modifiés concerneront probablement, davantage la mise en forme et la mise à jour d'informations déjà présentes sur le site. Néanmoins, il faut tout de même prendre en compte le fait qu'une réactualisation du site pourra avoir des conséquences sur les éléments qui ont été notés dans l'évaluation du contenu du site, et ainsi modifier le nombre de points attribué au site d'une ville.

Un autre inconvénient de l'outil internet est la différence de moyens techniques dont les villes peuvent disposer pour construire un site internet adapté à leurs besoins et aux objectifs qu'elles se sont fixées en termes de communication auprès de la population. Néanmoins, dans le cas des villes choisies pour l'étude, cet aspect technique n'a pas été pris en compte. On a raisonnablement considéré que toutes les municipalités dont les

sites internet ont été étudiés (l'ensemble des villes américaines de plus de deux millions d'habitants) disposent d'un service compétent pour la mise en place d'un site internet consacré à l'ARRA. Et l'on rappelle une fois de plus que c'est la présence de certaines informations sur le site qui a été évaluée et non la façon dont elles étaient présentées, qui pourrait être la conséquence de différences de compétences techniques dans la mise en forme du site.

Une autre critique sur l'étude de l'affichage internet des politiques urbaines des villes peut être faite : la part de subjectivité dans l'appréciation de l'accessibilité et du contenu du site consacré à l'ARRA. Cependant, il faut noter que les critères ont été établis pour que l'attribution des points se fasse de la façon la plus objective possible, afin de réduire au maximum cette part de subjectivité entrant dans l'évaluation d'un élément présent sur le site. D'autre part, il était parfois difficile d'accéder à certaines informations, l'exploration des sites et de leur contenu s'est donc faite de la manière la plus minutieuse possible. Néanmoins, il est possible que dans de rares cas, un élément ayant été répertorié comme absent du site ait en réalité été présent sur ce dernier. Toutefois, dans la mesure où c'est le niveau de transparence dans l'affichage des projets des villes sur leur site internet qui est étudié, on peut considérer qu'une information très difficilement accessible et définie absente par erreur, ne fausse pas réellement l'étude. En effet, cela traduit une mauvaise communication auprès des internautes, ce que l'on peut considérer comme un faible niveau de transparence.

Les critères d'évaluation de l'accessibilité et du contenu des sites internet consacrés à l'ARRA ont été déterminés en fonction des limites constatées ci-dessus, afin que ces limites faussent le moins possible les résultats de l'étude. Le tableau de résultat obtenu et la tentative de classement des villes établie en conséquence a permis de dégager des sites de villes qui affichaient plus clairement que d'autres leurs projets urbains. Il semble important de remarquer une fois de plus que c'est l'affichage internet de ces projets qui a été évalué et non les politiques réelles mises en œuvre sur le terrain. La dernière partie du rapport essaiera cependant de mettre en évidence un éventuel lien entre la communication des villes et les actions publiques réellement entreprises sur le terrain par les municipalités.

## **2. De la communication à la réalité du terrain : lien entre affichage internet des politiques urbaines et engagements réels des villes**

---

Le lien entre l'affichage internet des politiques urbaines, répondant aux préconisations de l'Etat fédéral dans le cadre de l'ARRA, et la réalité du terrain, peut être traité de deux façons différentes :

- à partir des différences éventuelles entre thématiques affichées sur les sites consacrés à l'ARRA et engagements réels des villes
- à partir du rapport entre le caractère complet du site consacré à l'ARRA et la situation géographique des villes ou leur politique locale.

Des éléments de réponse, non exhaustifs, seront apportés dans la suite du rapport.

## 21. Thématiques privilégiées par les villes dans leurs projets urbains affichés sur internet

Dans cette partie, il semble intéressant d'étudier plus précisément les thématiques privilégiées par les villes américaines dans la mise en place de leurs projets urbains financés par l'ARRA, afin d'établir un lien entre cet affichage internet et leur situation politique ou économique. Pour cela, on se concentrera sur les villes qui ont obtenu les nombres de points les plus élevés (entre 6 et 8) lors de l'évaluation de leur site internet consacré au programme fédéral, car ce sont les sites les plus clairs. Les six villes dont on va étudier plus précisément les thématiques de leurs politiques urbaines sont donc : Minneapolis, New York, Chicago, Philadelphie, Phoenix et San Francisco (cf. partie 3, 11.). En outre, il s'agit d'un échantillon de villes intéressant car y figurent des villes de taille différente, géographiquement éloignées, et présentant des divergences dans leur façon d'appréhender la politique urbaine.

On considèrera ici que les thématiques affichées par les villes, et la part des fonds fédéraux qu'elles y consacrent pour la mise en œuvre des projets correspondants, sont des informations fiables, bien qu'ayant été obtenues sur internet. En effet, elles sont recueillies sur les sites officiels des villes, soucieuses du niveau de transparence de leurs dépenses publiques. On peut aussi noter que ce qui sera observé correspond aux orientations politiques des villes associées à des thématiques, qui guident la mise en place de leurs projets, et non les réalisations concrètes des municipalités.

Les sites internet des villes consacrés à l'ARRA présentent généralement un graphique récapitulant le montant des fonds reçus et/ou investis. Ils sont regroupés par thématique, pour permettre aux internautes une meilleure visualisation des domaines dans lesquels les projets de leurs villes s'inscrivent.

### Minneapolis

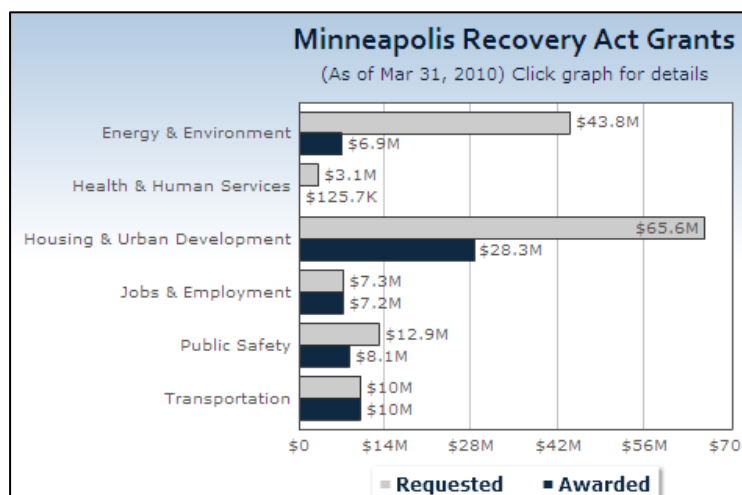


Figure 24 : Répartition des fonds de l'ARRA dans les différentes thématiques urbaines traitées par la ville de Minneapolis

Source : [www.ci.minneapolis.mn.us](http://www.ci.minneapolis.mn.us), consulté le 27 avril 2010

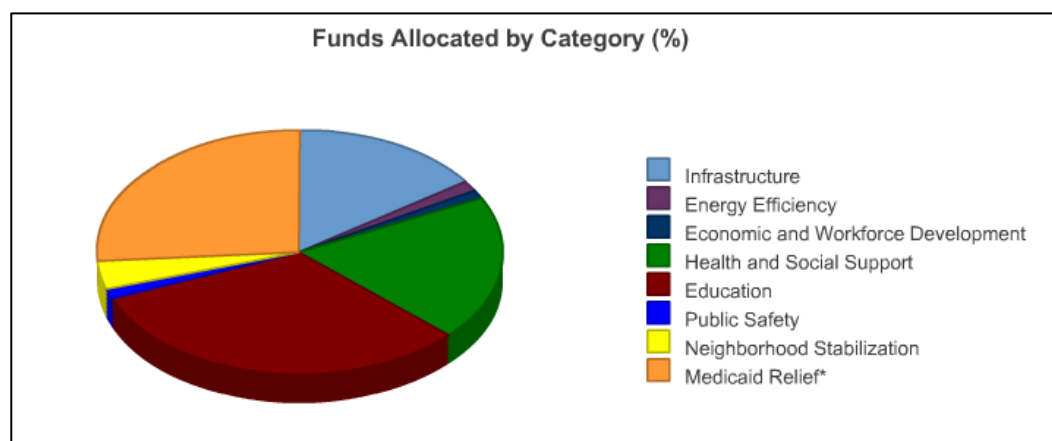
Une part importante des fonds de l'ARRA attribués à la ville de Minneapolis s'est faite dans le domaine du logement et du développement urbain (28.3 million \$, soit environ 47% du montant des fonds accordés à la ville). Le reste des fonds se répartit de

manière assez équilibrée entre l'énergie et l'environnement, l'emploi, la sécurité publique et le transport. Les fonds finançant les services à la personne et la santé représentent la plus petite part des subventions accordées à la ville dans le cadre de l'ARRA.

### New York

**Figure 25 : Répartition des fonds de l'ARRA dans les différentes thématiques urbaines traitées par la ville de New York**

Source : [www.nyc.gov](http://www.nyc.gov), consulté le 27 avril 2010

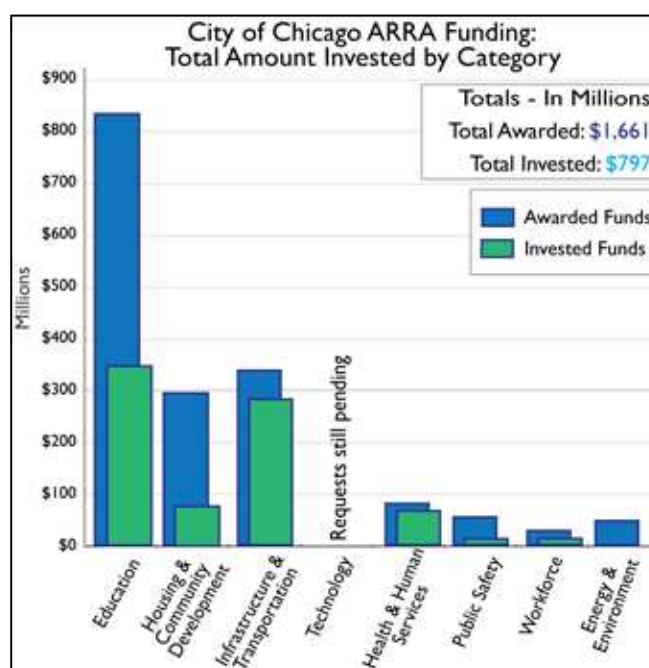


Dans la ville de New York, c'est le domaine social qui bénéficie de la majorité des subventions fédérales : éducation (31,9%), santé et aide sociale (19,2%). Une part importante des fonds financent également les infrastructures. Les autres thématiques telles que l'énergie ou la sécurité publique ont été beaucoup moins subventionnées que les catégories précédentes.

### Chicago

**Figure 26 : Répartition des fonds de l'ARRA dans les différentes thématiques urbaines traitées par la ville de Chicago**

Source : [recovery.cityofchicago.org](http://recovery.cityofchicago.org), consulté le 27 avril 2010



Comme dans la ville de New York, c'est le domaine de l'éducation qui a reçu la part la plus importante de subventions fédérales (plus de 300 million \$). La ville a également bénéficié, dans une moindre mesure, de fonds pour financer ses projets dans les domaines du logement, du développement communautaire ainsi que des infrastructures et du transport. Le montant des subventions investies dans les services de la santé, la sécurité publique, l'emploi et l'énergie est moins important.

### Philadelphie

**Figure 27 : Répartition des fonds de l'ARRA dans les différentes thématiques urbaines traitées par la ville de Philadelphie**

Source : [www.phila.gov](http://www.phila.gov), consulté le 27 avril 2010

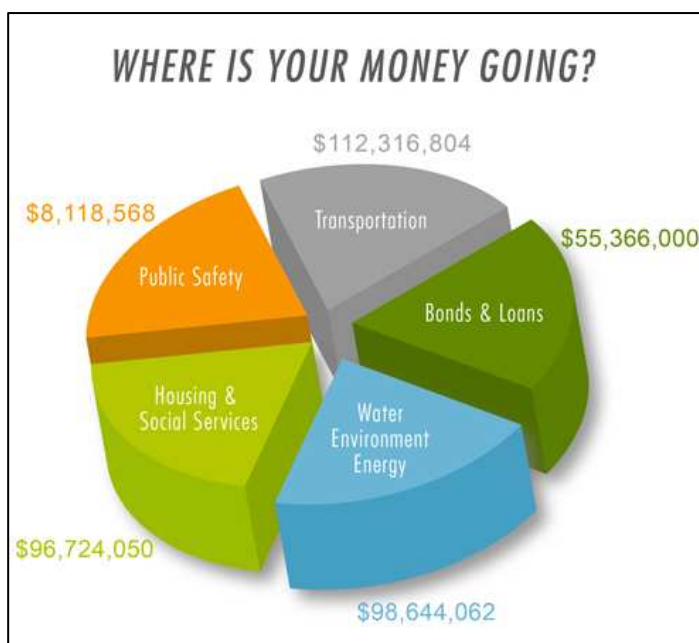
- Economic Development : 72,6 million \$
- Energy : 90,9 million \$
- Health and social services: 35,4 million \$
- Public safety: 25,8 million \$
- Transporation and infrastructure: 65,7 million \$
- Autres: 1,8 million \$

Le développement économique et le transport et les infrastructures sont les principaux secteurs financés par les fonds de l'ARRA dans la ville de Philadelphie (environ 47% du montant des fonds). La ville devrait également recevoir d'importantes subventions dans le secteur de l'énergie. Le domaine social et la sécurité publique sont les deux autres thématiques pour lesquelles la ville a demandé des fonds pour financer ses projets.

### Phoenix

**Figure 28 : Répartition des fonds de l'ARRA dans les différentes thématiques urbaines traitées par la ville de Phoenix**

Source : [www.ci.phoenix.az.us](http://www.ci.phoenix.az.us), consulté le 27 avril 2010



Pour la ville de Phoenix, la répartition des fonds reçus dans le cadre de l'ARRA dans les domaines du transport, de l'environnement et de l'énergie, du logement et du social, est



relativement bien équilibrée (respectivement environ 112, 98 et 96 million \$). Le reste concerne le financement de prêts. La sécurité publique est le domaine qui a reçu le moins de subventions fédérales (8 million \$).

### San Francisco



Figure 29 : Répartition des fonds de l'ARRA dans les différentes thématiques urbaines traitées par la ville de San Francisco

Source : [recovery.sf.org](http://recovery.sf.org), consulté le 27 avril 2010

En dehors de la catégorie autres regroupant plusieurs thématiques (environ 36% du montant des fonds accordés), ce sont les domaines du transport et du social qui recevront le pourcentage de fonds de l'ARRA le plus important à San Francisco (respectivement environ 19 et 16%). Ensuite viennent le logement, l'emploi, l'éducation et la sécurité publique. Le montant des subventions accordées aux actions menées dans le domaine de l'environnement sont proportionnellement plus faibles que celles accordées dans les catégories citées précédemment.

L'ensemble des données précédentes, issues des sites internet consacrés à l'ARRA des six villes sélectionnées, amène une première remarque. Les six villes consacrent une part importante des fonds fédéraux au financement des projets relatifs au transport et aux infrastructures. Pour San Francisco (en dehors de la catégorie autres regroupant plusieurs thématiques) et Phoenix, c'est même le premier poste de dépenses. Le pourcentage des subventions de l'ARRA utilisées pour financer les projets relatifs au transport et aux infrastructures est également important pour les autres villes. Cela peut s'expliquer par le coût que représente la modernisation d'infrastructures, et l'importance qu'y accordent les villes pour se développer. Mais il est intéressant de remarquer que cela montre aussi l'intérêt que porte l'Etat fédéral à cette thématique, compte tenu du montant des fonds attribués, dans le but de participer au développement des villes et à l'amélioration de leurs systèmes de transport, pour une meilleure efficacité fonctionnelle de l'ensemble de l'agglomération. On peut ici rappeler un passage du discours du président Barack Obama sur la politique urbaine et métropolitaine prononcé le 13 juillet 2009 (cf. partie 1, 16.b)) : « *Pendant trop longtemps, la politique fédérale a encouragé l'étalement urbain, la congestion et la pollution, plutôt qu'un transport public de qualité* ». Une attention particulière doit donc être portée à la thématique du transport au

sein des villes, selon les préconisations du gouvernement. Néanmoins, on ne peut s'empêcher de faire un rapprochement entre cet investissement important de l'Etat fédéral dans les infrastructures et les transports, et la politique de développement des infrastructures routières qui a eu lieu dans les années 50, conduisant à l'étalement spatial des villes. Le subventionnement des infrastructures et transports doit donc s'accompagner d'une réflexion à l'échelle du territoire, au-delà du simple objectif de modernisation. *« Les élus des grandes villes sont de plus en plus séduits par les arguments des professionnels et des intellectuels qui partent du principe que bénéficier d'un investissement visant à assurer la rénovation/modernisation des infrastructures ne suffit pas à assurer et à renforcer l'attractivité des villes et métropoles à l'heure des réseaux globaux »* (Ghorra-Gobin, 2009).

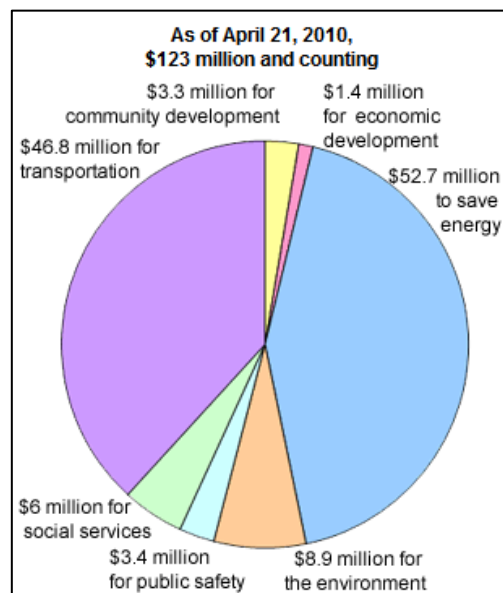
On remarque par ailleurs que pour les six villes sélectionnées, ce sont les mêmes thématiques qui reviennent : logement, éducation, santé, développement économique et communautaire. Ce sont des thématiques à dominante sociale, pour lesquelles ces villes ont mis en place des projets nécessitant un investissement important de la part de l'Etat fédéral. Les villes du Nord-Est (Minneapolis, Philadelphie), sujettes au phénomène de reconversion industrielle, ne semblent pas investir davantage dans des programmes sociaux ou de logement que celles de l'Ouest (San Francisco, Phoenix), en reléguant au second plan les questions énergétiques et environnementales. On peut toutefois remarquer que le pourcentage du montant des fonds fédéraux que la ville de Philadelphie souhaite accorder à la thématique environnementale est très important, ce qui montre la prise de conscience grandissante des municipalités américaines sur les questions de préservation de l'environnement et de développement durable.

Il semble intéressant de noter qu'à Phoenix, une part importante des subventions fédérales est consacrée aux projets de la ville liés aux questions environnementales. La capitale de l'Etat de l'Arizona est caractérisée par son étalement spatial, en opposition complète avec les principes de développement durable prônant la densité des constructions. Cela a pour conséquence une utilisation excessive des transports, source de pollution en raison des émissions de gaz à effet de serre qu'elle entraîne. Malgré ses caractéristiques constituant un sérieux handicap pour la mise en place d'une politique urbaine durable, Phoenix a signé l'accord des maires des Etats-Unis sur le climat (cf. partie 1, 16.a)). Elle s'engage à réduire ses émissions de gaz à effet de serre, en accord avec les principes édictés par le protocole de Kyoto. La ville affiche ainsi des préoccupations environnementales, qui peuvent expliquer la part importante des fonds fédéraux qu'elle souhaite investir dans les projets liés à cette thématique. On peut en effet supposer que sa situation actuelle nécessite de nombreux investissements pour parvenir à des résultats concluants en matière de développement durable.

La répartition des fonds fédéraux dans les thématiques traitées par la ville de Seattle (qui ne fait pas partie des villes sélectionnées dans cette partie) est également intéressante à étudier. Cette ville a été précédemment citée pour sa politique urbaine « durable » (cf. partie 1, 16.a)).

Figure 30 : Répartition des fonds de l'ARRA dans les différentes thématiques urbaines traitées par la ville de Seattle

Source : [www.seattle.gov](http://www.seattle.gov), consulté le 27 avril 2010



Sur le graphique précédent, on remarque qu'environ la moitié des fonds fédéraux reçus par la ville est investi dans des projets liés à des questions énergétiques et environnementales. Le montant des subventions qui leur sont consacrées montre l'intérêt que porte la ville de Seattle à ces thématiques. Ces dernières sont en accord avec les objectifs que la municipalité, soucieuse des problématiques liées à la préservation de l'environnement et aux économies d'énergies, poursuit dans la mise en œuvre de sa politique urbaine « durable ».

Cependant, pour l'ensemble des sites de villes pris en exemple, il faut nuancer les remarques faites précédemment, sur le lien entre le montant des investissements faits par les villes dans les différentes thématiques urbaines et l'importance que les municipalités accordent à ces thématiques dans la mise en œuvre de leurs projets. En effet, un pourcentage important des montants fédéraux investis dans une thématique urbaine peut signifier que les projets qui lui sont liés sont coûteux, sans pour autant que la ville y accorde plus d'importance qu'à d'autres.

L'affichage internet des politiques urbaines sur les sites des villes sélectionnées semble également refléter une réponse positive aux préconisations de l'Etat fédéral en matière urbaine.

Le souhait du gouvernement d'avoir une politique urbaine œuvrant dans divers domaines, qui interagissent entre eux, est illustré par la variété des thématiques traitées par les villes. « *Logement, transport, efficacité énergétique - ces thématiques ne sont pas indépendantes, elles sont interdépendantes* » (Obama, 2009). Leurs dénominations sur les sites internet des villes consacrés à l'ARRA ne sont pas toutes identiques. Une seule catégorie regroupe parfois plusieurs thématiques (ex : logement et services sociaux pour le site de la ville de Phoenix). Cela montre l'interdépendance des projets urbains, quelle que soit la thématique dans laquelle ils s'inscrivent. C'est la façon dont le gouvernement fédéral souhaite à présent que les politiques urbaines soient envisagées. Il faut toutefois noter que l'affichage internet des politiques urbaines et de leurs projets associés, même s'ils mettent en évidence le lien entre les différentes thématiques urbaines, ne montre pas nécessairement ce qui est réellement mis en œuvre sur le terrain et l'interdépendance effective des projets urbains présentés sur le site de la ville.

Cependant, on peut tout de même considérer que l’affichage internet des politiques urbaines sur un site officiel, permettant de respecter le principe de transparence des dépenses publiques prôné par l’Etat fédéral, en indiquant la répartition des fonds fédéraux investis dans les différentes thématiques des villes, donne un aperçu des engagements des municipalités, en matière de politiques urbaines. Les exemples des villes de Phoenix et de Seattle le prouvent. Néanmoins, une réserve doit être émise quant à ces observations. L’affichage internet de la répartition des fonds de l’ARRA n’est pas nécessairement révélateur des objectifs réellement poursuivis par les villes. En effet, des limites liées au coût des projets de la ville, aux thématiques que le gouvernement ou les Etats (qui octroient les fonds) ont choisi de subventionner en priorité (comme par exemple les infrastructures), ainsi qu’aux difficultés inhérentes à l’interdépendance des actions à mener, faussent cet affichage. Ces limites empêchent d’établir un lien direct entre l’affichage internet des thématiques dans lesquelles les villes ont le plus investi et les objectifs qu’elles poursuivent réellement. Il semble donc qu’on ne puisse pas considérer de façon générale que les thématiques privilégiées par les villes dans leur affichage internet, en termes d’investissement affiché, sont le parfait reflet des engagements réels de la ville.

## **22. Degré d’affichage internet des politiques urbaines et réalité du terrain**

A présent, il paraît intéressant de se pencher sur l’existence possible d’un lien entre les villes (situation géographique, actions notables en politique urbaine locale) et le degré d’affichage internet de leurs projets financés par les fonds de l’ARRA.

Les villes les plus densément peuplées ne se retrouvent pas nécessairement en tête du classement obtenu précédemment (cf. partie 3, 11.): Los Angeles et Dallas, respectivement villes centres de la deuxième et quatrième agglomération des Etats-Unis, ont obtenu une note de 4 sur 8 dans le tableau de résultat. De même, Sacramento, ville centre de la vingt-quatrième agglomération du pays, a quant à elle obtenu une note de 5,5 sur 8. Mise à part la ville de New York, il n’existe donc généralement pas de lien entre le nombre d’habitants d’une ville et la note qu’elle a obtenue à la suite de l’évaluation de l’accessibilité et du contenu de son site.

La situation géographique des villes ne semble pas non plus avoir d’influence sur le nombre total de points qu’elles ont obtenu. Les villes de l’Est sont plutôt des villes en reconversion industrielle tandis que les villes de l’Ouest sont davantage tournées vers les innovations technologiques et de nouvelles préoccupations environnementales. Néanmoins, qu’elles soient situées dans l’Est du pays, le centre ou sur la côte Ouest, les villes sont réparties de façon hétérogène dans le tableau de résultats. On ne peut donc pas faire de lien entre un affichage internet clair et complet des nouvelles politiques urbaines impulsées par le programme fédéral et la localisation géographique des villes.

Enfin, il semble intéressant d’étudier le lien qu’il peut y avoir entre les villes fortement impliquées dans une politique urbaine locale qualifiée de « durable », en accord avec les nouvelles orientations fédérales, et la précision des informations qu’elles affichent sur leur site internet consacré à l’ARRA, traduisant leur implication à répondre positivement au principe de transparence de l’Etat fédéral et donc de communication auprès de la population. Pour cela, on s’appuiera sur un classement des villes américaines établi en

fonction de leur « durabilité », proposé sur le site internet SustainLane.com. Ce site fournit aux internautes américains de nombreuses informations sur toutes les questions relatives au développement durable (articles, événements, renseignements...) et propose un classement des villes américaines établi en fonction de nombreux critères permettant de définir leur niveau de « durabilité ». Les villes ont ainsi été évaluées sur les éléments suivants : qualité de l'air, part des habitants utilisant les transports publics et les modes doux pour se déplacer dans la ville, innovations de la ville en matière de développement durable et d'utilisation d'énergies renouvelables, énergies et changement climatique, constructions « vertes », économie « verte », logements abordables, connaissances et communication de la ville sur le développement durable, consommation de produits locaux et agriculture, congestion urbaine, fréquentation des transports publics, risque de catastrophe naturelle, usages des espaces urbains, qualité de l'eau, gestion des déchets et modalités d'approvisionnement en eau de la ville. Le classement suivant, datant de 2008, a été obtenu à partir de l'étude des 50 villes américaines les plus peuplées. Pour une meilleure lisibilité, et dans un souci de cohérence avec les parties précédentes du rapport, seules les villes dont les sites internet consacrés à l'ARRA ont été étudiés, sont indiquées dans le classement suivant. Le rang de la ville (sur les 50 étudiées) est indiqué à gauche de son nom.

**Figure 31 : Position des villes américaines dont le site internet consacré à l'ARRA a été étudié dans le classement établi en fonction de leur « durabilité » (2008)**

Source : [www.sustainlane.com](http://www.sustainlane.com), consulté le 28 avril 2010

1. Portland
2. San Francisco
3. Seattle
4. Chicago
5. New York
6. Boston
7. Minneapolis
8. Philadelphia
10. Baltimore
11. Denver
14. Sacramento
15. Washington
16. Cleveland
19. Atlanta
20. Kansas City
24. Dallas
26. San Diego
28. Los Angeles
31. Detroit
32. Phoenix
33. San Antonio
34. Miami
36. Houston

On peut remarquer que les villes de Tampa, Pittsburgh et Cincinnati ne figurent pas dans le classement précédent. Cela s'explique par la méthode de sélection des villes utilisée par le site [www.sustainlane.com](http://www.sustainlane.com). Les 50 villes les plus peuplées des Etats-Unis ont été étudiées et non les villes-centre des plus grandes agglomérations du pays. De plus, leur sélection de villes a été faite en 2004, le nombre de citoyens a pu varier depuis cette date et être donc différent dans les estimations de 2008. L'ensemble de ces éléments explique

l'absence de certaines villes dans ce classement, alors qu'elles ont été définies précédemment comme appartenant aux 28 premières agglomérations du pays.

Si l'on compare le classement des villes établi en fonction de leur « durabilité » avec le tableau de résultat tentant de classer les villes en fonction de l'accessibilité et du contenu de leur site internet consacré à l'ARRA, on s'aperçoit qu'aucune correspondance réelle ne peut être établie (cf. partie 3, 11.).

Il est cependant intéressant de remarquer que les villes qui ont le mieux répondu au souhait de l'Etat fédéral d'une transparence efficace des dépenses publiques, qui s'est traduite par la création d'un site internet, ne sont pas nécessairement celles qui affichent les actions les plus exemplaires en matière de développement durable. Ce principe est pourtant encouragé par l'Etat fédéral dans la mise en œuvre des politiques urbaines, et les villes qui le mettent en pratique pourraient être celles qui s'impliquent le plus dans un affichage internet complet de leurs projets urbains financés par l'ARRA, car les fonds sont octroyés par un gouvernement soucieux de la « durabilité » de ses villes. Or, il semblerait qu'il n'y ait pas de relation entre un affichage internet précis et complet des politiques urbaines menées dans le cadre de l'ARRA et le caractère exemplaire des politiques de la ville en matière de « durabilité ». Ce ne sont pas les villes les plus avancées en termes de politique urbaine durable, prônée par l'Etat fédéral, qui affichent les sites internet consacrés à l'ARRA les plus complets.

Cette observation soulève la question du rapport entre les préconisations de l'Etat fédéral en matière de politique urbaine, qu'il souhaite la plus durable possible (cf. partie 1, 16.b)), accompagnées d'importantes subventions octroyées dans le cadre de l'ARRA, et la réponse effective des villes au niveau local, au-delà du simple affichage internet de leurs actions.

Les villes, conscientes des nouveaux enjeux en matière de politique urbaine, doivent effectuer « *un rapprochement entre forme urbaine, innovation économique et réduction de l'empreinte écologique, une perspective exigeant un renouveau de l'urbanisme* » (Ghora-Gobin, 2009). Le programme fédéral ARRA est sujet à controverse au niveau local car il est perçu comme une série de mesures d'investissement éloignée du nouvel enjeu qu'est la « réinvention de la ville ». Pourtant, l'Etat fédéral semble bien en avoir pris la mesure. Mais une partie des fonds de l'ARRA passe par l'intermédiaire des Etats fédérés avant d'être attribués au niveau local (cf. partie 1, 21.). « *Or l'Etat fédéré est de plus en plus perçu comme un pouvoir peu sensible aux mutations de l'économie et à l'impératif d'une inscription des villes dans les réseaux globaux contrairement à l'Etat fédéral qui a pris la mesure de la question métropolitaine* » (Ghorra-Gobin, 2009). Ceci explique l'apparition au niveau local de débats entre réinvestissement et réinvention de la ville. On pourrait ainsi supposer un rapprochement, dans l'avenir, des municipalités avec le gouvernement fédéral, qui affiche la volonté d'une politique urbaine « durable » et « métropolitaine » en accord avec les préoccupations des dirigeants locaux. Cependant, selon Cynthia Ghorra-Gobin, avancer cette hypothèse nécessitera d'analyser précisément les évolutions de la politique urbaine américaine dans le cadre de la mise en place de l'ARRA.

Les deux parties précédentes ont tenté d'apporter des éléments de réponse, non exhaustifs, à la sous-hypothèse définie précédemment en complément de l'étude du degré d'affichage internet des politiques urbaines sur les sites des villes consacrés à l'ARRA. On s'est donc intéressé à l'existence d'un lien entre l'affichage internet des politiques urbaines, répondant aux préconisations de l'Etat fédéral dans le cadre de

l'ARRA, et les engagements réels des villes. Il s'avère qu'un tel lien n'a pas réellement pu être mis en évidence. Certaines villes affichent bien des thématiques en rapport avec les objectifs politiques qu'elles affichent par ailleurs, mais on ne peut dissocier le montant des fonds accordées à chaque thématique du coût de certaines opérations, et des projets que le gouvernement ou les Etats subventionnent plus volontiers. Ainsi, il n'est pas possible d'affirmer que les thématiques privilégiées par les villes en termes d'investissement sont le parfait reflet de leurs réels engagements même si des similitudes entre préoccupations des villes et thématiques affichées ont été observées. D'autre part, il a été observé que le caractère complet et précis de l'affichage internet des politiques urbaines, ne pouvait pas être associé à la situation géographique des villes ou à leur caractère « durable ».

**Ces observations apportent quelques éléments de réponse à l'hypothèse d'un éventuel lien entre affichage internet des politiques urbaines sur les sites des villes consacrés à l'ARRA et engagements réels des municipalités, mais ils ne permettent pas de la valider ou de l'invalider avec certitude. En effet, la mise en évidence de ce lien n'est pas évidente.** Pour valider ou non complètement l'hypothèse de son existence, il faudrait une étude précise des actions qui seront réellement mises en œuvre par les villes avec les fonds de l'ARRA (continuité de leurs actions en faveur du développement durable par exemple), ce qui ne pourra se faire que sur un certain nombre d'années, pour pouvoir les comparer avec les projets qu'elles affichent ou avaient affiché sur leur site internet.

# CONCLUSION

---

L'objectif de la recherche était d'évaluer la réponse des villes américaines, en termes de communication internet, au souhait de l'Etat fédéral d'une transparence efficace des dépenses publiques engagées dans le cadre de l'American Recovery and Reinvestment Act, à l'image du site du gouvernement. Le degré d'affichage des projets et programmes des villes financés par les fonds de l'ARRA sur les sites officiels des municipalités a donc été évalué, en se basant sur le caractère complet et précis des informations affichées et sur l'accessibilité du site. Pour cela, différents critères ont été définis, en prenant en compte les limites liées à l'évaluation d'un affichage internet telles que la mise à jour régulière des sites. Le tableau de résultat obtenu, attribuant un nombre de points aux villes en fonction du degré d'accessibilité au site et des informations qu'il contient, a montré que les villes ne sont pas toutes égales dans l'affichage de leurs politiques urbaines. Certains sites consacrés à l'ARRA sont plus accessibles, clairs et complets que d'autres. La communication auprès des internautes ne se fait donc pas toujours avec le même niveau de clarté et de précision selon les villes. On a pu ainsi en déduire qu'il existe un degré d'affichage des politiques urbaines américaines sur les sites internet des villes consacrés à l'ARRA, qui traduit des différences de réponse de la part des municipalités au souhait d'une transparence des actions publiques prônée par l'Etat fédéral.

Au-delà de cet affichage internet et du niveau de transparence des villes qui y est associé, il était intéressant de se pencher sur la question d'un lien entre affichage internet des politiques urbaines et réalité du terrain. Pour cela, les thématiques mises en avant par quelques villes dans la mise en œuvre de leurs politiques urbaines ont été étudiées. Un parallèle a tenté d'être fait entre actions exemplaires en matière de politique urbaine durable, prônée dans les nouvelles orientations du gouvernement en matière urbaine, et sites internet consacrés à l'utilisation des fonds fédéraux par la ville. Aucune conclusion satisfaisante n'a pu être tirée de ces observations (thématiques et « durabilité des villes »). Pour pouvoir mettre en évidence un éventuel lien entre affichage internet et réalité du terrain, il apparaît nécessaire de procéder à une analyse sur le long terme des réalisations concrètes des villes et de leurs engagements réels, en réponse à l'ARRA.

Ce travail de recherche a permis de montrer qu'il existe un degré d'affichage des nouvelles politiques urbaines impulsées par le gouvernement fédéral dans le cadre du programme de relance économique American Recovery and Reinvestment Act, sur les sites internet officiels des villes américaines. Mais la question du lien entre affichage internet des politiques urbaines et réalité du terrain reste posée.

Les villes qui ont fait preuve d'un haut niveau de transparence en réponse aux préconisations de l'Etat fédéral en affichant des informations complètes sur leurs projets urbains financés par l'ARRA sont-elles celles qui auront les meilleurs bilans en matière d'actions concrètes mises en place dans le cadre du programme fédéral ?

L'affichage internet des politiques urbaines, synonyme de transparence, reflète-il les réelles motivations des villes américaines et leurs actions futures, ou n'est-il qu'une simple vitrine ?



# BIBLIOGRAPHIE

---

- BACQUE M.-H. (2006), Empowerment et politiques urbaines aux Etats-Unis, *Géographie, économie, société* 2006/1, Vol. 8
- BODY-GENDROT S. (1998), *Les villes américaines, les politiques urbaines*, Paris, Hachette supérieur
- BODY-GENDROT S. (2009), Présidence Obama : un plan urbain en cinq points, *Urbanisme*, n°364
- BUCHOUD N. (2009), Villes d'Amérique du Nord : un renouvellement exemplaire, *Cahiers de l'IAU Ile-de-France*, n°151
- CERTO T. (1997), *Urban evolution*, <http://www.modeldmedia.com/features/katz80.aspx>
- CHEVALIER J. (2000), *Grandes et très grandes villes en Amérique du Nord*, Paris, Ellipses Edition Marketing
- GHORRA-GOBIN C. (1997), La ville américaine, de l'idéal pastoral à l'artificialisation de l'espace naturel, *Les Annales de La Recherche Urbaine*, n°74
- GHORRA-GOBIN C. (1998), *La ville américaine, Espace et société*, Paris, Nathan
- GHORRA-GOBIN C. (2003), *Villes et sociétés urbaines aux Etats-Unis*, Paris, Armand Colin
- GHORRA-GOBIN C. (2005), De La Ville à l'urban sprawl : La question métropolitaine aux Etats-Unis, *Cercles* 13 (2005) 123-138
- GHORRA-GOBIN C. (2009), *Réinvestir ou réinventer la ville ?*, [http://www.cafe-geo.net/article.php?id\\_article=1671](http://www.cafe-geo.net/article.php?id_article=1671)
- GINGRAS A.-M. (dir.) (2003), *La communication politique, Etat des savoirs, enjeux et perspectives*, Presses de l'Université du Québec
- MACGILLIS A. (2008), The High Rise of the First Metropolitan Candidate, <http://www.washingtonpost.com/wp-dyn/content/article/2008/10/23/AR2008102302480.html>
- MAUMI C. (1998), L'urbanité made in USA, *Urbanisme*, n°301
- WAKEMAN R. (1999), Etats-Unis : New Urbanism, *Urbanisme*, n°308

MARUNTEL R. (2008), *Sites internet de villes et image de métropole*, Projet de Fin d'Etudes, Ecole Polytechnique de l'université de Tours, Département Aménagement

**Webographie** (sites internet consultés durant la période du travail de recherche, du mois d'octobre 2009 au mois de mai 2010)

[www.whitehouse.gov](http://www.whitehouse.gov)  
[www.recovery.gov](http://www.recovery.gov)  
[www.usmayors.org](http://www.usmayors.org)  
[www.accountablerecovery.org](http://www.accountablerecovery.org)  
[www.sustainlane.com](http://www.sustainlane.com)  
[www.census.gov](http://www.census.gov)

[www.atlantaga.gov](http://www.atlantaga.gov)  
[www.baltimorecity.gov](http://www.baltimorecity.gov)  
[www.cityofboston.gov](http://www.cityofboston.gov)  
[www.cityofchicago.org](http://www.cityofchicago.org) / [recovery.cityofchicago.org](http://recovery.cityofchicago.org)  
[www.cincinnati-oh.gov](http://www.cincinnati-oh.gov)  
[www.city.cleveland.oh.us](http://www.city.cleveland.oh.us)  
[www.dallascityhall.com](http://www.dallascityhall.com)  
[www.denvergov.org](http://www.denvergov.org)  
[www.detroitmi.gov](http://www.detroitmi.gov)  
[www.houstontx.gov](http://www.houstontx.gov)  
[www.kcmo.org](http://www.kcmo.org)  
[www.lacity.org](http://www.lacity.org) / [recovery.lacity.org](http://recovery.lacity.org)  
[www.miamigov.com](http://www.miamigov.com) / [www.recoverymiami.com](http://www.recoverymiami.com)  
[www.ci.minneapolis.mn.us](http://www.ci.minneapolis.mn.us)  
[www.nyc.gov](http://www.nyc.gov)  
[www.cityoforlando.net](http://www.cityoforlando.net)  
[www.phila.gov](http://www.phila.gov)  
[www.ci.phoenix.az.us](http://www.ci.phoenix.az.us)  
[www.city.pittsburgh.pa.us](http://www.city.pittsburgh.pa.us)  
[www.portlandonline.com](http://www.portlandonline.com)  
[www.cityofsacramento.org](http://www.cityofsacramento.org)  
[www.sanantonio.gov](http://www.sanantonio.gov)  
[www.sandiego.gov](http://www.sandiego.gov)  
[www.sfgov.org](http://www.sfgov.org) / [recoverysf.org](http://recoverysf.org)  
[stlouis.missouri.org](http://stlouis.missouri.org)  
[www.seattle.gov](http://www.seattle.gov)  
[www.tampagov.net](http://www.tampagov.net)  
[www.dc.gov](http://www.dc.gov) / [recovery.dc.gov](http://recovery.dc.gov)

# TABLE DES FIGURES

---

Figure 1 : Schéma représentant l'évolution des politiques urbaines américaines au cours des cinquante dernières années.....	10
Figure 2 : Dépenses fédérales pour les programmes urbains et métropolitains en direction des Etats et des collectivités (1980-1990) en milliards de dollars.....	13
Figure 3 : Localisation métropolitaine des Américains selon l'origine raciale en 1990 (en %) .....	14
Figure 4 : Distribution des fonds de l'ARRA depuis le niveau fédéral jusqu'au niveau local .....	18
Figure 5 : Page d'accueil du site internet recovery.gov .....	19
Figure 6 : Page d'accueil du site internet officiel consacré à l'ARRA de l'Etat de Californie.....	20
Figure 7 : Flux des informations sur les projets de l'ARRA depuis leurs gestionnaires au niveau de la ville jusqu'aux citoyens de Cincinnati et jusqu'à la Maison Blanche.....	21
Figure 8 : Localisation des villes de l'étude sur la carte des Etats-Unis .....	26
Figure 9 : Page d'accueil de la section du site officiel de Dallas consacrée à l'ARRA ..	27
Figure 10 : Page d'accueil de la section du site officiel de Phoenix consacrée à l'ARRA .....	28
Figure 11 : Page d'accueil du site internet de San Francisco entièrement consacré à l'ARRA .....	28
Figure 12 : Page d'accueil du site internet de Miami entièrement consacré à l'ARRA ..	29
Figure 13 : Menu du site internet de la ville de Saint Louis consacré à l'ARRA .....	30
Figure 14 : Lien sur la page d'accueil du site officiel de Denver permettant d'accéder au site consacré à l'ARRA .....	32
Figure 15 : Lien sur la page d'accueil du site officiel de Philadelphie permettant d'accéder au site consacré à l'ARRA.....	32
Figure 16 : Lien sur la page d'accueil du site officiel de Los Angeles permettant d'accéder au site consacré à l'ARRA.....	32
Figure 17 : Lien sur la page d'accueil du site officiel de Pittsburgh permettant d'accéder au site consacré à l'ARRA .....	32
Figure 18 : Lien sur la page d'accueil du site officiel de Tampa permettant d'accéder au site consacré à l'ARRA .....	33
Figure 19 : Tableau accessibilité au site internet consacré à l'ARRA depuis le site officiel des villes américaines .....	33
Figure 20 : Tableau contenu des sites internet des villes américaines consacrés à l'ARRA .....	35
Figure 21 : Classement des villes en fonction du nombre de points attribué pour l'accessibilité et les éléments de contenu de leur site internet consacré à l'ARRA .....	37
Figure 22 : Tableau indiquant le nombre total de points obtenus par les villes suite à l'évaluation de l'accessibilité de leur site consacré à l'ARRA et de ses éléments de contenu .....	39
Figure 23 : Graphique indiquant le nombre de points obtenus par chaque critère d'évaluation du contenu du site pour l'ensemble des 26 villes étudiées .....	41
Figure 24 : Répartition des fonds de l'ARRA dans les différentes thématiques urbaines traitées par la ville de Minneapolis.....	45
Figure 25 : Répartition des fonds de l'ARRA dans les différentes thématiques urbaines traitées par la ville de New York.....	46

Figure 26 : Répartition des fonds de l'ARRA dans les différentes thématiques urbaines traitées par la ville de Chicago .....	46
Figure 27 : Répartition des fonds de l'ARRA dans les différentes thématiques urbaines traitées par la ville de Philadelphie.....	47
Figure 28 : Répartition des fonds de l'ARRA dans les différentes thématiques urbaines traitées par la ville de Phoenix.....	47
Figure 29 : Répartition des fonds de l'ARRA dans les différentes thématiques urbaines traitées par la ville de San Francisco .....	48
Figure 30 : Répartition des fonds de l'ARRA dans les différentes thématiques urbaines traitées par la ville de Seattle.....	50
Figure 31 : Position des villes américaines dont le site internet consacré à l'ARRA a été étudié dans le classement établi en fonction de leur « durabilité » (2008).....	52

# TABLE DES MATIERES

---

<b>Avertissement.....</b>	<b>4</b>
<b>Formation par la recherche et projet de fin d'études .....</b>	<b>5</b>
<b>Remerciements.....</b>	<b>6</b>
<b>Sommaire .....</b>	<b>7</b>
<b>Introduction .....</b>	<b>8</b>
<b>Partie 1 Les Politiques urbaines aux Etats-Unis.....</b>	<b>9</b>
1. Les politiques urbaines américaines des cinquante dernières années.....	10
11. L'étalement spatial des villes, conséquence des politiques fédérales en matière de logement et d'infrastructures routières .....	11
12. Une politique urbaine sociale dans les années 1960.....	11
13. Les années 1970 : une politique urbaine à caractère économique.....	12
14. Le désengagement de l'Etat fédéral dans les affaires urbaines .....	13
15. Retour de l'Etat fédéral dans la politique urbaine .....	14
16. De nouveaux enjeux urbains .....	14
a) Développement durable et apparition d'un « Central Social District ».....	15
b) La présidence de Barack Obama : prise de conscience des enjeux urbains au niveau fédéral .....	15
2. L'American Recovery and Reinvestment Act.....	18
21. Une série de mesures de relance économique .....	18
22. Transparence et communication : création de sites internet officiels de suivi des fonds de l'ARRA.....	19
3. Vers la définition d'une problématique de recherche.....	22
31. Sites internet officiels des villes consacrés à l'ARRA .....	22
a) Internet : support pour la transparence de l'action publique .....	22
b) Affichage des politiques urbaines sur les sites internet officiels des villes.....	22
32. Choix des villes étudiées .....	24
<b>Partie 2 Etude de l'affichage internet des politiques urbaines.....</b>	<b>25</b>
1. Les villes de l'étude.....	26
2. Les sites internet officiels des villes américaines consacrés à l'American Recovery and Reinvestment Act .....	27
21. Des sites ou sections de sites consacrés à l'ARRA .....	27
22. Contenu des sites internet des villes consacrés à l'ARRA .....	29
3. Critères d'évaluation de l'affichage des nouvelles politiques urbaines impulsées par l'ARRA sur les sites internet des villes .....	31
31. Accessibilité au site internet consacré à l'ARRA.....	31
32. Contenu du site internet consacré à l'ARRA.....	34

<b>Partie 3 Résultats de l'étude .....</b>	<b>36</b>
1. Mise en évidence d'un degré d'affichage internet des nouvelles politiques urbaines impulsées par l'ARRA .....	37
11. Tableau de résultats et tentative de classement des villes .....	37
12. Analyse des résultats .....	39
a) Lien entre accessibilité et contenu du site .....	39
b) Etude du contenu des sites consacrés à l'ARRA.....	40
13. Limites de l'étude de l'affichage internet des politiques urbaines des villes américaines .....	43
2. De la communication à la réalité du terrain : lien entre affichage internet des politiques urbaines et engagements réels des villes.....	44
21. Thématiques privilégiées par les villes dans leurs projets urbains affichés sur internet.....	45
22. Degré d'affichage internet des politiques urbaines et réalité du terrain .....	51
<b>Conclusion.....</b>	<b>55</b>
<b>Bibliographie.....</b>	<b>56</b>
<b>Table des figures.....</b>	<b>58</b>
<b>Table des matières.....</b>	<b>60</b>
<b>Annexes.....</b>	<b>62</b>



**Annexe 1 :** Estimation de la population des 29 premières zones métropolitaines américaines au 1<sup>er</sup> juillet 2007 et 1<sup>er</sup> juillet 2008 (La ville-centre de Riverside a été considérée comme faisant partie de l'agglomération de Los Angeles dans l'étude)

Source (www.census.gov, consulté le 26 janvier 2010)

Table 5. Estimates of Population Change for Metropolitan Statistical Areas and Rankings: July 1, 2007 to July 1, 2008									
CBSA Code	Metropolitan statistical area	Population estimate		Change, 2007 to 2008		Ranking			
		Population estimate		Change, 2007 to 2008		Population estimate		Change, 2007 to 2008	
		juillet 1, 2008	juillet 1, 2007	Number	Percent	juillet 1, 2008	juillet 1, 2007	Number	Percent
12060	Atlanta-Sandy Springs-Marietta, GA	5 376 285	5 261 296	114 989	2,2	8	9	4	38
12580	Baltimore-Towson, MD	2 667 117	2 663 805	3 312	0,1	20	20	130	300
14460	Boston-Cambridge-Quincy, MA-NH	4 522 858	4 492 338	30 520	0,7	10	10	23	206
16980	Chicago-Naperville-Joliet, IL-IN-WI	9 569 624	9 496 853	72 771	0,8	3	3	7	186
17140	Cincinnati-Middletown, OH-KY-IN	2 155 137	2 143 824	11 313	0,5	24	24	52	236
17460	Cleveland-Elyria-Mentor, OH	2 088 291	2 094 885	-6 594	-0,3	26	25	362	340
19100	Dallas-Fort Worth-Arlington, TX	6 300 006	6 153 474	146 532	2,4	4	4	1	28
19740	Denver-Aurora, CO /1	2 506 626	2 453 393	53 233	2,2	21	21	12	40
19820	Detroit-Warren-Livonia, MI	4 425 110	4 457 523	-32 413	-0,7	11	11	363	354
26420	Houston-Sugar Land-Baytown, TX	5 728 143	5 597 958	130 185	2,3	6	6	2	31
28140	Kansas City, MO-KS	2 002 047	1 981 480	20 567	1,0	29	29	30	152
31100	Los Angeles-Long Beach-Santa Ana, CA	12 872 808	12 784 612	88 196	0,7	2	2	5	204
33100	Miami-Fort Lauderdale-Pompano Beach, FL	5 414 772	5 392 118	22 654	0,4	7	7	28	255
33460	Minneapolis-St. Paul-Bloomington, MN-WI	3 229 878	3 197 620	32 258	1,0	16	16	21	154
35620	New York-Northern New Jersey-Long Island, NY-NJ-PA	19 006 798	18 922 571	84 227	0,4	1	1	6	253
36740	Orlando-Kissimmee, FL	2 054 574	2 028 669	25 905	1,3	27	27	25	117
37980	Philadelphia-Camden-Wilmington, PA-NJ-DE-MD	5 838 471	5 823 285	15 186	0,3	5	5	38	281
38060	Phoenix-Mesa-Scottsdale, AZ	4 281 899	4 165 921	115 978	2,8	12	13	3	17
38300	Pittsburgh, PA	2 351 192	2 354 159	-2 967	-0,1	22	22	359	324
38900	Portland-Vancouver-Beaverton, OR-WA	2 207 462	2 166 491	40 971	1,9	23	23	18	55
40140	Riverside-San Bernardino-Ontario, CA	4 115 871	4 066 573	49 298	1,2	14	14	13	126
40900	Sacramento--Arden-Arcade--Roseville, CA	2 109 832	2 082 186	27 646	1,3	25	26	24	111
41180	St. Louis, MO-IL	2 816 710	2 805 465	11 245	0,4	18	18	53	260
41700	San Antonio, TX	2 031 445	1 984 921	46 524	2,3	28	28	15	30
41740	San Diego-Carlsbad-San Marcos, CA	3 001 072	2 959 734	41 338	1,4	17	17	17	103
41860	San Francisco-Oakland-Fremont, CA	4 274 531	4 216 125	58 406	1,4	13	12	9	104
42660	Seattle-Tacoma-Bellevue, WA	3 344 813	3 298 225	46 588	1,4	15	15	14	100
45300	Tampa-St. Petersburg-Clearwater, FL	2 733 761	2 715 273	18 488	0,7	19	19	33	205
47900	Washington-Arlington-Alexandria, DC-VA-MD-WV	5 358 130	5 302 295	55 835	1,1	9	8	10	150



**Annexe 2 :** Tableau de résultats : notation du degré d'accessibilité aux sites internet consacrés à l'ARRA pour les 28 villes de l'étude

Réalisation : Cantegril L., 2010

Ville	<u>Lien direct</u>	<u>Degré de visibilité</u>	Total
<b>New York</b>	0,5	0,5	<b>1</b>
<b>Los Angeles</b>	0,5	1	<b>1,5</b>
<b>Chicago</b>	0,5	1,5	<b>2</b>
<b>Dallas</b>	0,5	1,5	<b>2</b>
<b>Philadelphie</b>	0,5	1,5	<b>2</b>
<b>Houston</b>	0	0	<b>0</b>
<b>Miami</b>	0,5	1,5	<b>2</b>
<b>Atlanta</b>	0,5	1	<b>1,5</b>
<b>Washington</b>	0,5	1,5	<b>2</b>
<b>Boston</b>	0	0	<b>0</b>
<b>Detroit</b>	0	0	<b>0</b>
<b>Phoenix</b>	0,5	1,5	<b>2</b>
<b>San Francisco</b>	0	0	<b>0</b>
<b>Seattle</b>	0,5	0,5	<b>1</b>
<b>Minneapolis</b>	0,5	1,5	<b>2</b>
<b>San Diego</b>	0,5	1	<b>1,5</b>
<b>Saint Louis</b>	0,5	0,5	<b>1</b>
<b>Tampa</b>	0,5	0,5	<b>1</b>
<b>Baltimore</b>	0,5	1	<b>1,5</b>
<b>Denver</b>	0,5	1,5	<b>2</b>
<b>Pittsburgh</b>	0,5	1	<b>1,5</b>
<b>Portland</b>	0,5	1,5	<b>2</b>
<b>Cincinnati</b>	0,5	1	<b>1,5</b>
<b>Sacramento</b>	0,5	1	<b>1,5</b>
<b>Cleveland</b>	absence de site recovery		
<b>Orlando</b>	absence de site recovery		
<b>San Antonio</b>	0,5	1	<b>1,5</b>
<b>Kansas City</b>	0,5	1,5	<b>2</b>

Ville	<u>Objectifs site ARRA</u>	<u>Description thématiques</u>	<u>Projets (liste)</u>	<u>Projets (description)</u>	<u>Projets (avancement)</u>	<u>Projets (carte localisation)</u>	Total
New York	1	1	1	1	1	1	6
Los Angeles	1	0	1	0	0	0,5	2,5
Chicago	0	1	1	1	1	0	4
Dallas	1	0	1	0	0	0	2
Philadelphie	1	0	1	1	1	0	4
Houston	1	0	1	1	0	0	3
Miami	1	0	1	0	0	0,5	2,5
Atlanta	1	0	1	0	0	0	2
Washington	1	0	1	1	0	0	3
Boston	1	0	1	1	0	1	4
Detroit	1	0	1	0	0	0	2
Phoenix	1	0	1	1	1	0	4
San Francisco	1	1	1	1	1	1	6
Seattle	1	0	1	1	0	0	3
Minneapolis	1	1	1	1	1	1	6
San Diego	1	1	1	0	0	0	3
Saint Louis	1	1	1	1	0	0	4
Tampa	1	0	1	0	1	0	3
Baltimore	1	0	1	0	0	0	2
Denver	0	0	1	0	1	0	2
Pittsburgh	1	1	1	1	0	0	4
Portland	0	0	1	1	0	0	2
Cincinnati	1	0	1	1	0	0	3
Sacramento	1	0	1	1	0	1	4
Cleveland	absence de site ARRA						
Orlando	absence de site ARRA						
San Antonio	0	0	1	1	1	0	3
Kansas City	0	0	1	1	0	0	2