

Zeitschrift: Tracés : bulletin technique de la Suisse romande
Herausgeber: Société suisse des ingénieurs et des architectes
Band: 141 (2015)
Heft: 2: Nouveaux musées d'ethnographie

Rubrik: Le funambule

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

PETITE CONTRE-HISTOIRE DE LA SUBURBIA AMÉRICAINE

Ville, architecture et politique

Les films hollywoodiens relaient souvent une vision de la *suburbia* (banlieue) américaine respectant le récit soi-disant fondateur d'un tel développement urbain de l'après-guerre : cette forme semi-urbaine visait à inciter l'accès à la propriété pour la classe moyenne. Sans contredire ce récit, cette courte contre-histoire de la *suburbia* américaine s'efforce d'en complexifier la lecture, en y apportant cinq éléments additionnels.



1) Le premier est celui du territoire national et de son infrastructure. En 1949, cinq entreprises liées à l'industrie automobile, dont General Motors, sont accusées (sans être poursuivies) d'entente visant à établir un monopole, lorsqu'elles achètent les tramways et trains électriques de 45 villes américaines, dans le but de les détruire. Le règne de la voiture est consolidé par le «National Interstate and Defense Highways Act» établi par l'administration Eisenhower et voté en 1956. Celui-ci envisage la construction massive des autoroutes américaines sur l'ensemble du territoire. Ces autoroutes sont conçues comme pouvant potentiellement servir l'armée dans un contexte incertain de guerre froide. C'est ainsi que l'on peut voir des essais d'atterrissage d'avions militaires de l'OTAN sur de nouvelles autoroutes en Allemagne de l'Ouest à la même époque.

2) A l'échelle des Etats, la *suburbia* et son étalement urbain permettent à la fois une dispersion géographique des humains et des ressources. Cette dispersion est envisagée comme réponse stratégique au risque de bombardement nucléaire¹. On trouve ainsi de nombreuses études d'époque et des exercices à taille réelle examinant l'impact matériel qui résulterait d'une telle attaque militaire.

3) Au niveau de l'espace urbain, l'individualisation des corps par le biais de l'automobile, ainsi que le renoncement à l'espace urbain de type européen, permettent un contrôle

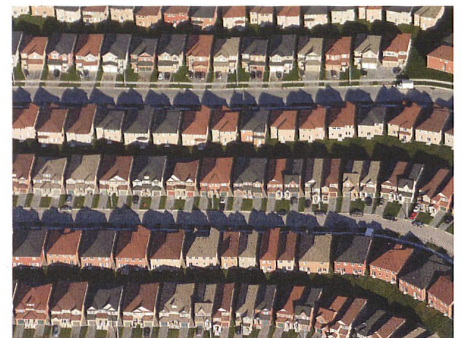
de la population et des mouvements sociaux potentiels. Le shopping mall et ses avatars deviennent les espaces aseptisés, privatisés et rentables de la rencontre avec l'altérité. Ceux-ci sont policés par des forces de sécurité, elles aussi privatisées.

4) Passons désormais à la maison suburbaine. Le travail d'Olivia Ahn sur la ville suburbaine de Levittown (Long Island) nous montre combien l'architecture de l'espace domestique est déterminé par le genre : la femme de l'après-guerre doit redevenir la figure casanière qu'elle avait été avant la guerre. La maison suburbaine est donc conçue de telle manière que la femme en soit l'usagère principale, comme l'argumente le designer Henry Dreyfuss lorsqu'il définit des rôles précis pour ses deux modèles corporels et «genrés», Joe et Josephine. Le design d'objets ou de véhicules militaires, au bureau ou à l'usine, sera ainsi conçu autour du corps de Joe, alors que les objets domestiques (l'aspirateur, le téléphone, le fer à repasser, etc.) seront imaginés à partir de celui de Josephine.

5) La construction suburbaine se fait à la même époque que le développement de l'industrie pharmaceutique au sein d'une société qui s'affirme de plus en plus en opposition au modèle collectiviste. C'est ainsi que la pilule contraceptive est produite, distribuée et enfin consommée par de nombreuses femmes américaines, comme l'explique Beatriz Preciado dans son livre *Testo Junkie*



(Grasset, 2008). La pilule, objet paradigmatique dont l'ingestion volontaire constitue une sorte de cérémonial politique pour Preciado, intervient donc au sein d'un programme alliant gestion démographique et production de capital.



Nous pouvons conclure par l'évocation du livre *Relocations* (New York University Press, 2011) de Karen Tongson, qui analyse de quelle manière le récit dominant d'une *suburbia* blanche génératrice d'un imaginaire hétérosexuel fort – la *suburbia* étant généralement le lieu approprié de la reproduction – peut se trouver dérangé par un autre imaginaire produit par les populations suburbaines queer et/ou de couleur, exclues du récit originel. Ces populations occupent pourtant une place majoritaire au sein de nombreuses régions suburbaines comme c'est le cas de celles décrites par Tongson, l'Inland Empire et l'Orange County, toutes deux en Californie. L'architecture participant largement à la formation des imaginaires, nous pouvons envisager chacun des éléments ici énumérés comme des accès permettant d'intervenir sur l'espace sururbain, un milieu beaucoup plus politique que ne le laisse deviner sa tranquillité déconcertante.

Léopold Lambert

¹ Cf. les travaux de Peter Gallison et de Joseph Masco.