

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL

LE RÔLE DU PATRIMOINE BÂTI DANS LE PROCESSUS DE LA
REVITALISATION DES QUARTIERS CENTRAUX : LE CAS DE LA
MICHIGAN CENTRAL STATION ET DU QUARTIER DE CORKTOWN, À
DÉTROIT

MÉMOIRE PRÉSENTÉ COMME EXIGENCE PARTIELLE
DE LA MAÎTRISE EN GÉOGRAPHIE
UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL

PAR
CHARLES GAGNÉ FOURNIER

NOVEMBRE 2017

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL
Service des bibliothèques

Avertissement

La diffusion de ce mémoire se fait dans le respect des droits de son auteur, qui a signé le formulaire *Autorisation de reproduire et de diffuser un travail de recherche de cycles supérieurs* (SDU-522 – Rév.07-2011). Cette autorisation stipule que «conformément à l'article 11 du Règlement no 8 des études de cycles supérieurs, [l'auteur] concède à l'Université du Québec à Montréal une licence non exclusive d'utilisation et de publication de la totalité ou d'une partie importante de [son] travail de recherche pour des fins pédagogiques et non commerciales. Plus précisément, [l'auteur] autorise l'Université du Québec à Montréal à reproduire, diffuser, prêter, distribuer ou vendre des copies de [son] travail de recherche à des fins non commerciales sur quelque support que ce soit, y compris l'Internet. Cette licence et cette autorisation n'entraînent pas une renonciation de [la] part [de l'auteur] à [ses] droits moraux ni à [ses] droits de propriété intellectuelle. Sauf entente contraire, [l'auteur] conserve la liberté de diffuser et de commercialiser ou non ce travail dont [il] possède un exemplaire.»

REMERCIEMENTS

Avant de commencer, j'aimerais remercier les gens qui m'ont appuyé durant la construction de ce travail. D'abord, je tiens à souligner l'implication déterminante de mon directeur de recherche, Sylvain Lefebvre, tout au long du processus. Bien sûr, ses conseils m'ont été précieux. Toutefois, c'est de sa passion et de son engagement dont je me suis le plus nourri. Cette passion que j'ai pour l'aménagement du territoire m'a été transmise par lui tout au long de mon parcours universitaire et me suivra dans ma vie professionnelle. En outre, ses qualités de motivateurs sont indéniables, rien de mieux qu'une rencontre avec Sylvain pour ressentir un puissant électrochoc et une motivation renouvelée à poursuivre le travail.

Merci également à mes parents sans qui je n'aurais jamais été en mesure d'accomplir ce travail. Sans leur support moral indéfectible et, il faut le dire, leur aide financière, les pages qui suivent n'auraient jamais été écrites. Je tiens également à remercier ma copine exceptionnelle, Camille-Charlotte, pour son soutien inébranlable et ses précieux encouragements. Je dois aussi remercier mes amis, ils se reconnaissent, qui se sont intéressés à ce projet depuis le début, ils ont été une motivation constante. Il importe également de souligner le rôle fondateur de Cédric Glorioso-Deraiche, un complice de travail hors pair. La réalisation de ce travail, je vous la dois à tous et toutes.

Finalement, un énorme merci à l'équipe de Hostel Detroit, Evan, Zach et Eric, qui ont rendu possible les multiples séjours à Détroit. Leur accueil et leur générosité sans borne ont fait du travail de terrain un moment inoubliable. Thanks guys!

TABLES DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS	i
LISTE DES FIGURES.....	ix
LISTE DES TABLEAUX.....	xi
RÉSUMÉ	xii
INTRODUCTION	13
CHAPITRE I.....	4
MISE EN CONTEXTE : LE DÉCLIN DE LA <i>RUST BELT</i>	4
1.1 Contexte d'apparition des <i>shrinking cities</i>	5
1.1.1 Crise de l'industrie.....	6
1.1.2 Développement du réseau autoroutier	8
1.1.3 Crise démographique	9
1.1.4 Tensions raciales.....	9
1.1.5 Le développement de la banlieue.....	10
1.1.6 Brève comparaison avec le contexte européen	12
1.1.7 Les cicatrices de l' <i>urban renewal</i>	14
1.2 Conséquences du déclin (ou la poursuite du cercle vicieux).....	16
1.2.1 Les enjeux environnementaux	17
1.2.2 La perte de services.....	18
1.2.3 La perte de légitimité du gouvernement municipal	19
1.3 La résilience des <i>shrinking cities</i>	20

1.4 Détroit, un cas unique	21
CHAPITRE II.....	24
MÉTHODOLOGIE	24
2.1 Question et hypothèse principale	24
2.1.1 Questions et hypothèses secondaires.....	25
2.2 Type de recherche et approche	26
2.3 Collecte de données	28
2.3.1 Revue de la littérature	28
2.3.2 Travail de terrain	29
2.4 Traitement et analyse des données.....	38
CHAPITRE III.....	40
PROBLÉMATIQUE : DES ENJEUX PORTEURS DE CONFLITS.....	40
3.1 Remise en question de l'urbanité.....	41
3.2 Les friches urbaines	42
3.2.1 Le dilemme de la conservation ou de la démolition du patrimoine bâti	43
3.2.2 Réappropriation des friches urbaines	46
3.3 La revitalisation de l'espace urbain	48
3.3.1 De gouvernement à gouvernance	50
3.3.2 Changer l'identité territoriale	51
3.3.3 Revitalisation rime souvent avec gentrification	53
3.4 Pourquoi lier ces deux éléments? Pertinence géographique et sociale	55
3.5 Les enjeux transposés dans le réel	58
3.5.1 La Michigan Central Station	58
3.5.2 Le quartier de Corktown	60

3.5.3 Présentation de la zone d'étude	61
CHAPITRE IV	63
CADRES THÉORIQUE ET CONCEPTUEL	63
4.1 Cadre théorique	63
4.1.1 La notion de territoire et sa vocation identitaire	64
4.1.2 La territorialité	66
4.2 Cadre conceptuel	67
4.2.1 Revitalisation	68
4.2.2 La friche urbaine	79
CHAPITRE V	100
PRÉSENTATION DE LA ZONE D'ÉTUDE	100
5.1 Détroit, la tempête parfaite	100
5.1.1 L'âge d'or	101
5.1.2 Les crises.....	104
5.2 Détroit : la situation actuelle	114
5.2.1 Le 7,2 miles carré.....	118
5.3 La zone d'étude	120
5.3.1 Corktown	121
5.3.2 La Michigan Central Station.....	131
CHAPITRE VI.....	138
CADRE OPÉRATOIRE	138
6.1 Le système d'acteurs	139
6.1.1 Les acteurs	139
6.1.2 Les interrelations.....	140

6.1.3 L'influence relative des acteurs.....	141
6.2 La perception	142
6.2.1 Variation selon l'acteur	144
6.2.2 L'échelle spatiale.....	145
6.2.3 L'âge.....	146
6.2.4 L'image véhiculée par les médias	147
6.2.5 Mise en scène spatiale	148
6.3 L'attractivité.....	150
6.3.1 Résidentielle	150
6.3.2 Commerciale	151
6.3.3 Marketing territorial	152
CHAPITRE VII	154
PRÉSENTATION DES RÉSULTATS	154
7.1 Le système d'acteurs.....	154
7.1.1 Les acteurs.....	155
7.1.2 Les interactions	161
7.1.3 L'influence relative des acteurs.....	165
7.2 Perception	169
7.2.1 Variation selon l'acteur	170
7.2.2 Échelle spatiale.....	180
7.2.3 L'âge.....	184
7.2.4 L'image véhiculée par les médias	187
7.2.5 Mise en scène	191

7.3 L'attractivité	202
7.3.1 Résidentielle.....	202
7.3.2 Commerciale.....	211
7.3.3 Marketing territorial.....	216
CHAPITRE VIII	226
ANALYSE DES RÉSULTATS	226
8.1 La gouvernance décortiquée.....	226
8.1.1 Des acteurs aux intérêts divers.....	227
8.1.2 Peu de vases communicants.....	229
8.1.3 La CBA, l'acteur dominant.....	230
8.2 La Michigan Central Station, un marqueur territorial	232
8.2.1 La valeur varie avec l'usage	233
8.2.2 Analyse scalaire de la « hauteur » du lieu	235
8.2.3 L'âge, révélateur des époques.....	238
8.2.4 Le spectacle médiatique.....	239
8.2.5 Le Roosevelt Park, point de salut	241
8.3 L'attractivité, rencontre du passé et du présent	242
8.3.1 Le village gaulois.....	242
8.3.2 Destination tendance.....	245
8.3.3 Une double identité.....	246
8.4 Réponse au questionnaire général	248
8.4.1 Perceptions multiples et polarisées	249
8.4.2 Corktown, une destination	252

8.4.3 Réponse à la question principale de recherche.....	254
CONCLUSION	257
Retour sur l'expérience	260
Pistes de recherche.....	261
ANNEXE A	265
ANNEXE B	271
ANNEXE C	272
ANNEXE D.....	274
BIBLIOGRAPHIE	278

LISTE DES FIGURES

Figure 1.1 Schématisation de la dévitalisation.....	16
Figure 1.2 Détroit au cœur de la <i>Rust Belt</i>	22
Figure 2.1 Zones d'observation	31
Figure 3.1 La Michigan Central Station.....	60
Figure 3.2 Délimitation de la zone d'étude	62
Figure 4.1 La temporalité de la friche selon Andres (2010)	81
Figure 5.1 Corridors industriels de Détroit (1958).....	103
Figure 5.2 Ségrégation spatiale Détroit / banlieue (2015)	107
Figure 5.3 Déplacement des couronnes résidentielles et industrielles.....	111
Figure 5.4 La superficie de Détroit mise en perspective.....	115
Figure 5.5 La Most Holy Trinity Church en 1930	122
Figure 5.6 Diversité ethnique dans Corktown	123
Figure 5.7 Slow's BBQ.....	125
Figure 5.8 Microferme dans North Corktown	125
Figure 5.9 Le nouveau Tiger Stadium.....	127
Figure 5.10 Le nouveau Tiger Stadium.....	128
Figure 5.11 La Michigan Central Station (1922).....	132
Figure 5.12 La Michigan Central Station vue du sud-ouest (année inconnue).....	133
Figure 5.13 La salle d'attente de la Michigan Central Station (année inconnue).....	134
Figure 5.14 La Michigan Central Station (2014).....	135
Figure 5.15 Préparatifs en vue de l'installation des nouvelles fenêtres de la Michigan Central Station (2012).....	136
Figure 7.1 Opinion des commerçants par rapport à la Michigan Central Station.....	172
Figure 7.2 Comparaison de l'utilisation des qualificatifs à connotation positive et négative	191
Figure 7.3 Différentes percées visuelles	194

Figure 7.4 Ornaments architecturaux de la Michigan Central Station	196
Figure 7.5 Ornaments architecturaux de la Michigan Central Station	196
Figure 7.6 Dégradation esthétique.....	197
Figure 7.7 Dégradation esthétique.....	198
Figure 7.8 Le Roosevelt Park	199
Figure 7.9 Plan de redéveloppement du Roosevelt Park	201
Figure 7.10 Plan de redéveloppement du Roosevelt Park	201
Figure 7.11 Variation du coût des loyers dans Corktown	204
Figure 7.12 Comparaison du réseau cyclable des quartiers du 7,2 mi ²	207
Figure 7.13 Commerce de vélo dans Corktown	208
Figure 7.14 Piste cyclable.....	208
Figure 7.15 Accès piétons et cyclables inhospitaliers	209
Figure 7.16 Changement de densité résidentielle à Détroit.....	210
Figure 7.17 Marquage territorial	218
Figure 7.18 Marquage territorial	218
Figure 7.19 Destination gastronomique.....	221
Figure 7.20 Destination gastronomique.....	221
Figure 7.21 Destination gastronomique.....	222
Figure 7.22 Destination gastronomique.....	222
Figure 7.23 Territoire d'action de la CBA	224
Figure 8.1 Temporalité de la Michigan Central Station selon l'échelle de Gravari- Barbas (2010)	251

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 6.1 Le système d'acteurs	142
Tableau 6.2 La perception.....	149
Tableau 6.3 L'attractivité	153
Tableau 7.1 Présentation des acteurs	161
Tableau 7.2 Observations Roosevelt Park	184
Tableau 7.3 Observations Roosevelt Park	184
Tableau 7.4 Fréquence de l'utilisation de qualificatifs à connotation positive.....	189
Tableau 7.5 Fréquence de l'utilisation de qualificatifs à connotation négative	190
Tableau 7.6 Fréquence de l'utilisation de qualificatifs à connotation négative	190

RÉSUMÉ

Ce mémoire se penche sur l'évaluation de l'influence qu'a le patrimoine bâti sur le processus de revitalisation d'un espace urbain. Afin d'illustrer cette relation, nous nous sommes penchés sur le cas du quartier de Corktown et de la Michigan Central Station, à Détroit. Par la mise en lumière de cette relation, cette recherche vise à comprendre les facteurs qui incitent une population exilée à réinvestir un espace qu'elle a déserté des suites d'une catastrophe, dans ce cas-ci, une catastrophe économique. Il est question ici de découvrir si la présence d'un patrimoine bâti symbolique et identitaire contribue à la revitalisation d'un espace désinvesti. L'intuition première étant que le patrimoine bâti symbolique et identitaire joue effectivement un rôle majeur dans le processus de revitalisation d'un quartier dévitalisé.

Des séances d'observations sur le terrain, des entretiens dirigés, des entretiens semi-dirigés avec des acteurs du milieu ainsi qu'une importante revue de presse ont été effectués dans le but de vérifier l'exactitude de l'hypothèse de recherche. Ces méthodes de collecte de données ont permis de comprendre comment se caractérise le processus de revitalisation, l'importance du patrimoine bâti sur le plan symbolique et identitaire dans le quartier à l'étude ainsi que de tisser des liens entre les deux processus. L'analyse des résultats démontre, d'abord, que le patrimoine bâti contribue à la construction de l'identité locale dont le sentiment d'appartenance varie en intensité selon les individus. Ensuite, il est démontré que la revitalisation du quartier de Corktown transforme cet espace en une destination plutôt qu'un milieu de vie. Le fait que le patrimoine bâti, ici personnifié par la Michigan Central Station, n'ait pas la même importance pour tous les acteurs de la revitalisation et que ce processus ne s'adresse que partiellement à la population locale pousse à nuancer l'hypothèse principale de cette recherche. En effet, il semble que le patrimoine bâti symbolique ait effectivement un impact sur le processus de revitalisation, mais que cet impact est marginal, contrairement à ce qui avait été pressenti.

Mots-clés : Friches urbaines, revitalisation, patrimoine bâti, appropriation de l'espace, Détroit

INTRODUCTION

Les villes grandissent, prospèrent et déclinent en suivant des cycles dont la temporalité diffère selon le contexte particulier de chaque espace (Gallagher, 2013). Les raisons ainsi que la temporalité de la croissance et de la prospérité varient tout autant que les causes du déclin. Une ville peut être dévastée en un éclair par une catastrophe naturelle, les exemples récents de La Nouvelle-Orléans après le passage de Katrina ou celui de Port-au-Prince des suites du tremblement de terre de 2010 nous le rappellent brutalement. Les villes peuvent aussi souffrir énormément de l'impact des conflits armés, l'exemple classique étant les villes européennes des suites de la Deuxième Guerre mondiale. Un troisième type de crise tout aussi grave, mais moins fulgurant, peut frapper les espaces urbains : la catastrophe économique (Jacobs, 1984). Bien que moins spectaculaire que les deux types de catastrophes précédents, notamment en raison d'une temporalité beaucoup plus étendue, la crise économique peut produire des effets tout aussi apocalyptiques. Certes le nombre de morts, de déplacés de même que les dégâts matériels ne font pas la une des journaux à l'échelle internationale. Le déclin lent n'attire pas non plus la sympathie à toutes les échelles, parfois pas même à celle de la région métropolitaine. Or, lorsque l'on se penche sur le cas des villes qui ont été affectées par une catastrophe économique, il devient évident que les contrecoups sont tout à fait violents.

Ces trois types de catastrophes ont plusieurs points en commun. Évidemment, elles engendrent un nombre anormalement élevé de décès et ce à court, moyen et long termes. Elles forcent également le déplacement de la population urbaine vers des lieux où elle sera en sécurité. Ces déplacements sont, entre autres choses, le résultat de la destruction du cadre bâti qui faisait état de milieu de vie dans une ère

précatastrophe. Toutefois, malgré les traumatismes, dans les trois cas catastrophiques, les populations déplacées tendent à revenir à cet endroit transformé qu'ils considèrent toujours bien souvent comme chez eux, faisant preuve d'une incroyable résilience (Paddeu, 2012).

Le cas classique de catastrophe économique en Amérique du Nord est certainement celui de la *Rust Belt*, cette région états-unienne au sud des Grands Lacs qui était autrefois considérée comme l'une des régions industrielles les plus prospères du monde et qui, comme son nom l'indique, croupit maintenant sous la rouille des infrastructures qui ont jadis fait sa gloire. Dans cette région, le cas qui illustre de la façon la plus spectaculaire les ravages que peut engendrer une catastrophe économique est, sans l'ombre d'un doute, celui de la ville de Détroit. En effet, cette ville à la frontière entre le Canada et les États-Unis, qui a connu une croissance fulgurante à partir du début du XX^e siècle et qui fut l'une des plus prospères du monde dans les années 1950 (Gallagher, 2013), subit un lent, mais inéluctable, déclin depuis cette période. Ce déclin est attribuable à une série de crises économiques qui, lentement, mais avec une efficacité effrayante, ont plongé Détroit dans le contexte de misère qu'on lui connaît aujourd'hui. La désindustrialisation et la fuite des emplois ont entraîné un déclin de l'économie de la ville qui a, à son tour, engendré une baisse démographique, le tout dans un cercle vicieux qui durera 50 ans (Staszak, 1999). Avec cette désindustrialisation et ce déclin économique apparaissent les friches urbaines, souvenirs de cette ère précatastrophe et de la gloire passée.

Ce mémoire s'intéressera à ce qui motive les gens à réinvestir ces espaces urbains affectés par une catastrophe économique de l'ampleur de celle observable à Détroit. Nous allons explorer le rôle, autant symbolique que physique, du patrimoine bâti sur ce processus. En d'autres mots, nous cherchons à comprendre la complémentarité entre la revitalisation et la présence de friches urbaines dans un espace donné, à l'échelle locale. Pour ce faire, nous utiliserons le cas du quartier de Corktown, à Détroit, un quartier au cœur d'un vigoureux élan de revitalisation, mais

toujours aux prises avec des friches urbaines de toutes tailles. Dans ce quartier historique, on remarque que la revitalisation se fait généralement en valorisant le patrimoine bâti, ce processus de réinvestissement côtoie la ruine dans une relative harmonie. De ces bâtiments en ruine, aucun n'a une valeur symbolique aussi puissante et polarisante que la Michigan Central Station, l'ancienne gare centrale de Détroit qui se trouve à la limite ouest du quartier à l'étude. En observant l'allure générale du paysage de Corktown, la première intuition est que la Michigan Central Station joue un rôle prépondérant dans le processus de revitalisation du quartier. Par contre, une recherche approfondie sur le sujet démontre que la situation est beaucoup plus nuancée et complexe. Il apparaît en effet que les enjeux qui entourent cette friche urbaine soient éminemment conflictuels. Nous utiliserons donc le cas de Corktown ainsi que de la Michigan Central Station pour illustrer le rôle du patrimoine bâti et de la ruine dans le processus de revitalisation.

Le premier chapitre de ce mémoire a pour objet d'établir le contexte général de cette recherche, celui d'une *shrinking city* au sein de la *Rust Belt* états-unienne. Dans le second chapitre, nous exposerons la méthodologie de recherche. Les différents éléments de problématique, les aspects qui engendrent le conflit en lien avec la sortie de crise d'un espace ayant vécu un long déclin, sera le sujet du troisième chapitre. Le quatrième chapitre est celui au cours duquel nous préciserons le cadre théorique et conceptuel guidant notre réflexion. La zone d'étude sera présentée en détail lors du cinquième chapitre. À partir du sixième chapitre, celui portant sur le cadre opératoire de cette recherche, s'entame la portion ayant nécessité la collecte de données sur le terrain. Les résultats de cette collecte de données seront présentés au septième chapitre. Finalement, dans le huitième et ultime chapitre de cette recherche, nous effectuerons l'analyse de ces résultats, ce qui nous permettra de répondre à notre questionnement général.

CHAPITRE I

MISE EN CONTEXTE : LE DÉCLIN DE LA *RUST BELT*

Les grandes villes industrielles du nord des États-Unis, dans la région des Grands Lacs autrefois connue sous le nom de la *Manufacturing Belt*, se sont développées à partir des années 1900 en profitant de la forte demande en biens usinés engendrée par la hausse du pouvoir d'achat individuel ainsi que par les deux Guerres mondiales. Ces grands conflits mondiaux ont durement affecté les villes européennes et japonaises, notamment en détruisant leurs principales infrastructures industrielles. Au contraire, durant cette période, le secteur industriel des villes états-uniennes n'a cessé de se développer suivant les principes du fordisme¹. La fin de la Deuxième Guerre mondiale consacre les États-Unis comme la première puissance économique mondiale et la *Manufacturing Belt* constitue le cœur industriel de cette économie (Rybczynski & Linneman, 1999).

Les Trente Glorieuses, la période de trente ans suivant la fin de la Deuxième Guerre mondiale, est une ère de forte croissance économique à l'échelle du monde occidental. Cependant, dans la *Manufacturing Belt*, ces années sont marquées par un déclin subtil, mais constant, s'accéléralant dans les années 1980, décennie durant laquelle on constate le ralentissement économique, la stagnation, voire parfois la récession des économies urbaines florissantes des Trente Glorieuses (Jacobs,

¹Principe ayant influencé non seulement la production manufacturière, mais aussi l'organisation spatiale urbaine, nous y reviendrons dans le chapitre 5.

1984). En effet, la production industrielle est en déclin aux États-Unis, notamment en raison de la concurrence internationale qui commence à prendre de la vigueur. Ce faisant : « aux États-Unis, l'impensable s'est produit. [...] l'économie industrielle s'est érodée et une bonne part de ce qui en reste sombre dans l'obsolescence comparativement à l'industrie du Japon et des régions dynamiques de l'Europe » (Jacobs, 1984, p. 12). Cette érosion de l'économie est la cause principale de la dégradation, littéralement, de la *Manufacturing Belt*, plutôt reconnue depuis les années 1980 comme la *Rust Belt*, la ceinture de la rouille.

Ce que Jacobs (1984) ne pouvait savoir à cette époque, c'est que la situation allait continuer de se dégrader. En effet, les villes industrielles états-uniennes n'ont jamais su s'adapter aux changements de l'économie mondiale, au point où elles sont devenues, du moins dans la perception populaire, des lieux « de débauche, de violence, de mauvaise qualité de vie, de chaos et d'intense ségrégation » (Recoquillon, 2009, p. 181). Cette glissade de la ville industrielle toute puissante vers le lieu perverti ici décrit constitue le contexte dans lequel s'inscrit ce travail de recherche.

1.1 Contexte d'apparition des *shrinking cities*

Plusieurs chercheurs se sont penchés sur la problématique du nom à attribuer au phénomène décrit plus haut (Fol & Cunningham-Sabot, 2010; Gallagher, 2013; Hollander *et al.* 2009; Rybczynski & Linneman, 1999). Fol et Cunningham-Sabot (2010) ont déterminé, après avoir effectué une revue de littérature sur le sujet, que le terme français qui décrirait le mieux cette situation serait celui de *ville en déclin*. Toutefois, les mêmes auteurs soulignent l'imprécision de ce terme, trop d'éléments semblent être négligés. Hollander (2009) et son équipe consolident l'utilisation du terme de *shrinking city*, appellation qu'appuient Fol et Cunningham-Sabot (2010) qui

jugent qu'elle décrit mieux la situation globale de ces villes que la traduction française proposée. Gallagher (2013), de son côté, propose le qualificatif de *legacy city* : « "legacy cities", the notion being that these cities carry a heritage of prestige and power, the remnants of which command respect even today » (Gallagher, 2013, p. 4), ajoutant que le rôle de ces villes est celui d'un lieu de mémoire, particulièrement à l'échelle de leur région métropolitaine, et que toutes les villes connaîtront une phase de déclin, que c'est dans le cycle normal de la vie des espaces urbains. La complexité de nommer ce phénomène tient du fait que les causes et les conséquences sont diverses et variables en intensité relative selon le cas à l'étude.

Les *shrinking cities* sont caractérisées par la dégradation de certains quartiers, des lots abandonnés, un taux de criminalité élevé, par une population vieillissante surtout composée de minorités culturelles ainsi que par un grave manque en matière de services publics (Hollander *et al.*, 2009). Elles sont le résultat, qui paraissait autrefois invraisemblable, d'un concours de circonstances, d'une accumulation de crises successives et concurrentes, ayant créé une tempête parfaite à l'échelle de la *Rust Belt* états-unienne.

1.1.1 Crise de l'industrie

Le premier facteur ayant conduit les *shrinking cities* à l'état de désolation actuellement observable est la crise de leur secteur industriel respectif (Benali, 2012). En effet, les villes en déclin, particulièrement celles de la *Rust Belt*, partagent cette caractéristique d'avoir grandi et prospéré autour d'un seul secteur industriel (Morill, 2014). Ce dernier étant si puissant au sein de la ville qu'il devient irremplaçable au moment où il disparaît. D'autant plus que cette disparition soudaine, parce que perçue comme impossible, se fait avant que les autorités planificatrices n'aient eu le temps de définir une stratégie de remplacement de cette mono-industrie (Jacobs, 1984).

Cette crise du secteur industriel est elle-même le résultat de la combinaison de plusieurs facteurs. D'abord, il importe de comprendre que les usines se trouvant dans les villes de la *Rust Belt* datent du début du XX^e siècle. Tout au long des Trente Glorieuses, ces infrastructures deviennent obsolètes en raison des avancées technologiques rapides dans le domaine de la production industrielle (Benali, 2012). Devant cette désuétude, les entreprises se voient contraintes de moderniser leurs lieux de production pour demeurer compétitives. Cependant, les patrons et actionnaires de ces entreprises réalisent rapidement qu'il est largement plus profitable de reconstruire une usine neuve hors des limites de la ville plutôt que de rénover un bâtiment dépassé et dont les dimensions ne correspondent plus aux standards de production et minent la compétitivité (*Ibid.*). C'est que depuis l'édification de ces usines, la ville s'est aussi construite et densifiée aux alentours. Ce faisant, la ressource foncière est devenue une denrée rare et très en demande, l'expansion rentable d'un bâtiment industriel en milieu urbain devient donc pratiquement impossible. À l'inverse, l'espace hors des limites de la ville est, quant à lui, beaucoup plus abondant et abordable ce qui pousse les entreprises à délocaliser leur production vers ce territoire (Galster, 2014; Jacobs, 1984).

Ce processus de désindustrialisation prend un second souffle lorsqu'il est stimulé par la concurrence nationale et internationale; par des territoires qui offrent non seulement la ressource foncière à un prix dérisoire, mais également la main d'œuvre. Car si les vieilles villes industrielles du Nord ont développé une forte culture syndicale, ce n'est pas le cas pour les jeunes villes en croissance du Sud des États-Unis, encore moins pour celle du Nord du Mexique, par exemple (Benali, 2012; Morill, 2014). Face à cette concurrence, les villes industrielles de l'époque fordiste perdent peu à peu leurs entreprises pour une raison qui paraît simple avec le recul « the basic underlying reason for urban decline is that major export sectors of the urban economy are no longer competitive against producers in other regions » (Morill, 2014, p. 69). De plus, la désindustrialisation est aujourd'hui stimulée par le

« processus de globalisation qui d'une part, déplace les investissements d'un territoire à un autre de manière accélérée et d'autre part délaisse les espaces situés à l'écart des réseaux d'information et de communication » (Fol & Cunningham-Sabot, 2010, p. 674). Face à cette situation, Jacobs (1984) affirme, de façon prophétique, que ce déplacement d'industries vers d'autres territoires n'aura pour effet unique de les enrichir jusqu'à ce qu'un nouveau territoire concurrent offre des avantages comparatifs nouveaux à l'entreprise propriétaire de l'usine. Cette dernière fermera ses portes et le cycle du déclin s'enclenchera pour la ville nouvellement désindustrialisée.

1.1.2 Développement du réseau autoroutier

Le déclin du secteur industriel des villes fordistes est, dans une moindre mesure, attribuable aux progrès technologiques en matière de transport et de communications. En effet, bien que les avancées en matière de transport de personnes et de marchandises n'aient pas directement causé la désindustrialisation des villes fordistes, elles l'ont grandement facilité (Benali, 2012; Raffestin, 1987). Le développement rapide du réseau autoroutier, supporté à grands frais par l'État fédéral dans le cadre de la mise en œuvre de l'*Interstate Act* (1956), a permis le déplacement plus rapide et efficace des marchandises et des personnes partout sur le territoire états-unien (Rybczynski & Linneman, 1999). Ce nouveau réseau a complètement déclassé le train comme moyen de transport des marchandises, mais surtout des personnes. Ce faisant, « now, a small city with an airport and access to an interstate highway became just as good a place from which to conduct business as the downtown of a large city » (Rybczynski & Linneman, 1999, p. 32). La petite ville dans ce cas-ci étant la ville de banlieue qui devient tout aussi attractive que sa métropole puisque le développement de ces nouvelles infrastructures de transport (autoroutes et aéroport) fait en sorte que les limites de la connectivité sont repoussées,

les infrastructures de transport traditionnelles ne sont plus des centralités stratégiques dans la ville (Jacobs, 1984).

1.1.3 Crise démographique

Outre la crise de la désindustrialisation, les *shrinking cities* vivent aussi une crise démographique. En effet, ces villes tiennent aussi leur nom du fait que leur population décline, au même titre que leur économie. Cette crise s'amorce dans les années 1960 lorsque la montée en puissance du mouvement des droits civiques attise les tensions raciales. Ces tensions sont particulièrement exacerbées dans les villes qui sont le lieu des manifestations et des contestations populaires. Ces tensions accéléreront un exode, déjà entamé, mais lent, de la population blanche vers un nouveau territoire en pleine expansion dans la *Rust Belt* : la banlieue.

1.1.4 Tensions raciales

Grâce aux mouvements des droits civiques, les Afro-américains, vivant surtout au Sud des États-Unis avant la Deuxième Guerre mondiale, sont de plus en plus nombreux à entrevoir un avenir meilleur pour leur famille (Ryan, 2012). Vers la fin des années 1950, la réputation de la *Manufacturing Belt* n'est plus à faire : c'est l'endroit où se réalise le rêve américain (Sugrue, 1996). On remarque donc une forte migration d'Afro-américains du Sud, surtout agricole, vers les villes industrielles du Nord. Or, ces villes ne sont pas l'*Eldorado* attendu. En effet, dans la plupart des villes de la *Manufacturing Belt*, certaines font exception, les Afro-américains ne sont pas les bienvenus. Les tensions montent graduellement entre les Blancs et les Afro-américains qui veulent s'installer en ville (Staszak, 1999). À Détroit, par exemple, ces

tensions atteignent leur paroxysme en 1967 lorsque des émeutes éclatèrent en pleine ville (Gallagher, 2013), nous y reviendrons plus tard. La population blanche, appartenant à la classe moyenne pour la grande majorité, décide de quitter l'espace urbain et migre vers la banlieue, phénomène qualifié, à juste titre, de *white flight* car cet exil n'était possible uniquement pour les gens aisés qui avaient non seulement suffisamment d'argent pour se payer une maison pavillonnaire en banlieue, mais aussi une voiture pour se déplacer, moyens financiers alors exclusifs à la classe moyenne blanche (Morill, 2014).

Il est important ici de se rappeler que cet exode de la classe moyenne vers la banlieue se fait en même temps que la désindustrialisation décrite dans la section précédente. Ce faisant, non seulement les emplois se font de moins en moins nombreux dans ces villes désertées par l'industrie, elles comptent aussi sur de moins en moins de population, le flot de migrants vers la ville étant moindre que celui des gens qui la fuient vers la couronne métropolitaine (Franklin, 2014). De plus, les nouveaux arrivants ne sont généralement pas très éduqués ce qui pose une nouvelle contrainte lorsque vient le temps de tenter de se trouver un emploi dans un contexte où ces derniers se raréfient (*Ibid.*). Cette image de la ville multiethnique, pauvre et où le crime atteint des niveaux terrifiants s'enracine tranquillement dans l'esprit des gens l'ayant fui et qui n'ont, désormais, plus aucun contact avec elle (Recoquillon, 2009).

1.1.5 Le développement de la banlieue

Souvent décrite comme l'instigatrice de tous les maux en lien avec les *shrinking cities* états-uniennes, la banlieue a le dos large. Certes, cet espace qui brouille la frontière entre le milieu rural et le monde urbain est issu de la désindustrialisation et de l'exode de la population des villes (Halleux & Lambotte, 2008). Certains chercheurs soutiennent que la banlieue est la limite qui freine le

développement, donc la croissance, de la ville et qui la contraint donc à stagner puis à décliner (Bowman & Pagano, 2000; Hollander *et al.*, 2009). Toutefois, bien que l'analyse de la dualité ville-banlieue mène au constat que cette dernière est un agent de ségrégation spatiale (Farley *et al.* 1993), d'inégalités sociospatiales (Gallagher, 2013 ; Galster, 2014; Harvey, 2011) et une aberration environnementale à plusieurs niveaux (Benali, 2012; Harvey, 2011), la banlieue n'est que le reflet du malaise états-unien face au monde urbain qui est lui-même le résultat d'une mauvaise gestion de la part des gouvernements à toutes les échelles (Harvey, 2011; Jacobs, 1984). La banlieue est aussi une manifestation de la nature fondamentale du capitalisme et de son besoin constant de croître en ce sens qu'elle agit comme le support à la création de nouveaux besoins qui n'existent pas en ville (Harvey, 2011).

Les *shrinking cities*, nous l'avons vu, souffrent d'une perte constante de population. Il est légitime de se demander vers où migrent les gens qui fuient la ville centre, la *legacy city*. Si les villes postindustrielles connaissent une baisse démographique depuis les années 1950, cette tendance est complètement inversée à l'échelle des régions métropolitaines, ces dernières gagnent sur le plan démographique depuis la même époque (Franklin, 2014). Cependant, s'il semble logique que la population d'une ville quitte cette dernière pour s'installer dans sa couronne métropolitaine, Franklin (2014) soutient que c'est de moins en moins le cas. En effet, aux États-Unis, les migrations se font à l'échelle nationale selon l'attractivité des pôles d'emploi, les régions métropolitaines aux prises avec un déclin démographique perdent, généralement, leur jeune population en âge de travailler au profit des régions métropolitaines en croissance économique. Globalement, la région de la *Rust Belt* perd de sa population au profit de la *Sun Belt*, la couronne des « jeunes » villes industrielles du sud et de la côte ouest des États-Unis qui sont actuellement en croissance (Morill, 2014). Que ce soit à l'échelle unique d'une région métropolitaine ou à celle de toutes ces régions à travers le pays, il semble clair que les

gens se déplacent, selon leurs capacités, à la recherche d'un mode de vie qui leur convient.

Cette fuite de population de la ville vers la banlieue et entre les régions métropolitaines est aussi attribuable au développement des infrastructures de transport qui permettent à ceux qui possèdent une voiture, donc une liberté, de se déplacer à guise (Ryan, 2012). La possibilité de profiter d'un grand terrain en banlieue est également un stimulus poussant à l'exode vers cet espace (*Ibid.*). Le problème étant que la disponibilité d'un grand terrain pour une fraction de ce qu'un lot de taille équivalente coûte en ville plombe le marché immobilier urbain et favorise grandement celui de la banlieue. Ce marché qui impose les conditions *sine qua non* d'être propriétaire autant d'une maison que de voitures fait de la banlieue un lieu exclusif pour la classe moyenne (Bacqué & Fol, 2005). « L'histoire de la ségrégation urbaine aux États-Unis est inscrite dans le développement des villes et est indissociable de la constitution de la banlieue » (*Ibid.*, p. 82-83), non seulement l'histoire de la ségrégation urbaine, mais aussi celle de la pauvreté urbaine.

1.1.6 Brève comparaison avec le contexte européen

Les États-Unis n'ont pas le monopole en ce qui a trait au problème des *shrinking cities*, l'Europe aussi est aux prises avec ce problème. Bien que les villes en déclin du vieux continent partagent plusieurs points communs avec leurs *alter egos* états-uniens, il est possible de souligner quelques différences intéressantes. Les chercheurs se penchant sur ce phénomène en Europe soulignent le faible taux de fécondité chez les femmes dans les villes en déclin (Hospers, 2014; Mah, 2012), paramètre qui n'est pas pris en compte dans les études aux États-Unis. Ce faisant, on se rend compte que la population vieillit et ne se renouvelle pas. Dans l'ancien Bloc de l'Est, les *shrinking cities* sont apparues après la chute du rideau de fer; de

nombreuses villes n'ayant pas réussi à s'adapter au changement de système économique (Hospers, 2014).

La comparaison entre les villes en déclin européennes et états-uniennes est féconde lorsqu'on aborde leurs façons distinctes de gérer ledit déclin économique et démographique. Les villes états-uniennes, particulièrement celles de la *Rust Belt*, se sont développées selon un modèle bien défini : un centre financier entouré d'une couronne industrielle elle-même ceinturée par un secteur résidentiel (Staszak, 1999). Or, ce principe reprend l'idéologie de production-consommation fordiste, la ville industrielle états-unienne a été construite selon les principes de la croissance. Cette organisation de l'espace est, généralement, beaucoup moins frappante dans les vieilles villes européennes (Fol & Cunningham-Sabot, 2010).

La philosophie selon laquelle une ville a été construite semble influencer sa façon d'aborder son déclin. En effet, les gouvernements des villes états-uniennes n'acceptent pas le déclin; la ville doit continuer de croître (Ryan, 2012). Cette quête constante vers la croissance a motivé certaines décisions urbanistiques ayant pour but de relancer la croissance, mais qui ont, elles aussi, contribué à perpétuer le cercle vicieux de la dévitalisation. L'enjeu avec ces initiatives urbanistiques est qu'elles s'adressent à une population extérieure à qui il est impératif de vendre la ville. Or, l'énergie dépensée à attirer une nouvelle population draine toutes les ressources disponibles pour encourager le maintien de la population actuelle.

Les villes européennes ont parfois une façon d'aborder le déclin différente de l'attitude dominante en Amérique du Nord : elles acceptent le déclin. En effet, certaines villes européennes tentent de gérer les impacts de ce phénomène de façon à stabiliser leur population. Ces villes ont pour objectif de retenir leur population actuelle plutôt que d'en attirer une nouvelle. Pour y parvenir, elles améliorent le milieu de vie qu'elles offrent à leurs citoyens en augmentant l'offre en services, par exemple (Hospers, 2014). C'est dans ce contexte qu'apparaît la participation

citoyenne, cette dernière ayant pour but de trouver des solutions au déclin et de maintenir une certaine qualité de vie pour la population locale. La participation citoyenne se veut une réponse à cette incapacité chronique des autorités municipales à s'adapter aux changements. En lien avec ce phénomène, certains chercheurs notent la naissance d'un nouveau type de gouvernance urbaine, sujet qui sera traité plus loin (Simard, 2000).

1.1.7 Les cicatrices de l'*urban renewal*

Aux États-Unis, dans les décennies 1960 à 1980, une des solutions urbanistiques proposées par le gouvernement fédéral en réponse à la crise des *shrinking cities* est celle de l'application des principes de l'*urban renewal*. Cette philosophie urbanistique préconise la mise en place d'aménagements brutaux nécessitant des démolitions systématiques, le tout dans le but de relancer l'économie urbaine (Bacqué, 2006; Ryan, 2012). Ces aménagements consistent en la construction de larges autoroutes reliant la banlieue au centre-ville ou en l'édification d'imposants équipements de divertissement tels des stades (McCarthy, 2002; Ryan, 2012). La première étape de ces projets est, évidemment, de libérer de l'espace de façon à pouvoir construire ces équipements modernes. Le hic étant que cet espace est, généralement, occupé par de vieilles maisons et par d'autres bâtiments conférant une certaine profondeur architecturale et historique à la ville, justifiant son statut de *legacy city* (Gallagher, 2013). Une des critiques à l'égard des projets de l'*urban renewal* se trouve justement non seulement dans cette destruction sauvage du patrimoine bâti, mais aussi dans l'absence totale de considération pour l'esthétique typique des villes industrielles états-uniennes traditionnelles (Mallach, 2011). Une seconde critique est que les décisions de ce type de pratiques sont prises par les différents paliers de gouvernement et sont totalement déconnectées des réalités

locales en lien avec le mode de vie de la population concernée et l'intégrité du tissu urbain (Ryan, 2012).

La recherche de la croissance économique est la raison principale de la mise en place de ces projets (Harvey, 2011). « Urban renewal was, of course, supported by a “growth machine” that included politicians, legislators, and business leaders whose influence far outweighed that of planners » (Ryan, 2012, p. 17). La construction d'autoroutes devait permettre un transit rapide de la banlieue vers le centre-ville, le lieu des emplois du secteur tertiaire. La construction de grands équipements de divertissement devait redonner une certaine notoriété internationale aux villes en déclin (McCarthy, 2002). Force est d'admettre que les objectifs visés par les décideurs n'ont été que partiellement atteints (Harvey, 1989; McCarthy, 2002).

Là n'est pas l'unique drame. En effet, si ces initiatives urbanistiques avaient porté fruit, leur violence aurait probablement été atténuée. Or, ces grands projets étaient financés par le gouvernement fédéral jusque dans les années 1980, ère de l'avènement du paradigme néolibéral dans la gestion des fonds publics. Ce faisant, de nombreux projets ont été mis en veilleuse par manque de liquidités (Ryan, 2012.). L'arrêt, parfois l'abandon, des projets d'*urban renewal* a laissé des cicatrices qui sont encore bien visibles sur le tissu urbain. Il est d'autant plus triste de constater qu'après la destruction de l'identité patrimoniale d'un espace, jamais rien ne l'a remplacé. Ironiquement, l'*urban renewal*, qui avait pour but de relancer les *shrinking cities* a plutôt eu pour effet d'accélérer l'augmentation du taux de vacances des lots dans l'espace urbain.

1.2 Conséquences du déclin (ou la poursuite du cercle vicieux)

Le concours de circonstances décrit depuis le début de ce chapitre a certainement des conséquences sur le tissu urbain des villes industrielles de la *Rust Belt*. Outre l'érosion du secteur industriel et de la population hors des limites de la ville, la combinaison de ces crises à des impacts plus pernicioeux qui maintiennent les *shrinking cities* dans un cercle vicieux de dévitalisation représentée dans le schéma ci-dessous.

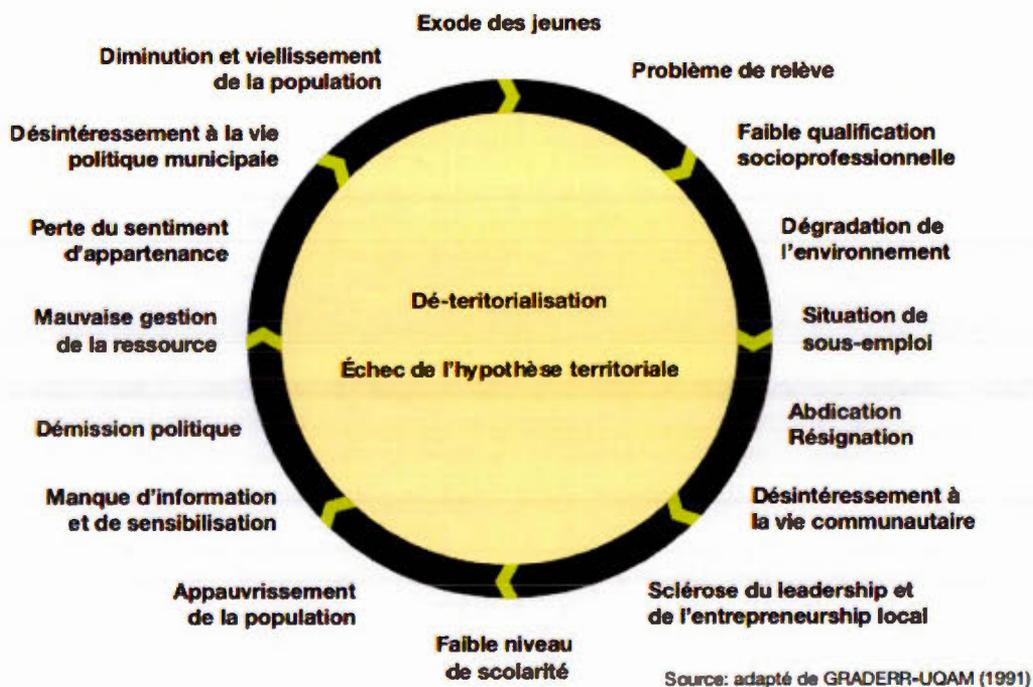


Figure 1.1 Schématisation de la dévitalisation

http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/grands_dossiers/municipalites_devitalisees/rapport_communautes_devitalisees.pdf

1.2.1 Les enjeux environnementaux

Les friches urbaines, ces bâtiments abandonnés en plein cœur de la ville et les terrains laissés vacants, sont les témoins les plus concrets du déclin. Ces friches sont autant d'anciens bâtiments industriels que résidentiels qui sont laissés à l'abandon. « Arguably, the most obvious legacies of deindustrialization are its enduring socio-economic and health implications » (Mah, 2012, p. 199). En effet, les terrains qui autrefois étaient le support de l'activité industrielle sont, le plus souvent, contaminés par des métaux lourds ou des produits chimiques. Si les humains ne nettoient pas ces sols contaminés, la nature le fait elle-même grâce à l'action du vent et de l'eau qui dispersent ces polluants toxiques à travers la ville (Rave, 2014). Il va sans dire, cette contamination potentielle de l'air, du sol et de l'eau, liée à la présence de friches urbaines, surtout industrielles, mine l'attractivité d'une ville qui tente désespérément de freiner son déclin.

Il serait faux de penser que les enjeux environnementaux sont uniquement liés à la contamination de terrains industriels. En effet, la présence de terrains vacants fait en sorte que la ville perd en densité. Si elle ne constitue pas un enjeu environnemental en soit, cette perte de densité a pour conséquence d'augmenter la distance à parcourir entre deux points (*Ibid.*). Par exemple, la perte de commerces de proximité pousse la population locale à utiliser la voiture pour se rendre de plus en plus loin pour trouver une épicerie.

Finalement, il serait illusoire de croire que les enjeux environnementaux ne sont présents qu'à l'échelle de la ville. La région métropolitaine colonisée par la population ayant fui la ville augmente considérablement l'emprise humaine sur l'espace. L'étalement urbain engendré par le développement effréné de la banlieue ainsi que l'utilisation compulsive de la voiture dans cet espace constituent des enjeux environnementaux d'actualité (Benali, 2012; Theys & Emelianoff, 2001). En ce sens,

la topographie plate de la région de la *Rust Belt* a joué un rôle déterminant dans la désurbanisation en ne montrant aucune barrière en mesure de freiner l'étalement de la ville (Di Méo, 2004a).

1.2.2 La perte de services

La fuite de population entraîne l'érosion de la base fiscale des villes, tout en augmentant les besoins de la population restante en services (Ryan, 2012). Car les *shrinking cities* ne rapetissent pas vraiment; leur économie et démographie déclinent, mais les limites de la ville restent bien stables. Ceci, conjugué à un vieillissement de la population et donc une diminution de la population active, les villes en déclin perçoivent de moins en moins d'argent provenant des taxes (Franklin, 2014). Or, les municipalités ont la responsabilité d'offrir des services sur un territoire équivalent. Ceci entraîne inévitablement une hausse du coût de ces services pour la municipalité et, donc, la handicap de fonds ce qui plombe sa capacité à financer sa relance. De plus, les services deviennent de moins en moins efficaces ce qui diminue la qualité de vie de la population urbaine. Au final, « it suffers not only a loss to its tax base but, unless it is successfully repositioned, it becomes a less attractive place to live and work » (Rybczynski & Linneman, 1999, p. 35).

Cette perte de revenus est aussi le résultat des projets de l'ère de l'*urban renewal*. En effet, la gestion financière de ces projets a été déléguée aux municipalités qui ont dû composer avec ce fardeau qu'elles n'étaient pas capables de porter (Harvey, 1989, 2011).

1.2.3 La perte de légitimité du gouvernement municipal

Si la ville centre a toujours tenu le rôle de puissance régionale, la crise des *shrinking cities* a grandement affecté ce statut. « The inexorable trends driving commerce and people out of older cities left urban policy little power to influence these events » (Ryan, 2012, p. 39). En d'autres mots, les municipalités de banlieue gagnent en influence depuis que les villes postindustrielles déclinent. De plus, « even as urban decline made the need for policy intervention in shrinking cities ever stronger, the rebuilding efforts of the postrenewal era made it painfully clear that municipal apparatuses were only intermittently up to the task » (Ryan, 2012, p. 178). Ceci étant lié aux difficultés financières décrites dans la section précédente, cette diminution de l'influence et l'apparence d'incompétence entraîne une perte de légitimité des institutions municipales. De plus, la population tend à perdre confiance en ces institutions, ce qui mine d'autant plus les projets de relance qu'elles pourraient tenter (Gallagher, 2013).

On remarque aussi, dans les tentatives de revitalisation des quartiers dévitalisés, que les gouvernements à toutes les échelles ont tendance à s'éloigner du processus, à réduire leur implication au minimum. Ce faisant, les programmes ressemblent plus à des suggestions puisqu'ils ne sont pas accompagnés d'un financement adéquat qui prouverait l'engagement sincère de l'État (Séguin & Divay, 2004). Ces promesses perpétuellement brisées de la part des autorités municipales jouent aussi un grand rôle dans la perte de confiance de la population envers son gouvernement.

1.3 La résilience des *shrinking cities*

Dans certaines *shrinking cities*, on remarque un renversement de la tendance, le déclin est freiné et une nouvelle forme d'urbanité prend place. Évidemment, cette capacité d'une population à composer avec le déclin dépend toujours de l'intensité du phénomène ainsi que de la gravité des conséquences qui en découlent (Gallagher, 2013). Les villes capables de se renouveler se retrouvent transformées. Car s'il est désormais acquis que la recherche de la croissance a, paradoxalement, engendré le déclin de la ville fordiste (Ryan, 2012), les acteurs de la revitalisation urbaine tentent de trouver de nouvelles façons de vivre et de produire leur milieu de vie. Par la remise en valeur ingénieuse de leur espace, les acteurs du nouveau urbain mettent l'accent sur des caractéristiques de leur milieu qui sont exploitées de manière créative et innovante (Simard, 2000). La reconstruction de la ville sur la ville permet de régler des problèmes locaux en profitant des forces uniques des différents quartiers. Elle constitue aussi une piste de solution locale à de nombreux problèmes globaux : les enjeux environnementaux (Benali, 2012; Rave, 2014; Theys & Emelianoff, 2001), la pauvreté autant sociale que matérielle et les inégalités de même que la ségrégation spatiale qui en découlent (Harvey, 2011; Séguin & Divay, 2004), par exemple.

Ce processus de reconstruction de la ville sur la ville met en lumière de nombreuses interrogations fondamentales concernant l'espace urbain. Le contexte décrit plus haut a laissé des cicatrices évidentes dans l'espace urbain et les débats concernant la gestion du présent et de l'avenir demandent une profonde remise en question des modèles passés. « Le déclin urbain serait donc ainsi à la base d'une réflexion sur les conditions de mise en œuvre d'une ville durable dont la croissance ne serait plus le principal objectif, remettant ainsi en cause le paradigme actuel centré sur la croissance » (Fol & Cunningham-Sabot, 2010, p. 674). Comment gérer la présence des friches urbaines? Quel type de croissance est souhaitable pour l'espace urbain moderne? Quelle devrait être la densité de population et des différentes

fonctions dans la ville nouvelle? La revitalisation de la ville, certes, mais comment, pour qui et à quelles fins? Finalement, qui sont les acteurs légitimes pour porter cette revitalisation? Quel devrait être leur poids respectif?

1.4 Détroit, un cas unique

Si la tempête des *shrinking cities* a frappé fort à l'échelle de la *Rust Belt*, la ville de Détroit, dans l'État du Michigan, est certainement l'endroit où les dégâts sont les plus considérables. Certes, dans cette région, des villes plus modestes subissent toujours les contrecoups de la succession des crises décrites précédemment, Flint, au Michigan et Youngstown, en Ohio, par exemple, sont des cas bien documentés. Or, leur chute respective, bien qu'également tragique, est loin d'être aussi spectaculaire que celle observable à Détroit. En effet, cette ville, qui était jadis la plus puissante de la région industrielle la plus productive du monde, est devenue, en 2013, après une longue dégringolade de plus de 50 ans, la première grande ville états-unienne à déclarer faillite (Diamond & Durkheim, 2013).

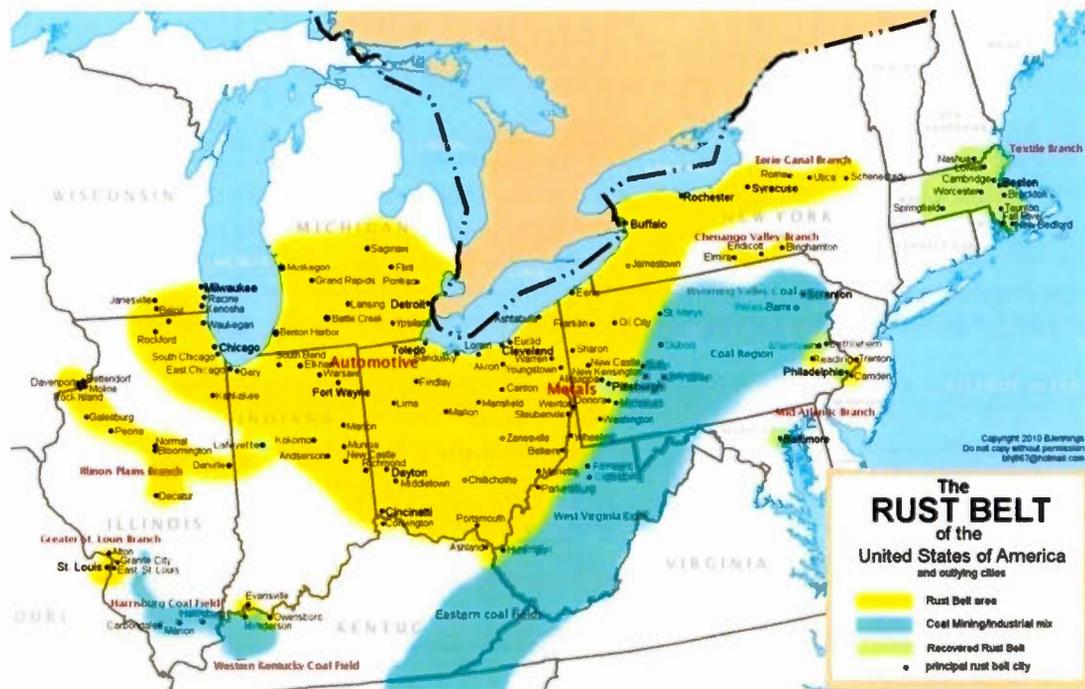


Figure 1.2 Détroit au cœur de la *Rust Belt*

<http://beltmag.com/mapping-rust-belt/>

Il va sans dire, les problèmes liés aux *shrinking cities* décrit précédemment sont tous extrêmement lourds à Détroit. La diminution de la population et la précarité de celle qui reste, la présence des friches urbaines et les enjeux environnementaux qui y sont associés, les difficultés financières de la municipalité et la perte de services qui en découle, sont autant de crises qui s'alimentent entre elles depuis la dégringolade entamée dans la décennie 1950 (*Ibid.*).

Cependant, dans les quartiers centraux de Détroit, depuis le tournant des années 2000, on remarque un inversement de la tendance. En effet, le centre-ville ainsi que les quartiers qui l'entourent sont en plein processus de revitalisation (Gallagher, 2013). Il est intéressant de se pencher sur le processus de revitalisation unique dans cette ville pour plusieurs raisons. D'abord, la revitalisation est menée par

des acteurs qui ne sont pas traditionnels; la municipalité, éprouvant d'importantes difficultés financières, ne dispose pas de ressources suffisantes pour s'impliquer pleinement dans ce processus. Ces acteurs non-traditionnels ont une influence marquée sur la prise de décisions concernant l'aménagement du territoire, contrairement à d'autres villes où l'administration municipale se porte mieux sur le plan financier et du leadership. À Détroit, cette absence de leadership au niveau municipal fait donc en sorte que certaines décisions se prennent à l'échelle des quartiers. Or, ces derniers ont tous leurs particularités et ne tiennent pas forcément compte des plans des quartiers voisins. Ce faisant, les différentes initiatives de revitalisation exploitent des éléments très différents et ont des visées qui le sont tout autant.

Parmi ces quartiers, un ressort du lot. En effet, le quartier de Corktown, tout juste à l'ouest du centre-ville, vit actuellement une vague de revitalisation particulièrement forte. De plus, ce processus présente des caractéristiques qui le rendent unique à l'échelle de la ville, voire de la *Rust Belt*. Les acteurs en assumant le leadership de la revitalisation se distinguent de ceux des autres quartiers centraux. Ce faisant, le processus de revitalisation lui-même suit une tangente qui lui est propre. Une des particularités de ce processus est la mise en valeur du patrimoine bâti à l'échelle du quartier. La présence dans le quartier d'une friche urbaine hautement symbolique, non seulement à l'échelle de Détroit, mais de la *Rust Belt* en entier (Ryan, 2012), n'est certainement pas étrangère à cette orientation. Cette friche, la Michigan Central Station, trône dans le quartier de Corktown et impose sa présence symbolique aux habitants et commerçants, artisans de la revitalisation. Si la mise en valeur du patrimoine bâti est une stratégie utilisée ailleurs en Amérique du Nord, Corktown est le seul quartier central de Détroit à mettre cette facette de l'avant aussi agressivement.

CHAPITRE II

MÉTHODOLOGIE

Le contexte dans lequel nait le questionnement général ayant été approfondi, il est maintenant temps de s'attarder à la façon dont nous allons nous y prendre pour répondre à nos interrogations. Car la pertinence de cette recherche ne tient pas uniquement à la particularité des concepts ou de l'incontournable conflictualité engendrée par la quête identitaire d'un territoire. La pertinence de cette recherche se trouve aussi dans la rigueur de la démarche menant à l'élaboration de réponses aux questions posées ci-dessous.

2.1 Question et hypothèse principale

Le questionnement général de cette recherche prend en compte tous les éléments présentés jusqu'à maintenant. En effet, le but avoué de ce travail de recherche est de tenter de comprendre comment le phénomène des *shrinking cities* peut être combattu grâce à la mise en valeur du patrimoine bâti, et ce en utilisant l'exemple du quartier de Corktown et de la Michigan Central Station. La mise en valeur du patrimoine bâti n'est pas une stratégie innovante en tant que telle. Toutefois, nous croyons qu'à Corktown, elle est efficace en raison de la présence d'un bâtiment, voire d'un monument, hors de l'ordinaire. Tout au long de ce mémoire de maîtrise, nous tenterons de répondre à la question suivante : *en quoi la présence de la Michigan Central Station a-t-elle un impact sur la revitalisation commerciale du quartier de Corktown, à Détroit?*

À cette question, nous posons l'hypothèse que la présence de la Michigan Central Station, en tant que partie intégrante du paysage, a une influence majeure sur la revitalisation commerciale du quartier de Corktown en s'imposant comme le point central stratégique du renouveau du quartier. Née d'un premier voyage de reconnaissance sur le terrain, cette hypothèse apparaît naturelle après quelques instants d'observation. En effet, cette structure massive semble, de prime abord, imposer sa présence dans le quartier et la dispersion de la revitalisation de ce dernier semble émaner de ce point central.

L'étude de certains concepts en lien autant avec la friche urbaine qu'avec la revitalisation, les deux éléments maîtres traités en tant que processus et qui guident le raisonnement de cette recherche, confrontée aux réalités du terrain permet d'approfondir la compréhension de cette relation complexe. En effet, les concepts de la perception, de la patrimonialisation et du temps de veille sont partie intégrante du processus de la friche urbaine et nous éclairent sur le rôle de ce lieu. Plus largement, à l'échelle de la zone d'étude, le processus de revitalisation est décortiqué pour être analysé à travers les concepts de la gouvernance, de l'attractivité et de la gentrification.

2.1.1 Questions et hypothèses secondaires

Comment la Michigan Central Station, du fait de son état d'abandon et en tant qu'élément central du patrimoine bâti du quartier de Corktown, est-elle perçue par les différents groupes d'acteurs impliqués dans la revitalisation du quartier?

L'hypothèse que nous posons en réponse à cette question est que la Michigan Central Station est une friche urbaine hautement symbolique et stratégique pour les différents acteurs de la revitalisation du quartier de Corktown. L'analyse de la perception à l'égard de l'ancienne gare des différents acteurs du renouveau de la zone d'étude

mettra en lumière une facette déterminante de son implication réelle dans le processus.

La friche urbaine mentionnée ci-haut, aussi déterminante soit-elle, ne constitue qu'un lieu géographique dans la zone d'étude. Grâce à la deuxième question secondaire, nous étendons notre échelle d'analyse à l'ensemble de la zone d'étude. *Comment se caractérise le processus de revitalisation actuellement observable dans le quartier de Corktown?* Notre intuition est que la revitalisation observable dans le quartier met en scène le patrimoine bâti du quartier pour en faire une destination plutôt qu'un milieu de vie.

2.2 Type de recherche et approche

La présente recherche est de type fondamental et a pour but, tel que défini par le questionnaire général, d'approfondir la compréhension du rôle du patrimoine bâti sur la revitalisation de quartiers centraux désinvestis. Nous tenterons d'établir ce lien à travers l'étude du rôle d'une friche urbaine particulière dans le quartier historique où elle s'insère. La mise en relation de ces deux concepts², et des éléments qui les composent, à travers le questionnaire général permettra aussi de valider si, effectivement, la friche urbaine qui n'est pas physiquement investie, mais plutôt investie de sens, a un impact réel sur l'espace qui l'entoure.

Notre démarche n'est que partiellement reproductible en raison de la grande quantité de paramètres qui influencent la zone d'étude, ce faisant la validité externe est impossible, au mieux boiteuse. D'abord, le contexte unique des *shrinking cities* de la *Rust Belt* limite les possibles comparaisons aux villes se trouvant dans cet espace. Ensuite, de l'avis de nombreux intervenants sollicités lors de cette recherche, la

² La friche urbaine et la revitalisation qui seront traitées en tant que processus, tel qu'expliqué dans le chapitre IV.

Michigan Central Station n'aurait pas son égal du point de vue de la symbolique à l'échelle de la région du sud des Grands Lacs. Par contre, Corktown n'est pas le seul quartier misant sur la mise en valeur du patrimoine bâti, notamment, pour stimuler un processus de revitalisation. Ce faisant, cette portion de la présente recherche est sans aucun doute pertinente pour quiconque se questionne sur la relation entre les deux derniers éléments. Néanmoins, l'utilisation en exemple d'une autre friche urbaine fausse inévitablement les données dans le cadre d'une validation externe. Nous rechercherons donc des éléments de preuves à l'interne pour valider nos hypothèses.

Le travail de terrain, élément essentiel et central dans le cadre de cette recherche, a été réalisé en trois temps. La première phase du travail de terrain qui peut être qualifiée de phase de reconnaissance, exploratoire, a été conduite en mars 2015 et a duré une semaine. Lors de ce premier passage, nous avons établi clairement le choix de la zone d'étude des suites d'observations sommaires sur le terrain et d'entretiens informels avec quelques intervenants. Ce choix a été guidé par l'intuition de la relation entre les deux éléments décrits jusqu'à maintenant, soit la revitalisation du quartier de Corktown ainsi que la Michigan Central Station. La deuxième visite sur le terrain, étendue sur quatre semaines chevauchant les mois de mai et juin 2015, se voulait l'unique période de collecte de données suivant la phase exploratoire. Or, cet objectif ne fut que partiellement atteint étant donné l'apparition de situations imprévues lors de ce voyage³. Une troisième visite, celle-ci d'une durée de deux semaines en mars 2016, fut donc nécessaire pour compléter la collecte de données. Lors de ces trois visites, nous avons été en mesure d'affiner les concepts mis en relation dans le cadre de cette recherche en les confrontant sans cesse avec la réalité observée. Le travail de terrain et la description de la réalité étant à la base de notre démarche, cette recherche se veut plutôt empirique, sans toutefois renier l'aspect théorique.

³Refonte du questionnement et donc de la façon d'utiliser les concepts, intervenants essentiels non disponibles, etc.

Cette recherche vérificative, en ce sens qu'elle cherche à confirmer ou infirmer une hypothèse à travers l'étude d'un cas précis, nécessite une approche mixte où la portion qualitative domine le quantitatif. En effet, par l'étude de cas, nous tentons d'expliquer un phénomène issu de la mise en relation de deux processus, eux-mêmes définis lors d'une séance d'observation sur le terrain, d'où l'aspect qualitatif (Bédard, 2015). Cette relation complexe fait surtout appel à des données référant à l'idéal, donc difficilement quantifiables. Cependant, il est nécessaire d'insérer des données de nature quantitatives pour prouver certains points névralgiques. De plus, la standardisation des questionnaires utilisés lors des entrevues dirigées ainsi que la rigueur des séances d'observation font aussi appel à une stratégie de collecte de données quantitatives.

2.3 Collecte de données

Dans le cadre de cette recherche, quatre types de stratégies ont été mises à profit pour effectuer la collecte de données. D'abord, une revue de la littérature a été effectuée dans le but de bien comprendre, conceptuellement, la situation actuelle prévalant dans la zone d'étude. Ensuite, lors de la période de collecte de données sur le terrain, nous avons effectué des séances d'observation directe, des entretiens dirigés et, finalement, des entretiens semi-dirigés. La collecte de données comprend également une revue de la presse locale pour comprendre, à l'aide de faits réels, la situation sur le terrain.

2.3.1 Revue de la littérature

En amont de la collecte de données sur le terrain, il était essentiel de construire un cadre théorique et conceptuel qui allait nous permettre d'orienter et de

baliser nos recherches. Pour y parvenir, une revue de la littérature comptant 78 monographies a été effectuée. Cette recension des écrits scientifiques nous a permis non seulement de nous positionner dans une branche théorique de la géographie, mais également de comprendre en profondeur les concepts évoqués de sorte que le travail de terrain soit efficace et pertinent.

Cette revue de littérature avait deux buts distincts. Le premier objectif était de saisir le contexte historique dans lequel s'insère notre problématique pour être apte à mesurer l'ampleur de la crise affectant la *Rust Belt* encore aujourd'hui. L'étude de l'évolution de cette crise à l'échelle de la région, à l'échelle de Détroit ainsi qu'à celle de la zone d'étude, permet d'établir certaines bases expliquant, partiellement, la nature des mouvements de population d'abord hors de la ville, puis de retour vers la ville. Une deuxième phase de cueillette de données documentaires, secondaires, devait permettre d'approfondir notre connaissance de la zone d'étude. Or, la littérature scientifique étant relativement mince sur le sujet traité, nous avons aussi consulté de nombreux articles de journaux et de magazines (61 au total) pour affiner notre compréhension du milieu. Ce faisant, il nous a été possible de comprendre comment la crise des *shrinking cities* avait affecté Corktown ainsi que la Michigan Central Station précisément. Une étude cartographique a aussi été effectuée pour comprendre l'évolution physique réelle des processus qui ont transformé la zone d'étude.

2.3.2 Travail de terrain

Une fois l'aspect théorique et conceptuel de notre recherche maîtrisé, il était nécessaire de se rendre sur le terrain afin de constater comment les processus retenus y agissent réellement, deuxième étape de notre démarche vérificative. Lors de nos trois présences (préalablement relatées) sur la zone d'étude, quatre stratégies ont été

mises à profit pour compléter la collecte de données. Dans ce chapitre, nous ne présentons que les grandes lignes de la collecte de données sur le terrain; nous reviendrons plus en détails sur ce processus dans le chapitre VI.

Observation directe

D'abord, l'observation directe nous apparaissait essentielle. En effet, « l'observation directe a ceci de très intéressant qu'elle favorise une connaissance beaucoup plus approfondie de l'objet d'étude que tout autre instrument de collecte d'information » (Bédard, 2015, p. 92). Nous avons ainsi approfondi notre connaissance de trois espaces distincts déterminés lors de la phase de reconnaissance. Ces observations, effectuées en silo, un espace à la fois, avaient pour objectif de comprendre les relations, les connections, entre ces différents espaces qui composent la zone d'étude. Cette mise en relation s'effectue en croisant certaines données pour déterminer la valeur d'indicateurs qui seront explicités dans le chapitre VI. Le premier espace observé était la Michigan Central Station. L'observation de ce site incluait aussi l'observation du Roosevelt Park, le vaste espace vert en façade du bâtiment. Lors de ces séances d'observation, nous gardions en tête le cadre conceptuel préalablement construit ainsi que les visées de différents groupes d'acteurs par rapport à cet espace (Detroit Future City, 2012; Kaffer, 2015; Roosevelt Park Conservancy, 2010). Le second espace ayant retenu notre attention était le corridor de la Michigan Avenue, l'artère commerçante principale du quartier de Corktown qui a également nécessité l'utilisation d'un certain corpus conceptuel. Finalement, nous avons aussi arpenté le secteur résidentiel du Corktown historique de façon à évaluer les derniers indicateurs pertinents.



Figure 2.1 Zones d'observation

Charles Gagné Fournier, 2017

Les trois zones présentant des caractéristiques distinctes, il était nécessaire d'adapter la démarche d'observation pour chacune (annexe A). En outre, ces observations avaient pour but d'évaluer le processus de revitalisation de même que celui de la friche urbaine. Or, ces deux processus sont présents à des intensités variables dans les trois zones, nous avons donc adapté nos observations de façon à faire ressortir le degré d'implication des processus étudiés dans chaque endroit. Dans le cas de la Michigan Central Station, le principal processus étudié était celui de la friche urbaine. Nous avons donc pris soin d'observer sa situation géographique dans le quartier en tant qu'élément physique.

En lien avec la Michigan Central Station, le Roosevelt Park a aussi été étudié. Ce vaste parc en façade de du bâtiment est l'unique lieu où il est agréable, voire même possible, de contempler la friche. En effet, le fait que le site de la Michigan

Central Station soit hautement sécurisé implique qu'elle doit être appréciée à distance. Ce faisant, les personnes observées lors des séances sur le site du bâtiment en friche se trouvaient toutes dans ce parc.

Si la friche urbaine était l'élément principal observé sur le site de la Michigan Central Station et la revitalisation était en second plan, l'ordre des priorités était inversé lors de l'observation du corridor de la Michigan Avenue, deuxième espace de notre zone d'étude. En effet, l'arpentage de cet espace avait plutôt pour but d'évaluer le niveau de revitalisation. Nous avons donc recensé les commerces ayant pignon sur cette rue commerçante et dans les environs rapprochés. Ces commerces ont été dénombrés et caractérisés dans le but de découvrir si effectivement cette artère commerciale traverse une phase de revitalisation ainsi que de comprendre la forme que prend cette revitalisation. De plus, le mobilier urbain a aussi été étudié, car ce dernier fait partie intégrante de la revitalisation d'une artère commerciale, au même titre que les aménagements paysagers qui ont aussi retenu notre attention, le tout dans un souci de souligner les initiatives de marketing territorial présentes sur cette artère commerciale (Ilmonen, 2007; Poirot & Gérardin, 2010). Finalement, la Michigan Central Station est certes la pièce maîtresse dans l'étude des friches urbaines dans le quartier, mais on en retrouve tout de même plusieurs ailleurs dans le quartier. Une des phases de l'observation a donc été de recenser et caractériser ces friches urbaines dans le corridor de la Michigan Avenue ainsi que dans le quartier résidentiel.

Le quartier résidentiel du Corktown historique est le troisième espace observé dans la zone d'étude. D'abord, les différentes fonctions urbaines ainsi que leur proportion ont été observées. Ensuite, nous avons pris en compte l'état général des bâtiments afin de comprendre si la revitalisation affectait uniquement l'artère commerciale ou si le secteur résidentiel profitait également de cet élan. Le Roosevelt Park n'étant pas l'unique espace vert du quartier, les autres parcs ont aussi été recensés et étudiés. La population du quartier constitue également un élément important à considérer dans la zone d'étude, il est effectivement pertinent de savoir

qui sont les gens qui participent et profitent de la revitalisation et qui sont en relation avec la friche urbaine. Finalement, les percées visuelles des rues du quartier vers la Michigan Central Station ont été dénombrées de façon à comprendre comment ce bâtiment s'insère dans le champ visuel des résidents du Corktown historique.

Entrevues dirigées

La seconde stratégie utilisée pour évaluer la véracité de nos hypothèses est l'entrevue dirigée. L'objectif principal visé par les entrevues dirigées était d'obtenir des données primaires qui n'apparaissent pas dans les documents écrits auprès d'acteurs directement impliqués sur la progression des processus étudiés. Lors de la préparation du travail de terrain, il était prévu que ces entrevues allaient être effectuées auprès de résidents et de commerçants du quartier. Or, si les commerçants se sont montrés plutôt coopératifs, les résidents étaient plus difficiles d'approche. Devant la disproportion entre l'effort et les résultats, nous avons été contraints d'abandonner l'idée des entrevues dirigées auprès des résidents du quartier, le mince échantillon obtenu ne représentant en rien la situation dans le quartier. Cette décision a libéré un temps considérable pour se concentrer sur les commerçants, une population plus facile à rejoindre et, surtout, moins nombreuse. Ce faisant, les entrevues dirigées ont eues lieu uniquement dans le corridor de la Michigan Avenue ainsi que dans les commerces ayant pignon sur rue dans le Corktown historique (on ne retrouve aucun commerce dans la zone où se trouve la Michigan Central Station).

Le choix de la population à sonder dans le cadre de cette recherche s'est donc arrêté sur les commerçants indépendants du quartier, nous reviendrons sur ce choix sous peu. Ces derniers sont sans contredit des artisans de première ligne de la revitalisation commerciale de la zone d'étude (Gallagher, 2013). L'intérêt ici est de comprendre en quoi la présence de la Michigan Central Station, et dans une moindre mesure celle d'autres friches urbaines, a joué un rôle dans leur choix de s'établir dans

Corktown. La technique utilisée pour mener cette enquête a été celle du recensement. En effet, nous avons rendu visite à tous les commerçants (30) de la zone d'étude. Cependant, seul 15 d'entre eux ont bien voulu nous accorder une entrevue. Néanmoins, nous pouvons affirmer que cet échantillon est représentatif considérant la forte homogénéité, d'après ce qui nous a été permis de constater, de la population étudiée (Bédard, 2015). Les entretiens effectués lors de la deuxième et troisième visite sur le terrain, d'une durée d'environ 15 minutes, sont composés de huit questions et de neuf sous-questions neutres et standardisées. Ces questions demandaient des réponses courtes et simples.

Le questionnaire (annexe B) présentait deux objectifs distincts. Le premier était de connaître la perception des répondants à l'égard de la Michigan Central Station ainsi que de déterminer son rôle sur la prise de décision d'établir le commerce dans Corktown. Dans ce cas-ci, nous recherchions des mots-clés qui allaient nous permettre de faire ressortir certaines généralités dans les perceptions à l'égard de la ruine ainsi que son rôle au sein de la zone d'étude. Le choix délibéré de ne pas structurer le questionnaire autour de choix de réponses tient du fait que la perception est d'abord personnelle (Raffestin, 1977), imposer des réponses préfabriquées ne rend donc pas justice à ce sentiment. La construction d'un champ lexical à l'aide des mots-clés obtenus lors des entrevues permet ensuite de souligner une ou des tendances par rapport au phénomène étudié. Le deuxième objectif était de caractériser la revitalisation du quartier. Les questions nous permettaient de recueillir des données plutôt quantitatives concernant la temporalité de ce processus et son orientation générale en termes de leadership et de collaboration à l'échelle du quartier, par exemple. De plus, les données recueillies nous permettent de déterminer l'importance relative des commerçants sur le processus de revitalisation.

La population choisie est constituée de commerçants indépendants, ce faisant, les franchises, aussi présentes dans la zone d'étude, mais en moins grand nombre, n'ont pas été sondées. Nous avons en effet choisi d'exclure ce groupe puisque nous

estimons que les garages à grande surface (Firestone), les établissements de restauration rapide (White Castle, Subway) ainsi que les stations-service ne font pas partie des acteurs contribuant à la revitalisation commerciale d'un quartier (Clerval, 2011). Ensuite, étant donné leur faible présence, nous n'avons pas cru bon nous entretenir avec eux. Finalement, nous avons un doute légitime sur l'importance de la présence de friches urbaines dans le choix de ces franchises de s'établir dans la zone d'étude. Halleux et Lambotte (2008) affirment effectivement que les grandes chaînes n'ont pas d'intérêt à coloniser les espaces dégradés, ce sont plutôt les commerçants indépendants qui réinvestissent ces espaces et qui les rendent attrayants.

Entretiens semi-dirigés

Si les entretiens dirigés ont permis d'accumuler une certaine quantité de données standardisées indispensables, la troisième stratégie, l'entretien semi-dirigé (annexe C), a également grandement fait avancer notre recherche. En effet, ces entrevues, dont l'échantillon de 11 intervenants a été déterminé de façon non-probabiliste par l'échantillonnage en boule de neige, ont permis d'obtenir un éventail très large de données non seulement sur les grands enjeux dont il est question dans cette recherche, mais également sur une pléthore d'enjeux sous-jacents à partir desquels nous pouvons tisser des liens subtils, mais déterminants, entre les différents aspects étudiés. Pour construire notre échantillon, nous avons bien pris soin de désigner des personnes ayant des rôles distincts dans le quartier de même que des observateurs de l'extérieur. Ces intervenants nous recommandaient ensuite à de nouveaux acteurs qui, selon eux, occupaient des fonctions pertinentes dans le cadre de notre recherche. Nous reconnaissons que l'échantillon de 11 experts puisse sembler mince. Toutefois, la réalité sur le terrain était que les acteurs pertinents forment un petit groupe et que la boule de neige a, pourrait-on dire, rapidement grossi au maximum. En effet, lors des dernières entrevues, les personnes référées par les

interlocuteurs avaient, le plus souvent, déjà été contactées. Il faut ajouter à cela le fait que durant la période de terrain (à l'été et durant le *spring break*) quelques-unes de ces personnes étaient hors de la ville.

Après avoir signé le formulaire de consentement (annexe D) nous autorisant à utiliser l'information partagée tout en préservant l'anonymat des intervenants, ces derniers ont répondu à neuf questions auxquelles étaient rattachées 10 sous-questions. Les intervenants n'ayant pas la même loquacité, les entrevues varient de 32 à 68 minutes. Ces entretiens effectués auprès de deux journalistes, un professeur d'université, de quatre activistes locaux⁴, un représentant municipal ainsi que trois représentants d'organismes communautaires⁵, ont mis en lumière les différents points de vue de tous ces acteurs à l'égard de la Michigan Central Station, du phénomène des friches urbaines en général de même que de la revitalisation. Encore une fois, les entrevues ont fait ressortir des informations introuvables par l'unique recherche documentaire (Bédard, 2015). Il est à noter que le type d'acteur représenté par l'intervenant entraînait l'orientation de la discussion sur certains éléments au détriment d'autres. Par exemple, durant l'entrevue menée auprès du représentant municipal, nous nous sommes plus attardés sur le rôle de cette institution que lors des entrevues menées avec les activistes locaux. Au final, ces entrevues avaient un seul format et les circonstances ont engendré des variations et des adaptations normales étant donnée la nature distincte de l'acteur en présence.

Dans les chapitres subséquents, nous mettrons à profit les informations recueillies lors de ces entretiens, celles-ci ayant été diverses et pertinentes en lien avec de nombreux aspects de cette recherche. Cependant, les intervenants, les experts, ont tous signé un formulaire de consentement dans lequel nous nous engageons à

⁴Nous reprenons ici le terme utilisé par les intervenants, les « activistes » sont des personnes impliquées dans la vie communautaire sans pour autant être affiliées à un organisme particulier. Leur rôle n'est pas moins important au sein de la communauté.

⁵Bien que nous reconnaissons que ces organismes ne sont pas tous « communautaires » au sens où on l'entend habituellement, nous utiliserons ce terme volontairement flou pour préserver l'anonymat des intervenants.

préservé leur anonymat. Tel que précisé précédemment, il nous est impossible d'utiliser le nom de l'intervenant en question. De plus, l'utilisation du titre officiel de la personne permet de l'identifier trop facilement. Nous ferons donc référence aux journalistes, au représentant municipal, au professeur d'université, aux activistes, ainsi qu'aux représentants d'organisme communautaire, et ce sans leur attribuer un identifiant (A, B et C, par exemple) qui compromettrait la préservation de leur anonymat.

Revue de presse

La cueillette de données n'aurait pas été complète sans une revue de presse détaillée portant sur les enjeux étudiés. À l'instar des stratégies exposées précédemment, les objectifs visés par la revue de presse étaient d'approfondir notre compréhension des enjeux à l'égard de la Michigan Central Station ainsi que de la revitalisation de la zone d'étude. À cet effet, 61 articles de journaux, provenant de deux quotidiens (*Detroit Free Press*, *Detroit News*) et deux hebdomadaires (*Metro Detroit Times*, *Crain's Detroit Business*), ont été analysés. Ces articles ont été trouvés grâce à cinq mots-clés insérés dans les moteurs de recherche des quatre journaux consultés : Michigan Central Station, depot⁶, train station, Moroun⁷ et Corktown.

Tel que mentionné plus tôt, il importe, dans le cadre de cette recherche, de comprendre quelles sont les différentes perceptions dans la population à l'égard de la Michigan Central Station. Or, un des agents principaux de la construction de cette perception est l'image véhiculée à travers les médias (Mah, 2012; Piveteau, 1995; Raffestin, 1986; Recoquillon, 2009). Il est donc hautement pertinent de comprendre comment les deux processus étudiés, mais plus particulièrement celui de la friche

⁶Le terme « depot » est couramment utilisé à Détroit pour faire référence à la Michigan Central Station.

⁷Manuel Moroun est le propriétaire de la Michigan Central Station.

urbaine, sont traités dans les journaux locaux. Les articles retenus ont été analysés dans le but de faire ressortir les différents champs lexicaux utilisés pour décrire la Michigan Central Station. Ces expressions clés varient du négatif vers le positif, de la « ruine » vers « l'espoir ». De plus, de la même façon que les entretiens semi-dirigés, la revue de presse a mis en lumière de nouveaux enjeux en lien avec la Michigan Central Station et la revitalisation. Ces enjeux font état de luttes de pouvoir ayant cours à une échelle dépassant largement les limites de la zone d'étude, mais qui n'en sont pas moins révélatrices dans le cadre de cette recherche.

Il peut paraître singulier d'utiliser le nom du propriétaire de la Michigan Central Station pour lancer les différents moteurs de recherche. Pourtant, l'explication est simple. Les Moroun sont une famille milliardaire que nous n'avons pas été en mesure de contacter malgré de nombreux efforts. Les intervenants mis à contribution lors des entretiens semi-dirigés n'ont d'ailleurs également pas été en mesure de nous mettre en contact avec la famille propriétaire. Ce faisant, les articles de journaux constituent l'unique source fiable pour décoder la perception du propriétaire par rapport à la Michigan Central Station. En outre, la couverture médiatique des Moroun et les liens qui sont faits entre eux et la Michigan Central Station affecte la perception populaire à l'égard de cette friche urbaine.

2.4 Traitement et analyse des données

Les données recueillies grâce à l'observation directe, aux entrevues dirigées et semi-dirigées ainsi qu'à travers la revue de presse couvrent un large éventail qu'il est nécessaire d'ordonner si l'on veut en tirer quelconques conclusions. Durant la période allant du 1^{er} septembre au 1^{er} novembre 2016, nous avons classé l'information selon le concept pour lequel elle était la plus pertinente, soit la friche urbaine, soit la revitalisation. La construction de la preuve tient, notamment, du fait du croisement

des phénomènes étudiés à travers les données recueillies. La démarche de traitement des données privilégiée ici est celle qualitative de l'analyse de contenu puisque nous tentons de mettre en relation deux processus grâce à l'analyse du discours des différents acteurs impliqués (Mace, 1988, in Bédard, 2015).

Les données recueillies grâce aux entrevues dirigées ont été compilées dans un fichier Excel qui a ensuite été réorganisé en fonction des différents indicateurs recherchés. Les entretiens semi-dirigés ont nécessité une retranscription en *verbatim* qui ont été analysés de façon à faire ressortir les éléments pertinents. Ces informations ont ensuite été classées selon les éléments empiriques auxquels elles font référence. Les deux types d'entrevues ont mené à la construction de tableaux et de graphiques permettant de visualiser les résultats autant en silo, par type d'acteurs, ou en relation, en fonction des indicateurs devant être mesurés. Le même système a été utilisé pour classer les données recueillies à travers la revue de presse. En effet, les articles ont été distribués selon leur sujet puis selon les mots-clés. Cette organisation permet de visualiser l'importance relative des différentes opinions présentées, ainsi que de comparer ces données à l'aide de graphiques et tableaux. Outre les graphiques et les tableaux, certaines données sont représentées par une cartographie grâce à laquelle les enjeux analysés deviennent visibles dans l'espace. Finalement, toutes les données recueillies ont été mises en relation avec les observations afin de déterminer avec plus de précision l'exactitude de nos hypothèses.

CHAPITRE III

PROBLÉMATIQUE : DES ENJEUX PORTEURS DE CONFLITS

Le contexte des *shrinking cities* de la *Rust Belt* met la table pour une panoplie de sujets d'étude passionnants et géographiquement pertinents. De fait, cette région dévitalisée est le support d'une pléthore de recherches portant tant sur le déclin et ses multiples causes que sur la gestion de ses conséquences. Cette recherche-ci ne fait pas exception, la *Rust Belt* étant un terreau fertile pour qui s'interroge sur la mise en place de solutions dans un contexte de dévitalisation particulièrement brutal. Ces solutions, ou tentatives de solutions, appliquées dans l'espace physique sont le fruit de luttes de pouvoir et de conflits entre les différents groupes qui y agissent et interagissent (Di Méo, 2008). Ces conflits sont de natures diverses, « globalement, les conflits urbains portent sur l'accessibilité aux ressources urbaines, la qualité du milieu urbain, l'attachement aux espaces habités ou encore l'identité culturelle » (Benali, 2012, p. 303). Ceci est particulièrement vrai lorsque la source du conflit est l'appropriation par un groupe d'un lieu central, stratégique et symbolique (Harvey, 2011), ici, un quartier historique à forte valeur patrimoniale.

Décrits séparément dans le chapitre qui suit, les phénomènes des friches urbaines et de la revitalisation de l'espace sont intrinsèquement liés. En effet, le succès du réinvestissement des premières amène, généralement, à un élargissement de l'échelle, du ponctuel au local, pour engendrer la seconde (Andres, 2010; Benali, 2012). La description des enjeux inhérents à ces phénomènes et la gestion de ces derniers dans le monde réel révèlent cependant que l'affirmation précédente doit être nuancée, car le chemin entre les friches urbaines et la revitalisation n'est ni automatique ni totalement fédérateur dans l'espace urbain.

3.1 Remise en question de l'urbanité

Des suites de l'accumulation des crises décrites dans le premier chapitre et du déclin qui en résulte, certains auteurs vont jusqu'à remettre en question le concept même de la ville (Gallagher, 2013; Jacobs, 1984; Staszak, 1999). En effet, Jacobs (1984) soutient que « toute localité qui réussit de mieux en mieux à substituer ses productions locales aux importations *devient* une ville » (p. 50), la ville étant le moteur économique d'une région métropolitaine qui a l'ambition d'agir en tant que chef de file économique à l'échelle nationale. Staszak (1999), pour sa part, aborde la question par l'angle de la densité du cadre bâti ainsi que de la population pour déterminer statistiquement ce qu'est une ville. Par ailleurs, Gallagher (2013) affirme que les régions métropolitaines sont une continuité de la ville centre, qu'elles en sont les développements modernes. Dans cette optique, la ville centre n'est pas considérée comme étant une ville en déclin, mais bien comme une *legacy city* en raison du respect et de la profondeur historique que ces espaces commandent toujours.

Or, les villes, si nous pouvons effectivement toujours les qualifier comme telles, en déclin de la *Rust Belt* ne répondent plus à ces critères. D'abord, elles ne sont pas des espaces d'accumulation de richesse, encore moins un endroit où la production industrielle locale offre une alternative aux importations. Ensuite, la densité du cadre bâti et de la population ne correspond pas, dans bien des cas, à ce à quoi le terme de ville est normalement associé; ces données s'apparentent plutôt à celles d'espaces qualifiés de ruraux, certains de ces territoires se rabattant même sur des activités typiques du milieu rural pour relancer leur économie. Le concept de la *legacy city* est lui aussi source de débat, le respect et la valorisation de l'héritage de la ville centre n'étant pas généralisés. En effet, si la profondeur historique des villes fordistes est largement acceptée, la représentation idéale générale actuelle de cet espace à l'échelle métropolitaine ne lui rend certainement pas justice (Farley et al., 1993; Recoquillon, 2009).

Si la ville postfordiste de la *Rust Belt* est en crise, cette dernière se résorbe par endroits, à l'échelle locale. En effet, des groupes d'acteurs, à l'échelle du quartier, s'allient pour redonner à l'espace urbain ses lettres de noblesse. Ces protagonistes, originaires de la ville et d'ailleurs, conjuguent leurs efforts, non sans heurts, pour renouveler l'espace urbain de sorte que, paradoxalement, son lègue soit remis en valeur.

3.2 Les friches urbaines

Tel que mentionné plus tôt, les friches urbaines sont le symptôme physique le plus apparent du déclin des villes fordistes. Ces espaces désinvestis sont la conséquence locale de la concurrence de plusieurs circonstances ayant cours à plusieurs échelles (Janin & Andres, 2008). À la base de ce que Staszak (1999) déplore quant à la faible densité du bâti dans le milieu urbain, la friche urbaine est le lieu d'où s'entame l'inversion de la tendance au déclin (Benali, 2012). D'abord appréhendées comme une nuisance (Bowman & Pagano, 2000; Galster, 2002), les friches urbaines sont désormais perçues comme une incroyable opportunité de développement au cœur de l'espace urbain autrefois saturé (Ambrosino & Andres, 2008; Gallagher, 2013; Mah, 2012). Certes, la friche urbaine réfère autant à des espaces bâtis abandonnés qu'à des espaces vacants, « la friche désigne, [...] des tènements inutilisés, bâtis ou non bâtis. Son appellation se décline selon l'ancienne affectation de l'espace sur lequel elle se trouve d'où les termes de friche agricole, friche industrielle ou encore de friche militaire » (Janin & Andres, 2008, p. 63). Toutefois, à des fins de clarté, la friche urbaine fera ici référence à des tènements inutilisés, bâtis, en milieu urbain, pour reprendre les éléments énoncés dans la définition précédente. Ce faisant, bien qu'ils soient porteurs de problématiques tout aussi graves, les terrains vacants à proprement parler ne sont pas le point central de cette recherche.

Une des particularités des friches urbaines réside dans le fait que, outre leurs états d'abandon et de non-usage apparent, elles renvoient à une utilisation passée et laissent présager, à court, moyen et long termes, une transformation plus ou moins brutale et respectueuse de l'existant; de manière sous-jacente, trois temps se succèdent et se confrontent au cours de la trajectoire de mutation dans laquelle ces espaces vont s'insérer : le temps de l'avant-friche (héritage et squelette en quelque sorte), celui de la friche proprement dit et enfin le temps de l'après-friche (phase de projection et de projets) (Andres, 2010, p. 1).

Cette description des friches urbaines met en lumière trois éléments centraux parfaitement pertinents dans le cadre du cas qui est étudié à travers ce mémoire de maîtrise. Premièrement, la référence à l'utilisation passée teinte inévitablement l'appréhension de la friche en définissant, de façon préliminaire, la relation entre la population, à plusieurs échelles, et le bâtiment désaffecté. Le deuxième élément, l'aspect de la transformation, est le point névralgique qui engendre le débat en lien avec la friche urbaine. Finalement, la temporalité, objet complexe qui sera traité plus tard, joue un rôle prépondérant dans ce débat. Pour l'instant, concentrons-nous sur la conflictualité reliée à cet espace tantôt dérangeant, tantôt convoité, mais toujours considéré dans la réflexion relative à l'espace urbain.

3.2.1 Le dilemme de la conservation ou de la démolition du patrimoine bâti

Le débat concernant la friche urbaine commence ici : doit-on préserver ou démolir le bâtiment? À cette question fondamentale s'ajoutent celles en lien avec les différents groupes d'intérêt : pour qui détruire ou préserver? Dans quel but faire l'un ou l'autre? Comment justifier une telle décision? Quels sont les critères? Qu'est-ce qui sera perdu lorsque la friche disparaîtra? Mais, que préserve-t-on au juste? Quelle est la réelle valeur de ce qui est préservé? Cette valeur est-elle supérieure à celle qui pourrait être produite des suites de la démolition? Par quoi sera remplacée la friche?

Quelle option de remplacement est signifiante, pertinente? Le compromis est-il possible? Ces quelques questions mènent évidemment à plusieurs sous-questions qui, ensemble, démontrent toute la complexité et le dilemme éminemment conflictuel de la présence des friches urbaines dans le contexte de collectivités qui tentent de revitaliser leur milieu de vie.

Donc, doit-on préserver ou démolir le bâtiment? Il importe d'abord de souligner que les friches urbaines sont, certes, des signes évidents du déclin, mais qu'elles incarnent également l'histoire d'une ville (Ryan, 2012). Ainsi, un quartier résidentiel abandonné ou un bâtiment industriel désaffecté sont les images dans le réel des livres d'histoires. Ceci étant dit, aucun quartier résidentiel n'est totalement abandonné et aucun bâtiment industriel n'est entièrement isolé de la population du quartier où il se trouve (Mah, 2012). La démolition ou la préservation doit se faire en prenant ces gens en compte. Si les réponses précises aux questions énoncées précédemment s'élaborent de façon unique selon les cas distincts, certaines grandes lignes directrices ont été tracées dans la littérature.

Les critères concernant la préservation et la démolition sont nombreux. L'esthétique est certainement l'un d'entre eux, mais ne peut pas être considérée comme unique facteur. En effet, la question de la qualité de vie des résidents ainsi que le potentiel de réutilisation du bâtiment doivent être pris en compte dans cette décision (Mallach, 2011). Deux finalités motivent la démolition de bâtiments. La première consiste à démolir dans le but de réutiliser le site. Ici, la réutilisation peut être portée par l'acteur public ou, dans la majorité des cas, par l'acteur économique privé (*Ibid.*). La deuxième finalité est de régler un problème par la démolition de bâtiments vacants qui détériorent l'environnement et l'allure générale du quartier dans lequel ils se trouvent. Ces initiatives sont généralement publiques et sont motivées par le désir de changer la perception populaire dominante à l'égard d'un lieu en éliminant les bâtiments indésirables (*Ibid.*). Plus fondamentalement, la question de la démolition ou de la préservation est une façon pour l'acteur au pouvoir de montrer

sa domination sur un espace (Veschambre, 2005). Le bâti des villes dépend de la volonté du pouvoir en place, les acteurs dominants ayant le dernier mot sur l'aménagement du territoire, leur territoire.

La valeur monétaire d'un bâtiment en friche est une question à laquelle il est difficile de répondre. Étant une marchandise comme une autre, la valeur de la friche dépend de sa rareté et de la demande pour ce type d'espace (Bowman & Pagano, 2000). Elle dépend aussi de la combinaison de la localisation géographique du bâtiment et de sa valeur historique (Poirot & Gérardin, 2010). En ce sens, un bâtiment auquel est conférée une grande valeur patrimoniale se trouvant dans un quartier excentré vaudrait moins, en termes monétaires, que le même bâtiment dans un quartier central (Beudet, 1997). Mais, au final, lequel de ces deux bâtiments doit être préservé?

Ce qui nous mène à la valeur patrimoniale d'une friche urbaine donnée. Tous ces espaces, qui font partie de l'histoire urbaine, n'ont pas nécessairement une valeur patrimoniale équivalente et il n'est pas blasphématoire de dire qu'ils ne devraient pas tous être préservés. Or, il existe un juste milieu entre la destruction systématique observée dans la période de l'*urban renewal* et la préservation de toutes les friches urbaines sans exception. En effet, devant l'échec évident de cette philosophie urbanistique (Mallach, 2011; Ryan, 2012), certains acteurs du développement urbain se sont aperçus de la valeur intangible du patrimoine bâti (Poirot & Gérardin, 2010; Veschambre, 2005). La valeur identitaire conférée à une friche urbaine peut la rendre attractive pour une catégorie d'acteur se donnant le mandat de la remettre en valeur et, donc, de montrer un certain contrôle sur un territoire (Veschambre, 2005). Cette valeur subjective et fluctuante (nous y reviendrons) ne détermine pas le prix monétaire exact de la friche la rendant difficilement évaluable pour des gouvernements trop portés sur l'aspect quantitatif. Ce faisant, aux États-Unis, la démolition reçoit la majeure partie des subventions, alors que la préservation n'est que maigrement financée (Ryan, 2012). Toutefois, en s'appuyant sur des cas

observables, il est possible d'affirmer que « preservation can and must play an important role if America's distressed older industrial cities are to have a brighter future » (Mallach, 2011, p. 388).

3.2.2 Réappropriation des friches urbaines

« Dans un contexte de recherche de densification du centre-ville, la requalification de ces emprises [les friches] situées en milieu urbain apparaît comme une occasion privilégiée de mettre en application les principes de l'urbanisme durable » (Benali, 2012, p. 300). Ironiquement, un des facteurs ayant contribué au succès fulgurant puis à la crise des *shrinking cities* constitue, une fois de plus, un défi stratégique pour ces dernières. En effet, le centre de la ville postindustrielle, jadis dense et saturé, n'est plus l'ombre de lui-même après l'exil de ses habitants et des emplois. Le défi pour les villes en déclin est de revitaliser ce centre-ville de façon à ce qu'il redevienne un lieu dynamique en mesure de porter le fardeau de la reprise de l'économie urbaine. En ce sens, la friche urbaine représente une opportunité à saisir pour les villes ayant pour objectif de se reconstruire sur elles-mêmes (Andres, 2006). Or, le déclin a grandement miné les ressources financières ainsi que la légitimité d'action de l'acteur institutionnel autrefois dominant sur son territoire (Hollander et al., 2009). Cette reconstruction de la ville sur la ville, la ruée à l'appropriation des friches urbaines, oppose donc des groupes d'acteurs non-institutionnels aux visées divergentes luttant pour un même territoire. Cette confrontation est exacerbée par le statut légal flou de la friche (Ambrosino & Andres, 2008; Beaudet, 1997) qui exige d'autres stratégies que la simple possession légale pour être considéré comme le propriétaire légitime de l'espace convoité (Veschambre, 2005).

Le dilemme de la conservation ou de la démolition des friches urbaines exposé dans la section précédente est en fait « deux faces d'un même processus de

réinterprétation et de revalorisation permanente des héritages urbains » (Veschambre, 2005, p. 85). Cette réinterprétation et cette revalorisation soulignée par Veschambre (2005) se font par l'acteur dominant sur le territoire en question et sa pérennité dépend de sa puissance. L'appropriation par un groupe d'une friche urbaine, l'assise de son pouvoir sur cette nouvelle conquête, en fait un point de départ d'une prise de contrôle par ce groupe dominant de l'espace voisin de la friche (Gravari-Barbas, 2010). Par exemple, la prise en charge d'une friche urbaine par des artistes a pour effet de conférer une certaine signature culturelle au quartier dans lequel s'inscrit la friche (Andres & Grésillon, 2011). De plus, la pérennisation de cette signature, la construction de l'épaisseur artistique d'un quartier, par exemple, a tout à voir avec la puissance de l'acteur qui la concrétise, « la question de l'appropriation de l'espace est révélatrice des relations de pouvoir entre les groupes sociaux » (Veschambre, 2005, p. 79).

Le statut légal flou de la friche urbaine exige la mise en place de stratégies innovantes de la part des acteurs tentant de se l'approprier. Toutefois, la friche urbaine constitue une ressource foncière de grande valeur pour une ville qui se reconstruit sur elle-même. Ce faisant, « les valeurs alternatives véhiculées par la permissivité, caractéristique de la friche, sont contrecarrées par une réaffirmation de la valeur économique et foncière des sols » (Ambrosino & Andres, 2008, p. 41). Il devient donc évident que cet espace est générateur de conflits entre les différents acteurs qui nourrissent des ambitions divergentes par rapport à la friche. Par ailleurs, si le contrôle de l'espace urbain glisse de l'acteur institutionnel vers de nouveaux joueurs à travers l'appropriation de friches urbaines (Leloup, Moyart, Pecqueur, 2005), les valeurs en lien avec cette prise de contrôle tendent aussi à changer; de nouveaux modes de gestion de l'espace émergent, autant à gauche qu'à droite économiquement et politiquement parlant (Akers, 2013). En effet, si les villes industrielles ont été pensées selon le principe de la croissance, les traces de cet échec

suggèrent un nouveau mode de développement s'éloignant de la philosophie dominante passée (Fol & Cunningham-Sabot, 2010).

Enfin, quel devrait être le statut de la friche urbaine? L'élévation d'un bâtiment abandonné, voire en décrépitude, au rang de patrimoine est un sujet controversé. Lorsque l'état de friche perdure, les opinions à son égard se multiplient et se dispersent dans l'espace (Baillargeon, 2015). Ce faisant, le statut patrimonial d'un bâtiment est rarement consensuel au sein d'une population, chacun ayant sa propre opinion concernant ladite friche. « Dans le même temps, faire reconnaître la valeur patrimoniale d'un héritage, permet de revendiquer plus largement l'appropriation de l'espace dans lequel il s'inscrit » (Veschambre, 2007b, p. 4). En effet, la patrimonialisation d'une friche urbaine revient à dire qu'elle est hautement significative pour une communauté. Cette dernière vient donc apposer sa marque sur ce lieu qui n'est pas isolé dans l'espace, mais qui est plutôt intégré dans un ensemble urbain. La proclamation du statut patrimonial d'une friche urbaine aurait donc pour effet d'associer une communauté avec un espace plus large sur lequel elle devient l'acteur dominant (Veschambre, 2007b).

3.3 La revitalisation de l'espace urbain

La résilience des *shrinking cities* décrite dans le premier chapitre se traduit à l'échelle microlocale par le réinvestissement de friches urbaines et, à une échelle élargie, par la revitalisation d'un quartier, voire de la ville. La revitalisation est intimement liée au réinvestissement des friches urbaines, à tel point qu'il serait tentant d'affirmer que les conflits en lien avec le contrôle sur un espace urbain en friche sont, en fait, des conflits sur la philosophie à adopter dans l'optique de la revitalisation du quartier où se trouvent ces espaces. Car si la revitalisation d'un espace est possible, c'est que ce dernier est dévitalisé selon les critères établis par le

modèle de Vachon (1993)⁸ évoqué plus tôt et les espaces libérés par la dévitalisation sont, en fait, les friches urbaines. Ces dernières sont donc au cœur du processus de revitalisation (Benali, 2012; Ingallina, 2007), processus porteur d'enjeux tout aussi conflictuels que celui de la friche.

Dans le but de se revitaliser, les *shrinking cities* tentent toutes d'attirer ces gens de la classe moyenne, avec leur famille, qui ont quitté l'espace urbain au profit de la banlieue (Hospers, 2014). Pour se faire, les villes utilisent une stratégie de plus en plus en vogue : celle d'offrir un milieu de vie centré sur les arts et la culture. Cependant, l'idée n'est plus tout à fait originale. En effet, plus les villes tentent de développer un crédo artistique particulier, plus les différentes initiatives se ressemblent. La revitalisation par l'art ne peut donc être la seule voie à considérer par les municipalités, c'est toutefois souvent l'avenue privilégiée (Grodach & Loukaitou-Sideris, 2007).

La revitalisation a toujours pour but d'offrir un meilleur environnement, un meilleur milieu de vie, à la population locale (Borja, 2007; Hollander et al., 2009). Cependant, le défi n'est pas mince dans le contexte que nous connaissons; les acteurs porteurs de cette responsabilité doivent faire preuve d'ingéniosité pour y parvenir. La revitalisation par l'innovation nécessite l'acceptation et la participation d'organisations et d'entrepreneurs qui s'allient pour exploiter une idée fédératrice et diffuser son influence (Fontan, Klein, Tremblay, 2004; Mah, 2012). L'innovation, dans le cas qui nous intéresse, représente la mise en valeur des friches urbaines dans le but de revitaliser un espace ainsi que dans le mode de gouvernance à privilégier. Ceci doit mener à une cohésion sociale parfaite, essentielle à la mise en place d'initiatives de développement local signifiantes sur un territoire donné (Borja, 2007).

⁸ Nous faisons ici référence au schéma tiré du site internet du Ministère de l'Aménagement, des Municipalités et de l'Occupation du Territoire du Québec

3.3.1 De gouvernement à gouvernance

Cette question est à la base du conflit, quel acteur est légitime de gérer la revitalisation urbaine? Aux États-Unis, le rôle de l'acteur dominant a longtemps été joué par les institutions gouvernementales à toutes les échelles : le gouvernement fédéral, les États, les comtés et les municipalités. Certains prétendent que ces institutions ne sont plus aptes à gérer ce type de problématique en raison de la trop vaste échelle de leurs visions respectives qui ne saisissent pas adéquatement les besoins locaux (Gallagher, 2013; Moine, 2006; Simard, 2000). En effet, « tandis que plusieurs échelons territoriaux subissent un incontestable – et inéluctable – affaiblissement, d'autres montent en puissance, voire naissent » (Piveteau, 1995, 120). La possibilité pour un groupe de prendre le contrôle d'un espace pour en faire son territoire est, évidemment, éminemment conflictuelle (Moine, 2006).

La légitimité de la propriété d'une friche urbaine, nous l'avons dit, est porteuse de conflits. La légitimité de contrôle sur un quartier est également un sujet de discordes, en partie, en raison du manque de délimitation légale d'un tel espace (Gallagher, 2013; Leloup, Moyart, Pecqueur, 2005). En effet, les lois et la représentativité démocratique sont basées sur des entités territoriales définies. Or, ces dernières ne tiennent plus la route dans le contexte des *shrinking cities*, notamment en raison de l'incapacité des institutions à les gérer efficacement. Devant l'incapacité du dominant traditionnel d'imposer ses décisions urbanistiques sur un territoire, des acteurs provenant de la base imposent eux-mêmes leurs choix aux autorités grâce à la création d'un réseau d'acteurs s'alliant pour construire un nouveau territoire (Leloup, Moyart, Pecqueur, 2005). Pour les villes nord-américaines ayant toujours évolué selon le principe capitaliste de la croissance, la transition de la gouvernance propose un nouveau mode de développement qui rompt avec le modèle traditionnel (Galster, 2014; Hospers, 2014; Mah, 2012).

Cette rupture avec la gestion traditionnelle s'accompagne, parfois, d'une rupture avec l'identité autrefois imposée. En effet, devant l'effondrement d'un mode de vie, un nouveau paradigme identitaire prend place, modifiant l'appréhension de l'espace par ceux qui y vivent et ceux qui l'observent de l'extérieur (Di Méo, 2007). Cette nouvelle image est construite, notamment, par la mise en place d'initiatives de revitalisation menées par la collectivité locale (Bacqué, 2006; Simard, 2000). Le leadership de ces projets est assumé par un groupe, un acteur, à qui on octroie la légitimité de transformer l'espace. Cette prise en charge, cet *empowerment* « processus par lequel un individu ou un groupe acquiert les moyens de renforcer sa capacité d'action, de s'émanciper » (Bacqué, 2006, p. 108), élève un nouvel acteur dans le rôle du dominant à l'échelle locale. Ce sont donc les besoins et aspirations de cet acteur qui sont mis de l'avant à travers ses actions. Le groupe dominant modifie donc graduellement l'identité de l'espace qu'il s'accapare et délimite pour en faire son territoire (Di Méo, 2004b, 2007; Raffestin, 1982). Le conflit inhérent à la transition dans le mode de gouvernance prend forme ici, l'identité des groupes marginaux, dominés, disparaît tranquillement de l'espace, tout autant que la considération de leurs besoins et aspirations dans le processus de revitalisation (Recoquillon, 2009). Ce contexte est alors le théâtre de la formation d'alliances entre différents groupes se disputant le pouvoir d'aménager un même territoire.

3.3.2 Changer l'identité territoriale

Dans un contexte d'économie globalisée, les territoires doivent faire preuve d'ingéniosité pour être en mesure de se distinguer et attirer des personnes et des capitaux lui permettant d'entamer et de pérenniser un processus de revitalisation (Fontan, Klein, Tremblay, 2004). Les espaces visant une revitalisation doivent développer une attractivité qui leur est propre pour être en mesure de faire compétition à d'autres espaces et ce à plusieurs échelles (Borja, 2007). L'importance

de l'attractivité vient du fait que les villes postindustrielles sont devenues des espaces de consommation plutôt que de production (Harvey, 1989; Ladwein, 2003). La richesse est donc, désormais, créée par l'augmentation du nombre de consommateurs au sein de l'espace à revitaliser, plutôt que par la vente de biens industriels vers l'extérieur de cet espace. Cette consommation a toutefois un but de revitalisation du milieu de vie par la création d'emplois et l'amélioration de l'environnement général de l'espace, pas uniquement en générant des profits au sens économique du terme (Ingallina, 2007).

Dans cette optique, les quartiers dégradés sont des lieux privilégiés pour activer une initiative de revalorisation de l'espace en raison des nombreuses possibilités qu'offre la disponibilité de l'espace (*Ibid.*). Cette attractivité se développe en soulignant, en valorisant et en promouvant les forces locales (Poirot & Gérardin, 2010). Ces actions ont pour but premier de distinguer l'espace à revitaliser des autres, « l'identité locale, dans le contexte de la globalisation, acquiert un intérêt particulier au même titre que les arts qui sont à considérer comme le seul bien local qui permet de visualiser la différence entre les villes » (Ingallina, 2007, p. 12). Le conflit ici réside dans la mise en valeur d'une certaine identité qui ne plait pas à tous. En effet, les traits à valoriser sont choisis par l'acteur dominant, ils sont donc la signature du pouvoir local (Di Méo, 2007).

Partie intégrante de l'attractivité, le quartier doit offrir un milieu de vie haut de gamme qui correspond à l'identité qu'il dégage (Ingallina, 2007; Poirot & Gérardin, 2010). Cependant, dans le contexte des villes en déclin, le milieu de vie est rarement qualifié de « haut de gamme ». Cette mise à niveau implique inévitablement des changements dans la dynamique sociale du quartier engendrant la confrontation des besoins et aspirations des différents groupes d'acteurs (Galster, 2002). Car si la revitalisation d'un espace est synonyme du règlement de nombreux problèmes à l'échelle d'un quartier, par exemple, elle peut aussi voir apparaître de nouveaux enjeux en lien avec la nouvelle dynamique sociale certes salvatrice pour certains

groupes, mais problématique pour d'autres. En effet, la tangente déterminée pour mousser l'attractivité, si elle paraît attractive pour la population locale, le sera fort probablement pour une population extérieure ayant un intérêt pour le mode de vie proposé (Ilmonen, 2007). Ce faisant, le groupe dominant devient de plus en plus important en nombre des suites de l'attraction d'une nouvelle population à l'intérieur de son territoire. Ceci implique que le contre-poids politique des groupes dominés se marginalise ce qui, évidemment, n'est pas l'avenue souhaitée par ces derniers.

Les luttes intestines ne sont pas les seuls obstacles à la revitalisation des quartiers. En effet, ces espaces doivent se distinguer entre eux de façon à conserver leurs avantages comparatifs sur les autres quartiers à l'échelle de la ville, mais aussi à l'échelle nationale et internationale (Grodach & Loukaitou-Sideris, 2007). Le pouvoir en place dépend de cette capacité à se distinguer. Les initiatives aux visées attractives sont généralement présentées comme des réussites assurées, un échec de ces mesures peut ébranler le pouvoir local en place (Borja, 2007). Or, la forte compétition entre les territoires rend incertaine la pérennité des initiatives attractives (*Ibid.*).

3.3.3 Revitalisation rime souvent avec gentrification

La prise de contrôle d'un espace en revitalisation soulève inmanquablement la question de la gentrification. Cet enjeu est le terrain principal où s'affrontent les différents groupes d'acteurs lors des débats portant sur la mise en place de projets de revitalisation. Toutefois, comment gérer cette situation dans le contexte des *shrinking cities*? À cette question, qui soulève autant les enjeux de la gouvernance que celle de l'identité et de l'attractivité, on répond souvent que la revitalisation se fera en préservant la mixité sociale (Benali, 2012; Galster, 2002; Recoquillon, 2009). Or, cette mixité est-elle possible? Que signifie la gentrification dans le contexte d'une ville en déclin? Il est important de noter que le terme de gentrification est ici préféré à

celui francisé d'embourgeoisement qui englobe moins les problématiques que nous tentons de mettre en lumière (Clerval, 2011).

« Une contradiction existe entre la volonté d'offrir à tous les citoyens des espaces de qualité et aux multiples activités et les effets en termes d'exclusion sociale et d'homologation spatiale que ces espaces peuvent avoir » (Ingallina, 2007, p. 13). Si certains soutiennent que la gentrification est un mal nécessaire pour revitaliser un espace en déclin (Betancur, 2002; Galster, 2002), d'autres sont d'avis que ses conséquences négatives dépassent largement ses bénéfiques (Bacqué & Fol, 2005; Recoquillon, 2009). Phénomène souvent lié à celui de l'attractivité, la gentrification implique également un changement dans l'identité d'un espace. Par ailleurs, « il faut rappeler que la gentrification, dans sa définition traditionnelle donnée par la sociologue Ruth Glass (1963), désigne un processus de remplacement de populations dans les quartiers centraux par des catégories plus aisées » (Benali, 2012, p. 301-302). Dans le contexte des *shrinking cities*, l'aspect du déplacement de la population n'est pas automatique étant donné l'abondance de l'espace disponible (Benali, 2012). Néanmoins, les acteurs disposants des moyens financiers pour réhabiliter ces espaces désinvestis sont souvent des gens relativement fortunés, provenant de l'extérieur, attirés par l'image renouvelée, à la mode, d'un espace (Ilmonen, 2007). Ce faisant, une nouvelle classe s'installe dans le quartier et contribue à sa revitalisation par son apport en capital. Dans ce contexte, serait-on plutôt témoin d'un phénomène d'embourgeoisement tel que décrit par Clerval (2011)?

Il semblerait que non. En effet, la gentrification prend forme, notamment, lors de la revitalisation d'un espace par la mise en valeur de son patrimoine bâti (Benali, 2012; Betancur, 2002; Clerval, 2011). « Gentrification is justified in terms of urban pioneerism, entrepreneurship, recovery of historically valuable architecture and locations, a market outcome, and redevelopment or reactivation of the property market » (Betancur, 2002, p. 2). Dans le cadre de ce mémoire de maîtrise, c'est ce

phénomène qui est étudié, la question de la gentrification est donc de circonstance et il importe de s'y attarder.

La peur de la gentrification est légitime, ce phénomène implique le déplacement d'une population et, par le fait même, modifie l'identité d'un territoire (Recoquillon, 2009). Le conflit réside dans le dilemme, pour les leaders de la revitalisation, de conserver l'identité qui a fait la renommée du quartier, tout en permettant aux acteurs qui ont porté ce dernier au bout de leurs bras durant les années de désinvestissement de continuer de le considérer comme un milieu de vie qui leur ressemble (Betancur, 2002). Donc, l'arrivée de nouveaux capitaux est nécessaire pour redonner une nouvelle vie à un espace. Toutefois, l'identité du quartier, sa culture locale, ne peut être trop fortement artificialisée, sous peine d'en perdre le sens réel (Recoquillon, 2009). Alors on en revient à cette question, pour qui et dans quel but revitalise-t-on un espace?

3.4 Pourquoi lier ces deux éléments? Pertinence géographique et sociale

La volonté de lier les deux éléments de problématique présentés dans ce chapitre vient de la façon éminemment géographique de les aborder. Il aurait été possible et tout aussi pertinent d'étudier uniquement une friche urbaine en transformation ou un quartier en revitalisation, ces sujets sont riches et leurs implications sont profondes pour une collectivité. Or, il semble que, dans certains cas, et particulièrement dans celui qui nous intéresse, la friche urbaine et la revitalisation soient la continuité l'une de l'autre, à différentes échelles. En effet, notre cas d'étude s'inscrit dans une temporalité particulière faisant en sorte qu'il est possible d'observer le rôle que joue la friche urbaine sur le processus de revitalisation et l'inverse. De plus, les conflits engendrés autant par la friche urbaine que par la revitalisation ont cours à plusieurs échelles et dépassent largement les limites du quartier.

Si les friches urbaines (Ambrosino & Andres, 2008; Andres, 2010; Andres & Grésillon, 2011; Janin & Andres, 2008; Mallach, 2011; Rave, 2014; Veschambre, 2005), la revitalisation (Borja, 2007; Grodach & Loukaitou-Sideris, 2007; Ilmonen, 2007; Ingallina, 2007; McCarthy, 2002; Poirot & Gérardin, 2010; Recoquillon, 2009) ainsi que les liens entre les deux phénomènes (Benali, 2012 ; Gallagher, 2013; Gravari-Barbas, 2010; Ladwein, 2003; Mah, 2012; Ryan, 2012) ont été largement étudiés, très peu de recherches impliquent le type de friche urbaine présenté dans ce mémoire de maîtrise. En effet, la vaste majorité de ces recherches s'attardent à des friches urbaines reconverties ou en processus avancé de reconversion. De plus, ce processus est presque exclusivement porté par un acteur qualifié de créatif, artistique, qui semble être le seul apte à revaloriser les espaces désinvestis. Or, la Michigan Central Station, sujet principal de ce mémoire de maîtrise, n'est pas en processus de reconversion et encore moins reconvertie, pas plus qu'elle traverse une période de revalorisation artistique. Néanmoins, l'intuition première est que cette friche urbaine joue un rôle sur le processus de revitalisation du quartier où elle se trouve. La relation entre le bâtiment à l'état de ruine et la revitalisation du quartier qui l'entoure n'est que peu couverte par la littérature scientifique.

Certains auteurs lancent parfois quelques pistes de recherche, Ingallina (2007) affirme que c'est l'attractivité du patrimoine bâti et l'utilisation de son image qui permet à certains quartiers de se différencier des autres et de se revitaliser, alors que d'autres ne disposant pas des mêmes ressources architecturales ou historiques sont incapables d'entamer un processus de revitalisation. De plus, la revitalisation, si elle ne déroge pas complètement du système capitaliste, implique une entrée de capitaux extérieurs vers l'intérieur du quartier (Harvey, 1989). Dans cette optique, un flux de visiteurs métropolitain est une des façons d'y parvenir. Ces touristes, en quelque sorte, sont attirés par des points d'intérêts qui guident leur trajet et c'est ce rôle que remplit le patrimoine bâti (Ladwein, 2003). Toutefois, on ne note aucune mention du patrimoine bâti à l'état de ruine.

Ce concept de la ruine est nouveau en Amérique du Nord et confronte les paradigmes de la croissance évoqués plus tôt. En effet, la ruine désigne traditionnellement des bâtiments érigés durant l'Antiquité ou les châteaux du Moyen-âge (Veschambre, 2007b). Le continent nord-américain n'était pas colonisé alors par ces peuples ayant bâti ces merveilles architecturales, on n'y retrouve donc pas de châteaux ou de temples antiques. Veschambre (2007b) souligne une autre caractéristique intéressante de la ruine élevée au rang de patrimoine, elle représente presque exclusivement des lieux de pouvoir, les temples antiques évoquent la toute-puissance des Dieux, les châteaux, celle de la royauté. En Amérique du Nord, les églises et les parlements ne sont pas en ruine. Par contre, certaines friches urbaines de tous types représentent le passage d'un autre pouvoir tout-puissant sur le continent, celui de l'industrie (Mah, 2012). Les quartiers ouvriers désertés et les bâtiments industriels en friches sont certainement des témoins de la chute de l'empire industriel états-unien. Le contexte des *shrinking cities* a entraîné non seulement la fermeture des usines, ces temples de production matérielle, il a aussi rendu leur redéveloppement impossible durant une longue période. Ce faisant, la perception à l'endroit de ces bâtiments désaffectés, dont l'avenir reste en suspens, s'est modifiée et multipliée à travers le temps et l'espace (Baillargeon, 2015). La pertinence de notre cas d'étude se trouve justement à l'intersection, dans un même espace, du statut en attente d'une friche urbaine et de la revitalisation du milieu de vie qui l'entoure. Plus théoriquement, du conflit inhérent au lieu de pouvoir⁹ (la friche urbaine) et ses impacts sur le lieu d'échange¹⁰ (le quartier), selon la façon dont ces types de lieux sont décrits par Bédard (2015).

Les enjeux entourant les friches urbaines et la revitalisation de l'espace qui les entoure sont éminemment géopolitiques, comme toutes questions en lien avec l'aménagement du territoire (Subra, 2008). En effet, l'acteur dominant traditionnel en

⁹Lieu où l'autorité affirme sa présence et sa domination sur un territoire (Bédard, 2015)

¹⁰« Lieux qui, répondant à des besoins d'échanges tant commerciaux que de sociabilité, répondent encore au besoin de communication des individus vivants en société » (Bédard, 2015, p. 47)

aménagement du territoire, l'État et ses institutions, n'exerce plus son influence autoritaire sur cette discipline (*Ibid.*). Cette ouverture, certains diront forcée (Mah, 2012; Ryan, 2012; Simard, 2000), de la position de leader en aménagement à l'échelle des quartiers mène inévitablement à des conflits en lien avec les intérêts des groupes d'acteurs qui tentent d'en prendre le contrôle. Ces conflits spatiaux de nature identitaire (Di Méo, 2007; Raffestin, 1977) font de l'étude des friches urbaines et de la revitalisation un sujet tout désigné pour la géographie.

3.5 Les enjeux transposés dans le réel

Les cas ne manquent pas pour étudier les liens complexes entre la présence de friches urbaines et la revitalisation des espaces où elles se trouvent. Dans le cadre de ce mémoire de maîtrise, nous explorerons le cas de la Michigan Central Station, une imposante friche urbaine se trouvant au cœur du quartier historique de Corktown, à Détroit, un espace en pleine revitalisation. L'ambition première étant de découvrir la nature du lien qui existe entre les deux processus.

3.5.1 La Michigan Central Station

« Entering the station's burned-out, rubble-strewn great hall early one morning, I felt as if I was walking into the ruin of America » (Ryan, 2012, p. 1). Le contexte de la ville de Détroit est fascinant et aucun bâtiment ne symbolise mieux son parcours historique, du tournant des années 1900 à aujourd'hui, que la Michigan Central Station, l'ancienne gare centrale de la ville. En effet, cette ruine à l'architecture majestueuse, voire arrogante, se fondait certainement dans le paysage de cette puissante ville industrielle. Inversement, son état de délabrement

actuellement observable ne jure pas lorsque l'on considère l'état du cadre bâti à l'échelle de la ville.

Détroit compte de nombreuses ruines qui feraient de bons sujets de mémoires de maîtrise. La Packard Plant, par exemple, est une immense friche industrielle s'étendant sur sept pâtés de maison dont la fermeture a entraîné la dévitalisation presque complète du quartier où elle se trouve. Bien que les deux bâtiments aient une valeur symbolique notoire, la différence entre la Michigan Central Station et la Packard Plant est que l'ancienne gare se trouve dans un quartier où l'on observe une forte vague de revitalisation. Outre ce critère, on remarque que les enjeux entourant la Michigan Central Station dépassent largement ses propres murs. En effet, cette friche urbaine est instrumentalisée à de nombreuses échelles et sert les intérêts d'une pléthore d'acteurs aux visées multiples.

Inaugurée en 1913 et fermée officiellement en 1988, la Michigan Central Station est, et de loin, le plus haut bâtiment des environs, ce qui en fait un marqueur territorial évident pour quiconque arpente les quartiers à l'ouest du centre-ville. L'ancienne gare centrale est aussi, ironiquement, parfaitement visible des autoroutes des environs ainsi que du pont, l'Ambassador Bridge, faisant le lien entre le Canada et les États-Unis. Son histoire (à laquelle nous accorderons une attention particulière plus loin) est parsemée d'évènements marquants et d'époques distinctes dont l'addition mène aux multiples perceptions populaires à son égard.

La Michigan Central Station, bien qu'elle joue le rôle de repère urbain, n'est pas en processus de réinvestissement. En effet, depuis sa fermeture en 1988, elle est une coquille vide qui fut, d'abord, ouverte, durant un certain temps, aux squatteurs, junkies, vandales et ferrailleurs. Cette époque en est une traumatisante pour la population non seulement du quartier, mais de la ville en entier; les problèmes engendrés par cette friche urbaine dépassent largement ses propres murs. Cependant, depuis quelques années, la Michigan Central Station est sécurisée et il est impossible

d'y pénétrer sans y être invité. Car, oui, elle a un propriétaire, faisant en sorte que son statut légal est plus clair que celui de la plupart des friches urbaines, notamment celles étudiées par Ambrosino & Andres (2008) ou Janin & Andres (2008). Qu'à cela ne tienne, le contrôle de ce lieu (voir figure 3.1) est disputé par de nombreux acteurs qui tentent d'instrumentaliser son image, autant physique qu'idéelle, pour définir leur territoire d'influence et leurs capacités d'agir sur ce dernier.



Figure 3.1 La Michigan Central Station

Photo : Charles Gagné Fournier, 2015

3.5.2 Le quartier de Corktown

La Michigan Central Station trône dans le quartier de Corktown, un quartier en plein processus de revitalisation. Corktown n'est toutefois pas le seul quartier de Détroit en processus de revitalisation, le quartier de Midtown et le centre-ville sont également des endroits où la revitalisation est particulièrement forte et rapide. Le choix de Corktown est le résultat de la combinaison de deux facteurs. D'abord, sur le

plan physique, c'est le quartier où se trouve la Michigan Central Station, il apparaissait donc logique de s'attarder à cet espace. Ensuite, quiconque s'intéresse à ce quartier découvre rapidement qu'il se distingue des autres espaces en revitalisation de Détroit de plusieurs façons (qui seront explicitées plus tard). En effet, les acteurs assumant le leadership de la revitalisation du quartier ne sont pas aussi puissants que ceux des quartiers de Midtown ou du centre-ville. Ce faisant, la revitalisation relève beaucoup plus du compromis résultant de luttes de pouvoirs entre différents groupes d'acteurs que de l'imposition autoritaire d'un leader tout-puissant.

Corktown est, des suites de nombreuses opérations d'aménagement et de réaménagement du territoire, le plus ancien quartier de Détroit. Fondé par des immigrants irlandais dans les années 1830, ce quartier catholique fut le point d'arrivée états-unien pour plusieurs vagues de migrants provenant de l'île de Malte et du Mexique. Cette forte immigration en a longtemps fait un des quartiers les plus multiethniques de Détroit (Delicato & Demery, 2007). Outre ce trait particulier, Corktown est bien connu à l'échelle de la région métropolitaine de Détroit en raison de la présence de l'ancien Tiger Stadium, le stade (aujourd'hui détruit) de l'équipe locale de baseball. Le Tiger Stadium était situé sur la Michigan Avenue, la rue principale du quartier. C'est sur la revitalisation de cette artère commerciale que nous concentrerons l'essentiel de nos efforts tout au long de ce mémoire. Néanmoins, il serait inapproprié, dans le cadre d'un mémoire de maîtrise en géographie, de laisser en pan le reste du quartier qui joue un rôle déterminant dans la revitalisation commerciale de ce dernier.

3.5.3 Présentation de la zone d'étude

D'après ce qui a été dit au courant de la section 3.5, il est maintenant pertinent de définir clairement la zone à l'étude lors de la présente recherche. Plusieurs

délimitations formelles et informelles existent en ce qui a trait au quartier de Corktown. Pour notre part, dans le cadre de cette recherche, nous considérerons que le quartier de Corktown est délimité à l'est par le Lodge Freeway, au nord par l'autoroute I-75, au sud par les rues Bagley et Porter, puis, à l'ouest, par la Michigan Central Station. Cette délimitation, illustrée par la carte ci-dessous, a été déterminée par les limites du quartier dit « historique » de Corktown, une labellisation visible à l'aide de marqueurs territoriaux évidents. Nous excluons donc de cette délimitation le secteur industriel au sud de la rue Bagley. Cette exclusion vient du fait que cet espace n'est pas considéré dans la labellisation de Corktown en tant que quartier historique.



Figure 3.2 Délimitation de la zone d'étude

Charles Gagné Fournier, 2017

CHAPITRE IV

CADRES THÉORIQUE ET CONCEPTUEL

4.1 Cadre théorique

Ce mémoire de maîtrise s'inscrit dans le volet humain de la géographie et s'attarde à l'étude de la relation entre l'espace et la société. En effet, par l'étude des représentations et de la construction du territoire, à travers une étude de cas portant sur l'aménagement d'un espace, cette recherche se positionne, plus précisément, dans la branche de la géographie sociale (Di Méo, 2008). Dans ce type de dynamique, les rapports sociaux et spatiaux sont intimement liés et transparaissent dans les luttes de pouvoir menées par des acteurs aux positions sociales divergentes (Di Méo, 2004a).

Élément essentiel d'un travail de géographie, la notion de territoire est au centre de la réflexion élaborée au début du second chapitre. La zone d'étude n'a pas été définie au hasard, ses limites ont été tracées selon l'observation d'une altérité entre le quartier historique de Corktown et les espaces avoisinants. Cette altérité est à la base de la construction d'un territoire (Piveteau, 1995; Raffestin, 1977) et il semble pertinent à ce point-ci d'en définir les tenants et aboutissants. De plus, Ripoll et Veschambre (2005) soulignent que la question de l'appropriation de l'espace est inhérente à de nombreux sujets d'étude en science sociale, mais que ce phénomène n'est que rarement explicité créant un flou autour de la notion. Cette définition du concept de territoire aura donc pour but d'éclaircir ce qui est entendu par l'appropriation de l'espace ainsi que de confirmer notre positionnement théorique.

4.1.1 La notion de territoire et sa vocation identitaire

« Le territoire témoigne d'une appropriation délibérée, à la fois économique, idéologique et politique de l'espace géographique » (Di Méo, 2004a, p. 200). Cette définition paraît simple en surface, elle implique la délimitation de l'espace par différents moyens pour en faire un territoire. Toutefois, il semble nécessaire de préciser le terme d'appropriation, ce qui complexifie grandement l'exercice de définition du territoire. Le terme « appropriation » implique la propriété. Cette propriété a plusieurs formes classiques et normées avec lesquels nous sommes familiers (économique, juridique, etc.) permettant d'être propriétaire d'un territoire. Toutefois, cette simple interprétation ne saisit pas l'ensemble de la problématique au point de vue de la géographie sociale. En effet, l'appropriation de l'espace par un groupe qui s'identifie à lui et à ses symboles sort du contexte quantitatif légal usuel. Inévitablement, en géographie, la dimension symbolique et identitaire est confrontée à la dimension juridique et économique, c'est ici un combat pour le contrôle de l'espace, pour son appropriation légitime, entre des acteurs ayant des besoins et aspirations divergents (Ripoll & Veschambre, 2005). De plus, la considération de la dimension multiscalaire du territoire, impliquant les multiples échelles de l'appropriation d'un même espace, augmente le niveau de complexité (Di Méo, 2002; Moine, 2006). Ajoutons à cela le fait que le territoire est en mutation constante et nous obtenons un objet difficile à cerner (Moine, 2006).

Moine (2006) propose trois entrées pour appréhender le territoire. Premièrement, la notion d'espace est centrale dans le territoire. Le territoire est, en partie, l'appropriation et la délimitation d'un espace par un groupe qui en prend le contrôle. La deuxième entrée fait appel à la dimension symbolique du territoire, à la représentation que les gens s'en font. C'est ce construit social qui permet de distinguer un territoire par rapport à ses voisins. La troisième entrée implique le système d'acteurs qui font le territoire et les relations conflictuelles qui mènent,

ultimement, à un aménagement. Il est donc possible, toujours selon Moine (2006), de définir le territoire comme étant : « un système complexe évolutif qui associe un ensemble d'acteurs d'une part, l'espace que ces acteurs utilisent, aménagent et gèrent d'autre part » (p. 126).

Si le territoire est créateur de l'altérité par l'exclusion inhérente à la mise en place de frontières, il est aussi générateur d'identité. En effet, le territoire, à l'instar du lieu, du haut-lieu (concept sur lequel nous reviendrons plus loin dans ce chapitre) et du paysage, est porteur d'une identité forte (Piveteau, 1995) qui se construit grâce à la profondeur historique qu'il abrite et qui est mise en scène à travers les objets qu'on y retrouve (Raffestin, 1977). Ces objets, par exemple les lieux emblématiques (Di Méo, 2007), sont porteurs d'une symbolique et constituent une source d'information sur l'épaisseur historique du territoire et de la société qui l'habite (Raffestin, 1977). Tout comme le territoire, l'identité d'une société est en mouvement constant, ces deux concepts sont indissociables (Di Méo, 2002, 2004b). « In other words, places and home identities are never stable, fixed or bounded, but they are always constructed » (Mah, 2012, p. 157). Cette identité, soulignée notamment par le toponyme d'un territoire qui sous-entend les gens qui l'habitent autant que ceux qui l'ont construit, est tributaire des enjeux sociaux du moment (Di Méo, 2002). Ceux-ci déterminent comment le territoire est perçu, autant par ses habitants que par les observateurs externes. C'est donc dire qu'au-delà des limites et de l'identité qu'il engendre, le territoire est le produit d'un milieu social et des pratiques qui sont imposées par ce même milieu (Raffestin, 1982).

L'imposition des pratiques qui définissent autant les limites que l'identité d'un territoire est faite par les acteurs qui y sont dominants. Car, en effet, « l'espace est un enjeu du pouvoir tandis que le territoire est un produit du pouvoir » (Raffestin, 1982, p. 168). En d'autres mots, le territoire est créé lorsqu'un groupe d'acteurs prend possession, impose sa domination sur un espace. Le territoire est alors un enjeu éminemment géopolitique : « tous ne partagent pas en effet nécessairement les

mêmes idéaux en ce qui concerne leur devenir et celui du territoire qu'ils habitent » (Bédard, 2002a, p. 57). On distingue trois types d'acteurs à l'œuvre sur le territoire : les acteurs endogènes qui vivent et agissent dans le territoire; les acteurs exogènes qui investissent le territoire de l'extérieur; et les acteurs transitionnels qui sont des exilés issus du territoire, mais qui gardent un attachement envers ce dernier et qui y reviennent grâce à leur grande mobilité (Di Méo, 2008). « Bref, le territoire, en tant qu'espace de l'action, espace tissé d'un entrelacs de transactions, de stratégies, d'intentionnalités, de débats, d'interactions innombrables est bien, essentiellement, une affaire d'acteurs » (Di Méo, 2008, p. 19).

4.1.2 La territorialité

L'addition des trois composantes principales du territoire, à savoir la délimitation d'un espace générateur d'identité par et pour un groupe d'acteur, engendre le phénomène de la territorialité. Concept fondateur de la géographie sociale au même titre que le territoire (Raffestin, 1986), la territorialité suggère que la dimension identitaire et mnémonique est la principale fonction du territoire (Di Méo, 2002; Piveteau, 1995). L'identité territoriale serait le résultat des actions de l'acteur dominant et, donc, le facteur le plus important dans l'optique de l'appropriation d'un espace, de la territorialisation d'un groupe, d'une société (Di Méo, 2002). Conséquemment, l'analyse de la territorialité sur un espace restreint permet de comprendre comment les acteurs inscrivent morphologiquement leur présence au sein de ce dernier (Raffestin, 1986). En outre, la territorialité est, selon Raffestin (1986), un concept qui permet de théoriser le processus de territorialisation-déterritorialisation-reterritorialisation intimement lié à l'étude des friches urbaines (Ambrosino & Andres, 2008). « Le territoire a besoin du canevas symbolique et pratique des lieux pour se réaliser » (Di Méo, 2004a, p. 203). En ce sens, le territoire, ainsi que la territorialité qu'il suppose, est issu de la relation tournoyante constante

entre la mémoire qui se construit et l'espace prescripteur de cette mémoire (Piveteau, 1995).

« Territorialité humaine qui peut être définie comme l'ensemble des relations entretenues par l'homme, en tant qu'il appartient à une société, avec l'extériorité et l'altérité à l'aide de médiateurs ou instruments » (Raffestin, 1987, p. 5). L'étude de la territorialité implique donc de comprendre les rapports entre la société et l'espace. Les instruments auxquels Raffestin (1987) fait référence sont les moyens pour les acteurs d'affirmer leur territorialité. Le principal outil utilisé par ces acteurs dominants est l'information (*Ibid.*) et cette dernière peut prendre plusieurs formes. L'information n'est pas que médiatique, elle transparait aussi, notamment, dans les lieux mis en valeur sur le territoire (Di Méo, 2007). Ce faisant, par la promotion et la diffusion d'attributs spatiaux signifiants de son territoire, l'acteur dominant fait comprendre à l'observateur extérieur où il se trouve. Alors, « la territorialisation de l'identité favorise aussi le contrôle politique de l'espace social en offrant aux pouvoirs à l'œuvre un champ concret, clairement repéré et balisé, de légitimité et d'action » (Di Méo, 2007, p. 77).

4.2 Cadre conceptuel

Le cadre théorique positionne clairement la présente recherche dans la branche sociale de la géographie. Cette ligne directrice est également le support de l'interprétation des concepts appliqués à notre sujet d'étude. Deux concepts phares aux implications spatiales évidentes guident la réflexion élaborée à la fin du second chapitre. Si ces deux concepts sont expliqués distinctement, ils sont intrinsèquement liés, particulièrement à l'échelle locale, du quartier.

D'abord, le questionnement général implique l'étude du processus de la revitalisation. La revitalisation est un phénomène complexe qui peut être abordé sous

plusieurs angles. En effet, il est possible de recueillir des données quantitatives de façon à souligner statistiquement comment évolue le processus à travers le temps sur un territoire donné. Or, sans renier le volet quantitatif essentiel à la démonstration d'un processus de revitalisation, notre recherche se penche surtout sur les tenants et aboutissants qualitatifs de ce phénomène. Pour évaluer la revitalisation du quartier de Corktown, trois concepts clés seront mis à contribution. Pour commencer, le contexte dans lequel s'insère cette recherche implique une refonte du principe de la gouvernance. Ensuite, la question de l'attractivité de l'espace est primordiale, particulièrement dans un contexte de mondialisation. Enfin, le phénomène de la gentrification est indissociable du processus de la revitalisation.

Le second grand processus, celui de la friche urbaine, se décline également en trois concepts clés. La perception, au sens géographique du terme, est le premier phénomène qui sera étudié. En lien avec la perception vient la question de la patrimonialisation, processus éminemment territorialisant. Finalement, le concept du temps de veille, auquel sera apportée une certaine variante, est hautement pertinent dans le cadre d'une recherche géographique portant sur les friches urbaines.

4.2.1 La revitalisation

Les villes occidentales, des suites du processus de désindustrialisation amplement décrit dans le premier chapitre, tentent de redynamiser leur économie par le développement de l'industrie des services et du savoir. Pour ce faire, les gouvernements municipaux ainsi que les acteurs locaux mettent de l'avant différentes stratégies visant la revitalisation de leur territoire. Grodach et Loukaitou-Sideris (2007) présentent trois types d'initiatives visant la revitalisation recensées dans la littérature. La première, la stratégie entrepreneuriale, est menée par le gouvernement municipal et a pour but de stimuler la croissance économique par la mise en place de

politiques fiscales et la construction de grands équipements à vocation culturelle dans le but d'attirer des investissements privés. Les critiques de cette stratégie soulignent que sa mise en place avantage peu la population locale comparativement à l'élite économique de la ville (McCarthy, 2002). De plus, les risques financiers associés à ces projets sont surtout assumés par l'acteur institutionnel public (Harvey, 1989).

La deuxième stratégie mentionnée par les auteurs est celle qui vise à développer un milieu de vie attractif pour la classe créative, « these individuals are considered essential to attract the desired new economies and stimulate the growth of local consumer economy » (Grodach & Loukaitou-Sideris, 2007, p. 354). Cette stratégie, la plus courante par ailleurs, se distingue de la précédente, notamment en ce qui a trait à l'envergure des projets qui sont ici de portée plus locale. Les acteurs impliqués dans la mise en place de telles stratégies espèrent que les retombées économiques seront redistribuées dans la population locale. Toutefois, les critiques affirment que, la plupart du temps, ce n'est pas le cas et que la richesse est redistribuée uniquement au sein de la classe créative aisée. Ces mêmes critiques affirment aussi que cette stratégie mène, le plus souvent, à la gentrification du territoire concerné.

La dernière stratégie est dite progressive. Elle a pour but de développer des projets qui ne répondent pas aux principes de la croissance économique. Le succès de cette stratégie n'est donc pas mesuré par la croissance, mais plutôt en termes de réduction des inégalités économiques et sociales sur le territoire. Les leaders qui implantent ce type de stratégie le font grâce à la consultation et à la concertation de plusieurs acteurs locaux. Cet engagement de la communauté contribue à la construction d'une identité locale renouvelée qui remet en question la légitimité des acteurs dominants traditionnels et entraîne la montée en puissance de nouveaux groupes revendiquant le droit de s'impliquer dans le développement de leur milieu de vie (Harvey, 2011).

4.2.1.1 La gouvernance territoriale

Laisser de côté les enjeux en lien avec la gouvernance dans l'étude de la revitalisation ne permet qu'une compréhension partielle de la complexité du processus (Maisetti, 2013). Une telle entreprise débute toujours par le constat d'un retard ou du déclin économique et social d'un territoire par les acteurs du milieu. Ceci remet inévitablement en question les capacités des structures gouvernementales à s'adapter aux nouvelles réalités de changement d'échelle des phénomènes économiques et sociaux (Ingallina, 2007). Si le concept de gouvernement est largement compris, celui de la gouvernance comporte des enjeux plus profonds. Tel que le souligne Harvey (1989, p. 6) : « the power to organise space derives from a whole complex of forces mobilised by diverse social agents. It is a conflictual process, the more so in the ecological spaces of highly variegated social density ». La création d'organisations internationales conjuguée à l'émergence des échelons du quartier et de la région métropolitaine dans la planification territoriale entraîne également la perte de sens du gouvernement à toutes les échelles, d'où l'émergence du concept de la gouvernance (Leloup, Moyart, Pecqueur, 2005). En d'autres termes,

les limites du territoire ne sont plus définies en référence à un périmètre politico-administratif (aspect politique) ou comme un fragment d'un système productif (aspect économique), elles définissent le lieu d'intersection de réseaux (physiques ou humains, formels ou informels), de stratégies et d'interdépendances entre partenaires reliés entre eux, le lieu de production, de négociation, de partage d'un devenir commun (Leloup, Moyart, Pecqueur, 2005, p. 326).

L'étude de la gouvernance dans le contexte de la revitalisation territoriale met souvent en lumière la transition de la prise de décision autrefois imposée par les différents échelons gouvernementaux (type *top-down*) vers un pouvoir qui part plutôt de la base pour imposer sa volonté aux échelons institutionnels supérieurs (type *bottom-up*) (Simard, 2000). Dans ces circonstances, l'acteur dominant est la

communauté locale, construite autour d'une identité créée au fil de la socialisation et la territorialisation de valeurs communes (Moine, 2006; Simard, 2000). Berceau de cette identité, le quartier est l'échelle qui semble être créatrice de la construction d'une telle communauté (Simard, 2000).

Dans cette dynamique, le développement local, variation sur le thème de la revitalisation, s'impose comme consolidateur du mouvement social créateur de l'identité communautaire. « Ce type de développement constituerait un mouvement social et spatial de reconquête du sens et du pouvoir pour les individus et les collectivités par la maîtrise du milieu local et des conditions de vie que l'on y retrouve » (Simard, 2000, p. 171). En plus de proposer une solution aux enjeux socio-économiques locaux, le développement local se veut aussi un agent organisateur des relations sociales et du vécu commun. La dimension participative, ayant pour but d'établir un contre-pouvoir, de ce type de développement est aussi à souligner en ce sens (Bacqué, 2006). La création identitaire engendrée par la mise en place de projets locaux portés par la communauté est de loin supérieure à celle engendrée par l'imposition de projets par les différents échelons gouvernementaux (Simard, 2000). Dans cette optique, l'analyse par Bacqué (2006) des résultats des démarches d'*empowerment* mises en place aux États-Unis par l'administration Clinton est éloquente. En effet, l'*empowerment* semble inefficace lorsqu'implanté par les autorités gouvernementales (Bacqué, 2006). Au contraire, le développement de la capacité d'action d'un groupe par et pour lui-même tend à donner de meilleurs résultats (*Ibid.*), renforçant la légitimité de la communauté locale sur le plan décisionnel (Simard, 2000).

4.2.1.2 L'attractivité : un impératif

Sans contredit, l'attractivité d'un territoire est un facteur essentiel à sa revitalisation. La dévitalisation d'un territoire est, notamment, attribuable à la perte d'attractivité de ce dernier pour sa population ainsi que pour son secteur économique (Hospers, 2014; Proulx & Tremblay, 2006). Le double défi que représente l'inversion de cette tendance est de taille. Double, en effet, car le développement de l'attractivité doit interpeller des individus de l'extérieur, autant qu'elle doit satisfaire la population locale en dénaturant le moins possible son identité (Maisetti, 2013). S'il a été mentionné que les initiatives imposées par les municipalités, telle la construction de grands équipements dédiés à la culture sont rarement couronnées de succès (Grodach & Loukaitou-Sideris, 2007; Harvey, 1989; McCarthy, 2002), de nouveaux acteurs (la communauté locale en est un bon exemple) prennent le relais à l'échelle du quartier. Cette prise en charge par la communauté locale implique donc la refonte des limites administratives traditionnelles des quartiers. Par exemple, les voisins d'un territoire attractif désireront, le plus souvent, être inclus dans l'amalgame sous-entendu par un toponyme, phénomène ayant pour effet d'étendre les limites d'un territoire (Moine, 2006).

Pour Poirot et Gérardin (2010), l'attractivité consiste en :

la capacité d'un territoire à être choisi par un acteur comme zone de localisation (temporaire ou durable) pour tout ou en partie de ses activités ; cette attractivité est une attractivité perçue qui n'implique que des personnes physiques, des individus, des ménages ou des équipes, par exemple des équipes dirigeantes d'une entreprise ou d'une administration publique (p. 27).

Ces personnes ou entreprises choisissent un territoire selon sa capacité à créer des emplois, à avoir un secteur économique intégré et diffusé dans le tissu urbain, disposer d'un réseau de services publics¹¹ ainsi que d'offrir un milieu de vie social et

¹¹ En matière de transport et d'éducation, notamment, en lien avec la possibilité d'avoir accès, pour une entreprise, à de la main-d'œuvre qualifiée.

culturel dynamique (Borja, 2007). Il va sans dire, les individus à la recherche d'un milieu de vie (ménages temporaires ou durables, étudiants, touristes, par exemple) répondent à des facteurs attractifs différents de ceux des entreprises. Les ménages sont attirés par un territoire en fonction de leur capacité d'être (relativement à la satisfaction des besoins de base) et d'agir (relativement à l'emploi, aux loisirs et aux déplacements) sur ce territoire (Poirot & Gérardin, 2010). La principale capacité d'être recherchée sur un territoire est la possibilité d'y loger à juste prix, tandis que la capacité d'agir ayant préséance sur les autres est la possibilité de se déplacer à guise autant sur le territoire que vers d'autres espaces (*Ibid.*). « Un territoire, véritablement attractif, offrira à ses résidents de plus grandes libertés que les autres, ce qui contribue à retenir la population et à attirer les habitants d'autres territoires » (*Ibid.*, p. 31).

Par ailleurs, toujours selon Poirot et Gérardin (2010), l'acteur économique, l'investisseur, répond à trois facteurs principaux qui font varier sa perception de l'attractivité du territoire. Premièrement, le territoire doit correspondre aux demandes de l'entreprise en termes de clientèle, de sécurité, de fiscalité, d'identité, etc. Deuxièmement, le territoire doit présenter des caractéristiques susceptibles d'attirer des entreprises (infrastructures de transport, services aux entreprises, marché, etc.). Enfin, la concurrence entre les territoires est aussi un facteur à considérer, notamment en lien avec sa capacité à attirer une main-d'œuvre qualifiée.

L'attractivité d'un territoire se construit donc grâce à une multitude de facteurs combinés qui ont pour effet d'attirer et de retenir des facteurs de production ou une population. Or, il est devenu difficile pour les territoires de faire de la sorte en raison de la grande mobilité des personnes et des entreprises leur permettant de choisir un emplacement satisfaisant partout sur le globe (Di Méo, 2004b; Harvey, 1989). L'objet de la lutte entre les territoires, tel que mentionné plus tôt, est d'attirer les gens de la classe créative pour dynamiser l'économie. À ces fins, « above all, the city has to appear as an innovative, exciting, creative, and safe place to live or visit, to play and consume in » (Harvey, 1989, p. 9). Également, « les zones urbanisées ne

sont prisées que si elles sont chargées d'histoire, restent de dimension humaine et offrent un milieu intellectuel particulièrement vivant » (Claval, 1974, p. 183). Dans cette optique, c'est l'identité du territoire qui détermine son niveau d'attractivité. Toutefois, une identité attractive ne suffit pas, il est en effet nécessaire de faire la promotion de cette dernière en soulignant les avantages comparatifs du territoire pour que ce dernier soit perçu comme un choix de localisation potentiel (Proulx & Tremblay, 2006). « Désormais prévaut un consensus autour de l'idée que le territoire est un objet stratégique qui doit investir dans une politique d'image, de différenciation/spécialisation, et valoriser ses qualités » (Ingallina, 2007, p. 10-11).

4.2.1.3 Le marketing territorial : coffre à outils de l'attractivité

Pour mousser l'attractivité d'un territoire, donc, il est primordial de faire la promotion de son identité à travers une panoplie de stratégies de marketing territorial. Il est important ici de ne pas confondre le marketing territorial et le branding territorial. Le premier réfère à faire la promotion d'un espace, tandis que le second consiste à bâtir une image de marque pour le territoire en mettant de l'avant son identité (Eshuis, Klijn, Braun, 2014). « Le marketing territorial est appliqué dans le but de promouvoir les villes en vue d'attirer les investisseurs, les touristes et les résidents » (*Ibid.*, p. 154) en préconisant une approche client visant un public cible précis (Proulx & Tremblay, 2006). Par le branding et la labellisation, la communauté locale a donc la possibilité de diffuser son identité dans le but d'attirer des individus et des entreprises partageants sa vision du développement. Ces stratégies constituent des façons de gérer l'image d'un territoire et de communiquer en quoi sa situation est propice à l'accumulation de capital matériel et symbolique (Maisetti, 2013).

Le branding¹² territorial est une stratégie qui consiste à transformer le toponyme d'un territoire en objet marketing en lui conférant une certaine personnalité (Piveteau, 1995). L'objectif premier du branding est de distinguer un lieu d'un autre en générant une identité locale (Ilmonen, 2007). « Places identities are constructed through historical, political, religious, and cultural discourses; through local knowledge, and influenced by power struggles » (Govers & Go, 2009, p. 18). Pour la population locale, l'image de marque associée au territoire permet de choisir à quel type d'espace elle désire être identifiée (Ilmonen, 2007). Pour les consommateurs extérieurs (touristes et entreprises, notamment) le branding met en valeur les points forts du territoire et agit comme une promesse de qualité du produit offert (Govers & Go, 2009; Marcotte, Bourdeau, Leroux, 2011). Cependant, pour remplir cette promesse, la marque territoriale doit être crédible pour les habitants ainsi que pour les gens de l'extérieur (Ilmonen, 2007). En ce sens, le branding doit être associé à des actions concrètes et fonctionne mieux lorsqu'il est entrepris par la population locale plutôt que de façon descendante par le gouvernement (Eshuis, Klijn, Braun, 2014). « En somme, le branding territorial est un élément du marketing territorial qui consiste à influencer les idées des gens en créant dans leur esprit des associations émotionnelles et psychologiques bien définies avec l'endroit » (*Ibid.*, p. 157).

Outil privilégié du branding, la labellisation d'un territoire constitue un moyen classique d'en faire la promotion. Également intimement lié à l'identité territoriale, le label renseigne en épurant encore davantage les caractéristiques géographiques du milieu. En effet, le label de quartier durable, compte tenu de la surutilisation du terme, ou patrimonial, par exemple, ne met en lumière qu'une mince facette de l'expérience générale (Poirot & Gérardin, 2010; Theys & Emelianoff, 2001), d'où la difficulté d'appliquer un label à l'échelle d'une ville (Marcotte, Bourdeau, Leroux, 2011). Le label sert autant d'outil de protection du territoire (parcs nationaux ou lieu

¹²Nous utiliserons l'expression anglophone étant donné le manque de traduction satisfaisante en français. À titre d'exemple, le « marquage territorial » ne nous apparaît pas suffisamment précis pour décrire le phénomène.

patrimonial, par exemple) que de moyen de promotion de ce dernier (*Ibid.*). De plus, le label se réifie à travers des symboles ou des sites reconnus sur le territoire (Di Méo, 2002; Ilmonen, 2007). À titre d'exemple, des bâtiments en friche reconvertis peuvent jouer ce rôle en tant que porteur de la vocation culturelle d'une ville désirant se voir conférer le label de métropole culturelle (Andres & Grésillon, 2011).

4.2.1.4 La gentrification : l'inévitable débat

Le troisième processus à prendre en compte dans l'étude de la revitalisation d'un quartier est la gentrification. Encore une fois, nous utiliserons un anglicisme pour définir un concept, faute de traduction française satisfaisante. En effet, la gentrification, processus impliquant le déplacement d'une population pauvre vers l'extérieur d'un territoire par l'augmentation du prix du logement et des biens de consommation, ne doit pas être confondu avec l'embourgeoisement qui qualifie une accumulation de richesse par la population d'un territoire sans déplacement apparent de population (Clerval, 2011; Recoquillon, 2009). Ce processus peut aussi être défini, du point de vue de l'économie libérale, comme étant « the process of land use change that occurs when the willingness to pay for a location by a higher-income group of households exceeds that of the lower-income residents currently occupying that location » (Galster, 2002, p. 30). La gentrification est l'effet secondaire dérangeant généralement associé à l'implantation d'initiatives de marketing territorial en raison de leur but avoué d'attirer des gens de la classe moyenne créative (Maisetti, 2013). C'est, par ailleurs, là le grand paradoxe de ces initiatives : la promotion de l'identité d'un territoire pour attirer de nouveaux arrivants et qui a pour conséquence d'éroder cette même identité (Cerval, 2011; Theys & Emelianoff, 2001). En ce sens, le territoire se modifie au fil de l'appropriation de l'espace par une nouvelle classe sociale (Di Méo, 2002; Ripoll & Veschambre, 2005). De façon plus imagée,

la gentrification est un processus dynamique de reconquête territoriale de quartiers (préalablement désinvestis) par des classes supérieures qui par leur statut et leurs ressources exercent une pression financière (principalement dans le secteur immobilier), morale (stigmatisation/pénalisation des habitudes de la communauté autochtone) et culturelle (usages et habitudes rompant avec le style de vie local) (Recoquillon, 2009, p. 182).

En sciences sociales, particulièrement lorsqu'il est question d'appropriation spatiale, peu de sujets sont aussi porteurs de débats que la gentrification. Deux grandes visions de ce même concept existent. La première s'insère dans une logique de marché néolibérale et prône l'accès à la propriété selon le marché (Betancur, 2002; Galster, 2002). La seconde perception du problème est que la gentrification est un processus injuste qui a tué le concept de droit à la ville en offrant l'espace urbain aux mieux nantis effaçant ainsi la profondeur culturelle de l'endroit (Harvey, 2011; Recoquillon, 2009).

Dans la littérature, la gentrification, processus pouvant être engendré autant par l'acteur institutionnel que par le marché, est généralement perçue négativement. Toutefois, Galster (2002) la présente comme étant un mal nécessaire et l'unique solution aux problèmes des *shrinking cities*. En effet, elle constitue un moyen efficace d'engranger des capitaux provenant de l'extérieur et, ainsi, renflouer les coffres des municipalités en déclin. « Overall, gentrification tends to redevelop strategically located and architecturally endowed neighbourhoods and, in the long run may expand to selected abandoned areas, neglected properties, and empty lots » (Betancur, 2002, p. 9). S'il est vrai que les quartiers bien pourvus architecturalement sont souvent visés par le marketing territorial et la gentrification qui s'en suit, Di Méo (2004b) soutient que la nouvelle population ne retient que le caractère esthétique des bâtiments et évacue la profondeur historique. De plus, l'affirmation selon laquelle les effets positifs se diffusent dans l'espace est souvent réfutée (Séguin & Divay, 2004).

Par ailleurs, il existe d'autres impacts positifs associés à la gentrification. D'abord, ce processus entraîne la création d'un milieu de vie plus sécuritaire et salubre (Galster, 2002; Recoquillon, 2009). Cependant, si Recoquillon (2009) est d'avis que ceci doit se faire pour le bien de la population locale, Galster (2002) et Betancur (2002) croient que ce doit plutôt être fait dans le but d'attirer une nouvelle population aisée. De plus, la gentrification nécessite l'implantation de commerces, donc une certaine revitalisation économique, ce qui entraîne une création d'emplois (Betancur, 2002). Toutefois, les critiques souligneront que ces emplois sont rarement bien rémunérés (Recoquillon, 2009). Certains auteurs déplorent également que la revitalisation d'un territoire entraîne presque toujours sa gentrification, soutenant qu'elle constitue une initiative qui « vise à ramener les quartiers défavorisés dans la mouvance générale de la ville » (Séguin & Divay, 2004, p. 69).

Selon les critiques de la revitalisation par la gentrification, cette remise à niveau se fait par l'implantation de commerces qui ne répondent pas aux besoins culturels et offrent des produits hors des capacités financières des habitants (Recoquillon, 2009). De plus, l'amélioration du milieu de vie (notamment à travers l'amélioration du mobilier urbain, des ambiances, du verdissement, etc.) entraîne la hausse du prix des logements faisant en sorte que la population résidente de longue date plus pauvre n'a plus les moyens de vivre dans son propre quartier (Harvey, 2011; Theys & Emelianoff, 2001). Paradoxalement, ceci se produit généralement dans les quartiers ayant joué la carte de la mixité sociale dans leurs initiatives de marketing territorial (Theys & Emelianoff, 2001). Finalement, l'homogénéisation sociale d'un territoire constitue l'aboutissement d'une entreprise de gentrification (Clerval, 2011). La grande question reste donc entière : qui sont ceux qui profitent de la revitalisation d'un quartier?

4.2.2 La friche urbaine

Commençons cette section par une courte mise au point. Étant donné la nature du sujet de cette recherche, à savoir la Michigan Central Station, un bâtiment abandonné est-il besoin de le mentionner, nous sous-entendrons par le terme « friche urbaine » qu'il s'agit d'un bâtiment vacant. Il est vrai que l'appellation friche urbaine peut qualifier des espaces dépourvus de toutes structures. Toutefois, ce qui nous intéresse ici c'est l'impact d'un bâtiment en friche plutôt que celui d'un espace sans construction. En outre, les appellations « friche industrielle » ou « friche ferroviaire » ne sont pas entièrement satisfaisantes pour décrire le bâtiment étudié. En effet, la Michigan Central Station n'est pas un ancien bâtiment industriel, elle est une ancienne gare, elle n'était pas non plus un lieu de production, mais bien un lieu de transit. De plus, les friches ferroviaires décrivent, le plus souvent, les rails délaissés plutôt que la gare en tant que telle. Finalement, bien que le concept de la friche urbaine soit surtout utilisé ici pour décrire la Michigan Central Station, il est aussi appliqué à d'autres bâtiments résidentiels et commerciaux en friche du quartier de Corktown, lieux normalement décrits par ce terme (Baillargeon, 2015). Car si la Michigan Central Station est certainement la friche urbaine la plus évidente dans le quartier, elle est loin d'être la seule.

Il est certes possible de nommer les friches selon leur utilité révolue, mais l'unique appellation de « friche industrielle », par exemple, en dirait bien peu sur ce que cet espace représente réellement. Le contexte de l'apparition de la friche est lui aussi révélateur et à ce titre Janin et Andres (2008) distinguent la friche subie de la friche instrumentalisée. Le premier type est le résultat de changements dans la société urbaine et rurale fortement liés à des mutations économiques et spatiales. Ce n'est pas un hasard, d'ailleurs, si les auteurs situent l'apparition de ce type de friche dans les années 1970, période durant laquelle s'entame la mondialisation économique. Les friches subies sont généralement difficilement acceptées par les acteurs du

développement urbain en raison de leur présentation en tant que lieu chaotique dans un espace organisé. De plus, elles remettent profondément en question la structure économique d'une société et marquent, en quelque sorte, la fin d'une époque. Le second type, la friche instrumentalisée, naît plus tard que le précédent, dans les années 1980. La friche devient alors un lieu de confrontation entre les acteurs, un lieu géopolitique. Le fort potentiel de développement et la symbolique associée au lieu attirent l'attention de nombreux groupes d'acteurs. Si bien que la ressource foncière, aujourd'hui financiarisée, représente un potentiel de gain en capital intéressant pour un spéculateur. Différents types d'acteurs se confrontent et s'allient, en résulte la construction d'un réseau qui confère à la friche instrumentalisée une vocation sociale. Finalement, « la friche sous toutes ses formes devient un instrument de communication et de négociation pour les acteurs » (*Ibid.*, p. 67).

Ceci étant dit, il importe maintenant de justifier le choix de la friche urbaine en tant que processus. Dans la littérature, la friche urbaine est souvent perçue comme un état (Ambrosino & Andres, 2008; Andres & Grésillon, 2011), mais elle peut aussi être abordée comme un processus et ce peu importe comment sa temporalité est décrite. « Despite their state of disuse, abandoned industrial sites remain connected with the urban fabric that surrounds them: with community; with collective memory; and with people's health, livinghoods, and stories » (Mah, 2012, p. 3). Cette description de la friche urbaine induit que ce lieu n'est pas statique ni totalement déconnectée de son environnement. Alors, il est raisonnable de supposer qu'elle a en fait un rôle dans l'appréhension de l'espace où elle se trouve, qu'elle évolue, qu'elle est en mutation, dans le temps et l'espace (Andres, 2006; Mah, 2012).

Si la friche sociale est observable et semble apparemment statique, elle renvoie, en fait, à des processus qui prennent naissance dans les groupes sociaux. Processus commandés par des pratiques elles-mêmes encadrées par des stratégies visant des objectifs. (Raffestin, 1986, p. 92)

La qualification de la friche urbaine en tant que processus implique un changement de son état dans le temps. Certaines temporalités de la friche sont développées dans la littérature. D'abord, Andres (2010) suggère une temporalité en trois phases (figure 4.1), soit : (1) celle de l'avant-riche, période d'abandon; (2) de la friche, stade où une réappropriation est en marche; (3) puis de l'après-riche, caractérisée par une réappropriation assumée. Cette ligne du temps pose un premier problème en raison du fait qu'elle n'aborde pas la friche comme un processus, mais plutôt comme l'état d'un espace support, généralement à une activité artistique. Ensuite, il n'apparaît pas satisfaisant que si peu d'étapes caractérisent la temporalité de la friche, de même que cette dernière soit, ultimement, obligatoirement reconvertie, sans quoi il n'y a pas vraiment de temporalité méritant d'être soulignée.

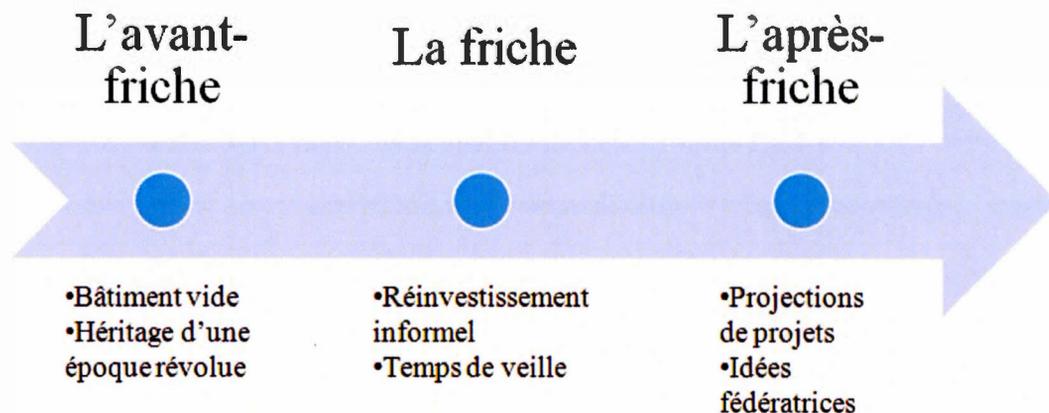


Figure 4.1 La temporalité de la friche selon Andres (2010)

Charles Gagné Fournier

À ce chapitre, la ligne du temps, en quatre étapes, élaborée par Gravari-Barbas (2010) est plus éloquent (figure 4.2). D'abord, la friche est investie d'une valeur d'usage. La vie utile laisse par la suite place au stade du déchet. Ensuite, la friche entame une phase durant laquelle elle obtient une certaine reconnaissance populaire.

Finally, the evolution of this recognition leads the vacant space to the stage of patrimonialisation. This timeline, which agrees with the one that Mah (2012) established, but without explicitly defining it as such, appears more appropriate to describe the process of urban vacant space since if it does not imply a mandatory reuse of the space, it is not one.

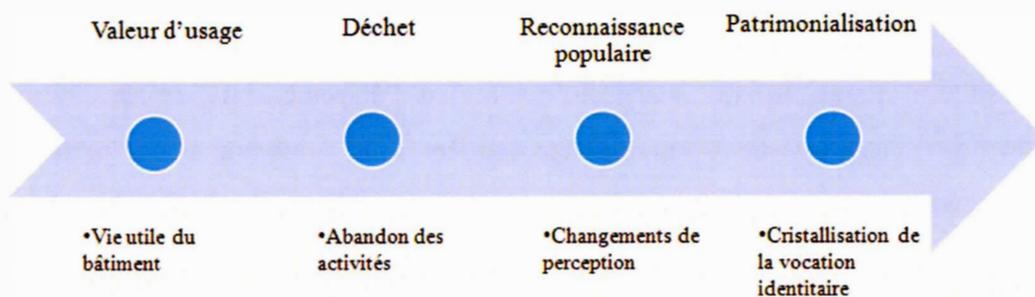


Figure 4.2 Temporalité de la friche selon Gravari-Barbas (2010)

Charles Gagné Fournier

Besides the temporality of the vacant space in the process of reconversion, Andres and Grésillon (2011) establish three times, defined according to the attitude of the actors in confrontation, situated between the time of the vacant space and that of the after-vacant space. The beginning of the movement of reappropriation of the vacant space, often initiated by artists, is rebellious, the leaders of the project intend, generally, to question the institutional power in place. Then, the project of reinvestment reaches a certain stage of maturity that the authors qualify as regularized, the initiatives of reappropriation are now part of the artistic urban landscape. Finally, the institutional vacant spaces are the ultimate stage which is marked by a collaborative and assumed relationship between the actors working within the vacant space.

et les acteurs de pouvoir extérieur, particulièrement l'acteur institutionnel. À ce stade, la reconversion de la friche urbaine est totalement intégrée dans le paysage culturel urbain.

Dans cette section, nous explorerons trois concepts qui, lorsque conjugués, font de la friche urbaine un processus. D'abord, le rôle de la perception, du point de vue géographique, sera souligné. Ensuite, la patrimonialisation apparaît comme un élément fondateur de l'étude des friches urbaines. Finalement, le temps de veille qui est une temporalité particulière de la friche et durant laquelle de profondes transformations sont observées. Si les trois concepts sont présentés distinctement, il serait faux de penser que ces derniers n'agissent pas les uns sur les autres. En effet, la perception, la patrimonialisation et le temps de veille sont intrinsèquement liés, l'un renvoyant constamment aux autres.

Précisions sur la notion de terrain vacant

Bien que le terme « friche urbaine » fasse ici référence à un bâtiment abandonné, il est important de souligner que ce type d'espace est aussi régulièrement qualifié d'espace vacant. Il importe donc de définir, brièvement, ce que cette appellation implique avant de poursuivre sur les tenants et aboutissants de la friche urbaine en tant que telle. « Vacant land includes not only publicly-owned unused or abandoned land or land that once had structures on it, but also the land that supports structures that have been abandoned, derelict, boarded up, partially destroyed, or razed » (Bowman & Pagano, 2000, p. 564). Cette définition générale pourrait sembler satisfaisante si elle n'était pas confrontée à d'autres interprétations du même concept. En effet, Gallagher (2013) propose plutôt cette définition : « by vacant land I mean just that – empty fields, land going back to nature, overgrown with the tall grasses of a neglected urban space » (p. 115). Si Bowman et Pagano (2000) incluent les bâtiments en friche dans leur définition, Gallagher (2013) ne considère que les

espaces dépourvus de structures construites. Par ailleurs, il est aussi important de noter que ces deux définitions abordent le terrain vacant en tant qu'état plutôt que comme un processus. Or, la friche urbaine, dans le cadre de cette recherche, est appréhendée comme un processus, angle que ne proposent pas les différentes définitions des terrains vacants.

Nous ne nous attarderons pas à tenter d'éclaircir ce brouillard conceptuel, cet aparté constitue plutôt un bref exemple de la complexité de définir de tels espaces. Au fil des prochaines sections, nous définirons plus précisément ce que nous entendons par le processus de la friche urbaine, sans nécessairement aboutir avec une définition claire de ce qu'est l'état de vacance de l'espace. Beaudet (1997) résume d'ailleurs bien cet état de fait :

Il ne s'agit manifestement pas d'espaces marginaux, « insignifiants ». Mais on reconnaîtra qu'aucune explication satisfaisante ne permet à ce jour de rendre compte globalement de cette réalité et de lier à l'urbanisation métropolitaine, si ce n'est sous l'angle de la mise en réserve et de la soustraction à l'urbanisation ou de la production de résidus (p. 10).

4.2.2.1 La perception en géographie

Les géographes, de par la nature de leur science, ont toujours été attirés par la question de la perception de l'espace (Claval, 1974). La géographie s'intéresse à la perception surtout, car : « elle essaie de découvrir ce qui attache l'homme à la terre, ce qui l'enracine, ce qui donne à son vécu une particulière densité » (*Ibid.*, p. 184). Ce sont les Anglo-saxons qui ont amorcé l'étude de la perception par l'angle behavioriste. Ce concept était alors surtout utilisé pour expliquer les comportements des agents économiques et les motivations pour la prise de décisions, notamment en lien avec les choix de localisation. C'est aussi selon ce mouvement que s'élaborent les premières théories concernant la migration des populations (*Ibid.*). « La géographie des mouvements est donc commandée par celle des valeurs conférées aux

lieux » (*Ibid.*, p. 182). Les migrations seraient alors décidées selon la perception des gens par rapport à leur milieu de vie par rapport à un autre, dans une dynamique qui rappelle, évidemment, celle de l'attractivité territoriale (Poirot & Gérardin, 2010). Il en va de même pour la perception du risque de catastrophes naturelles par exemple. En effet, la construction d'équipements donne l'impression que le risque de catastrophe naturelle¹³ est diminué, alors que ce n'est pas nécessairement le cas. Ici, l'aspect psychologique, il va sans dire, joue un rôle déterminant (Claval, 1974).

Le courant phénoménologique s'intéresse lui aussi à l'étude de la perception. De ce courant se dégage la théorie selon laquelle la perception est influencée par les significations des objets géographiques dans la vie des humains et que chaque individu influence son environnement et donc en modifie sa propre perception. Ce courant va plus loin que l'analyse des comportements, il s'intéresse en outre à comment l'humain vit l'espace, comment il se l'approprie et comment l'espace et l'humain s'influencent mutuellement. Cette géographie s'intéresse surtout aux villes et aux monuments pour déterminer comment l'humain perçoit l'espace (*Ibid.*).

Les perceptions ne s'arrêtent pas au simple lieu géographique physique, qui en soi n'est pas l'unique source d'information modelant la perception de l'espace. En effet, les enjeux politiques rattachés aux lieux sont partie intégrante de la perception envers ce dernier (Di Méo, 2008), les jeux de pouvoirs entourant son devenir ou sa signification sont aussi actifs dans la formation de la perception. Toutefois, « les représentations à caractère géographique fonctionnent comme des interprétations individuelles et sociales d'une réalité extérieure à l'homme, concrète, imprimée dans la matérialité des lieux » (Di Méo, 2008, p. 17), d'où le rôle primordial du lieu comme vecteur d'information spatiale.

¹³Au risque de catastrophes naturelles, nous pourrions ajouter celui de catastrophes économiques. En effet, des équipements tels des usines ou des gratte-ciels, par exemple, pourraient être vus comme des reparts à une crise économique, modifiant donc la perception générale envers un espace.

La perception, une question d'échelle?

Lorsqu'il est question de friches urbaines, les représentations sont multiples, allant de symbole du déclin à opportunité de développement (Bowman & Pagano, 2000). Les friches mènent au constat que le mode de vie précédant, dans le contexte de la *Rust Belt* celui d'une société ouvrière et d'une économie dynamique, est révolu (Janin & Andres, 2008), ce faisant, elles sont, dès leur apparition, perçue négativement. En effet, à son abandon, la friche urbaine « devient un *no man's land* craint par la population » (Andres & Grésillon, 2011, p. 21). Toutefois, la perception des gens face à un bâtiment en friche évolue dans le temps et dans l'espace. Cette perception dépend de la relation que la population développe avec l'espace en friche (Mallach, 2011).

Il est périlleux de séparer les effets du temps et de l'espace dans l'étude de la perception en géographie. La question du temps sera d'ailleurs abordée dans la section traitant de la patrimonialisation du lieu en général. L'espace, donc, joue un rôle déterminant dans la perception en géographie et ceci est particulièrement vrai dans le cas des friches urbaines (Mah, 2012). En effet, il semble que la distance physique entre une personne et une friche urbaine a un impact sur la perception de cette personne à l'égard de la friche (Mallach, 2011). Le fait que les gens soient confrontés quotidiennement ou non à une friche urbaine influence leur perception de cet espace (Mah, 2012). Le quartier où se trouve la friche urbaine se retrouve directement affecté par cette dernière, l'environnement et le paysage se dégradent, diminuant le sentiment de sécurité de la population, ce qui plombe inévitablement les valeurs foncières et entraîne la paupérisation du quartier (Akers, 2013). Ce processus fait évidemment naître des perceptions négatives à l'égard de la friche.

Or, à l'échelle locale, il est possible de changer positivement l'appréhension de la friche urbaine, notamment grâce à la mise en place d'initiatives de développement local qui ont pour but de valoriser cet espace dénigré (Mah, 2012).

C'est donc par l'implication des citoyens, dont la friche fait partie de la vie quotidienne, que les perceptions, au niveau local, changent, la friche supporte dorénavant le symbole d'une nouvelle solidarité sociale (*Ibid.*). Néanmoins, il est possible que la perception à l'égard de la friche reste négative à des échelles plus larges (régionale, nationale, internationale) si le nouvel attribut territorial qu'elle représente n'est pas promu à l'aide d'une initiative de marketing territorial.

Au contraire, il est possible que des initiatives de réappropriation de friches urbaines soient couronnées de succès à grande échelle, mais qu'elles ne soient pas très bien vues localement. Par exemple, une initiative de réappropriation de friches urbaines par un groupe artistique a le potentiel d'être diffusée à l'échelle internationale. Cependant, si ces artistes ne s'accordent pas avec le milieu local, les gens habitants à proximité risquent de ne pas partager l'enthousiasme des leaders du projet. En d'autres mots : « la friche peut être un lieu de référence à l'échelle métropolitaine, tout en restant relativement hermétique aux quartiers environnants » (Gravari-Barbas, 2010, p. 86). C'est donc dire que la perception varie selon les échelles, une nuisance pour les quartiers à proximité peut, en effet, constituer une formidable carte de visite pour un espace à l'échelle métropolitaine, voire internationale (*Ibid.*).

Ceci étant dit, les perceptions ne sont jamais uniques (Baillargeon, 2015), il est impossible qu'à l'échelle locale tout un chacun ait une perception positive, ou négative, à l'égard d'un lieu, particulièrement si ce lieu est une friche urbaine. Également, un projet de réinvestissement artistique n'est pas nécessairement perçu négativement par tous les habitants d'un quartier. Les opinions sont généralement partagées et multiples à l'intérieur d'une large fourchette ce qui complexifie, évidemment, l'étude de ce concept pour le géographe et rend périlleuse l'élaboration de généralités.

4.2.2.2 La patrimonialisation

Dans l'étude des friches urbaines, la suite logique de la perception est le concept de la patrimonialisation. Si la perception évolue indiscutablement dans le temps (Baillargeon, 2015), la patrimonialisation ajoute une nouvelle importance à la variable temporelle. Car non seulement le patrimoine est-il issu d'une perception positive sculptée par l'œuvre du temps, qui a érodé les aspects historiques négatifs pour ne garder que le glorifiant, sa signification est aussi tributaire du fait qu'il soit, simplement, « vieux ». À noter que la patrimonialisation ne s'applique pas uniquement aux bâtiments anciens, un quartier ouvrier (Ryan, 2012) ou un paysage (Veschambre, 2007a) sont aussi des objets sujets à être élevés à ce rang de signification.

Le rôle du patrimoine en géographie

Le territoire, nous l'avons dit, commande le respect de certains symboles qui affirment son intégrité. Les monuments et les lieux de mémoire, notamment, sont des composantes qui forgent le territoire, ils constituent le marquage spatial autour duquel une société construit son identité, établit sa territorialité (Di Méo, 2007; Mah, 2012). Ces lieux sont des éléments du patrimoine et témoignent de la profondeur historique d'une société sur son territoire. « Le patrimoine constitue en effet le support privilégié de construction de mémoires collectives, permet d'inscrire les références identitaires dans l'espace et donc dans la durée » (Veschambre, 2007b, p. 1).

Objet largement étudié par la géographie depuis les années 1970, le patrimoine est défini par le dictionnaire de la discipline qui met de l'avant son caractère social et politique en raison de son rôle dans l'affirmation territoriale (Veschambre, 2007a). Car, en effet, « l'assise territoriale, campée sur un réseau de lieux et d'objets géographiques, constitués en éléments patrimoniaux visibles,

renforce l'image identitaire de toute collectivité » (Di Méo, 2007, p. 76). Le patrimoine se présente comme un construit social, à l'instar du territoire lui-même, et est donc également tributaire du résultat d'un rapport de force (Veschambre, 2007a). Le processus de la patrimonialisation : « peut être défini comme un processus de réinvestissement, de revalorisation d'espaces désaffectés » (Veschambre, 2007b, p. 5). Lorsqu'il est question de friches urbaines, « what people consider worth preserving is a socially constructed concept, reflecting de preconceptions and values associated with the culture, the object and its historic moment » (Mallach, 2011, p. 383). Plus profondément, « la production architecturale, mais aussi la patrimonialisation d'édifices hérités, sont des vecteurs très importants d'affirmation symbolique de groupes sociaux et de pouvoirs institutionnalisés » (Ripoll & Veschambre, 2005, p. 10).

Si depuis les années 1970 le patrimoine était considéré comme un sujet d'étude à part entière, les géographes commencent à s'intéresser, dans les années 1990, aux liens entre ces marqueurs historiques et leurs impacts divers sur la réhabilitation d'espaces urbains anciens (Veschambre, 2007a). La patrimonialisation, née de l'acquisition de connaissance sur l'épaisseur historique d'un espace, conduit à une appropriation purement symbolique de ce dernier (Ripoll & Veschambre, 2005). Purement symbolique, en effet, puisque si la valeur patrimoniale de l'espace reste constante, sa fonction change parfois, s'adaptant aux conditions sociales contemporaines. C'est en effet là la vocation première de la patrimonialisation, elle « consiste donc avant tout à promouvoir de nouvelles significations pour des lieux inchangés, en les inscrivant dans un nouveau contexte social et territorial » (Debarbieux, 1995, p. 104).

Un lieu historique n'est évidemment pas inclus automatiquement dans le paysage patrimonial d'un espace, la patrimonialisation est en effet le résultat d'un concours de circonstances. « Pour qu'un héritage soit patrimonialisé, il faut nécessairement un évènement déclencheur qui remette en cause son usage antérieur

et/ou sa conservation : arrêt d'une activité, changement de propriétaire, projet de démolition » (Veschambre, 2007b, p. 2). C'est à ce moment qu'apparaissent des acteurs proposant des points de vue différents sur le futur de cet héritage selon les besoins et aspirations, souvent contradictoires, des groupes intéressés. Deuxième variable à considérer, la situation géographique d'un bâtiment joue un rôle important dans le processus de patrimonialisation (Beaudet, 1997). En effet, à valeur historique égale, un bâtiment a de meilleures chances d'être considéré comme patrimonial s'il se trouve dans un espace où des groupes sont prêts à se battre pour faire reconnaître sa valeur que s'il gît dans un endroit où sa préservation n'est pas un enjeu d'importance. L'intérêt de la protection du patrimoine bâti n'est pas indépendant de la perspective de la revalorisation d'un espace plus grand que l'unique bâtiment en question.

Trois types d'approches sont mis en lumière dans l'étude du patrimoine. Le premier type porte sur les stratégies d'aménagement et la transformation des espaces en lien avec la reconnaissance de l'importance patrimoniale d'un lieu. Le deuxième type consiste à analyser le jeu des acteurs. Le troisième type se penche sur la question identitaire (Veschambre, 2007a). Dans cette présente recherche, les trois types d'approches sont combinés. En effet, il semble impossible de séparer le jeu des acteurs de la construction identitaire lorsque vient le temps d'analyser le rôle de la Michigan Central Station sur la revitalisation du quartier de Corktown. De plus, la revitalisation en tant que telle est un aménagement territorial indissociable des questions patrimoniales et du jeu d'acteurs qu'elles impliquent.

La capacité valorisante du patrimoine

Le phénomène de la patrimonialisation est souvent associé à la valorisation d'un bâtiment unique ou d'un quartier. Toutefois, la reconnaissance que la patrimonialisation implique n'affecte pas uniquement le lieu en tant que tel; elle rayonne aussi sur les espaces environnants à plusieurs échelles (Veschambre, 2005).

Faisant partie de l'imaginaire postindustriel, la présence de la ruine est souvent perçue comme une valeur symbolique plutôt que monétaire (Mah, 2012). Or, cette perception change lorsque la ruine est élevée au rang de patrimoine; la dimension identitaire n'étant pas l'unique enjeu relié à cette appellation.

Un indice prouvant cette affirmation est le champ lexical utilisé dans les études géographiques portant sur le patrimoine. Les mots tourisme, représentation et aménagement sont tous des mots-clés qui indiquent l'angle d'approche des différentes études (Veschambre, 2007b). Si l'angle de la représentation a déjà été discuté ici, le tourisme et l'aménagement sous-entendent des enjeux différents. Il est effectivement possible d'en déduire que le patrimoine représente une ressource autant économique que culturelle. La création de ces deux types de capitaux (économique et culturel) permet de mieux comprendre pourquoi le patrimoine devient un objet de convoitise pour une pléthore d'acteurs qui désirent se l'approprier (Ripoll & Veschambre, 2005).

L'aspect économique du patrimoine est aussi, selon Veschambre (2007b) une condition essentielle à la patrimonialisation d'un lieu. En effet, bien qu'il soit nécessaire que la collectivité accorde une valeur identitaire à l'espace, ce dernier ne peut être « patrimonialisé » que s'il acquiert une certaine valeur économique. Tel que mentionné brièvement dans le chapitre III, une friche urbaine n'est conservée que si le projet est financièrement rentable. Dans le cas contraire, c'est généralement l'avenue de la démolition qui est privilégiée. La valorisation d'un patrimoine a également pour conséquence de revaloriser l'espace où il s'inscrit. L'exemple parfait étant celui des quartiers anciens, historiques, qui incarnent une mémoire territoriale (Piveteau, 1995) de plus en plus recherchée par différentes classes d'individus. À ce titre, l'évocation plus tôt de la labellisation d'un territoire est éloquent. Tout comme le capital économique, le patrimoine bénéficie d'un effet de rareté qui augmente sa valeur (Veschambre, 2007b).

Bref, le patrimoine peut être considéré comme une ressource qui se construit et qui a une fonction identitaire (sociale), valorisante (retombées économiques) et légitimante (contrôle par le pouvoir local sur l'espace) (Veschambre, 2007b).

Le haut-lieu, summum de la patrimonialisation et brève typologie des lieux

La patrimonialisation d'un espace lui confère un certain statut qui témoigne de son importance au sein d'une communauté. Cette consécration élève certes l'espace à un rang de considération générale, mais la patrimonialisation n'est pas tout à fait le sommet de l'échelle en matière de reconnaissance; le haut-lieu constitue plutôt cette étape ultime. Le lieu, un territoire, est un concept clé de la géographie en ce sens qu'il est le point de convergence entre la société, l'identité, la culture, le patrimoine et l'aménagement (Bédard, 2002a; Di Méo, 2004a). Évidemment, « les lieux ne revêtent pas de sens en eux-mêmes, ils sont avant tout dépositaires de vécus et de souvenirs personnels » (Di Méo, 2007, p. 84). Par contre, lorsqu'il est affublé du qualificatif de patrimonial, le lieu acquiert une certaine « hauteur » qui en fait « un marqueur référentiel structurant » (Bédard, 2002a, p. 51) pour le territoire dont il représente la singularité. Le haut-lieu est un élément actif du territoire en tant que porteur de sens, de connaissance, de mémoire et d'identité, donc de temporalités, qui distinguent le territoire des autres, qui engendrent une altérité s'avérant révélatrice pour le territoire créé par cette association avec le haut-lieu (Bédard, 2002a). Le haut-lieu sert d'ancrage à l'histoire de la société habitant un espace, il rend crédible cette histoire qui se réifie, elle n'est pas qu'orale, elle a un référent territorial bien visible (Debarbieux, 1995; Di Méo, 2008). En d'autres mots, le haut-lieu est essentiel à la structuration d'un territoire en liant l'idéal et le tangible.

On distingue plusieurs types de lieux auxquels est conférée une « hauteur » relative dépendant non seulement de leur type, mais aussi, surtout, de l'importance leur étant conférée par le pouvoir en place sur un territoire (Di Méo, 2008). Car, les

hauts-lieux sont des signifiants territoriaux et, nous l'avons dit, le territoire est modelé, délimité, par les acteurs dominants. Toutefois, et ceci est particulièrement pertinent dans le cadre de ce mémoire de maîtrise, la « hauteur » du lieu est aussi déterminée par son rôle, son influence sur l'espace qui l'entoure (Bédard, 2002a).

Bédard (2002a) distingue trois types de haut-lieu. Le premier est le lieu de mémoire qui agit comme un signifiant de l'altérité et de la destinée de l'un et de l'autre, il se distingue par une temporalité qui « condense le temps long dans celui de l'instant » (Debarbieux, 1995, p. 104), c'est-à-dire que le passé d'un territoire est préservé dans ce lieu. La perspective temporelle ne va pas plus loin, le passé rejoint le présent sans égard pour le futur. Second type de haut-lieu, le lieu exemplaire, est choisi par un groupe qui en fait un exemple structurant pour le territoire. Il résulte d'une construction qui tend à s'ouvrir vers le futur, de ce qui est vers ce qui pourrait être. Finalement, les lieux du cœur ont une fonction plus spirituelle en ce sens qu'ils ne sont pas attachés à une temporalité précise, ils sont plutôt les représentants dans le présent d'un passé flou et lointain dont on garde un souvenir mythique. Il va sans dire, tous ces types de lieux ont une vocation identitaire forte. Plus profondément, ils sont un point de condensation d'un construit individuel et social à travers lequel l'individu accepte de se reconnaître dans le groupe qui donne sa signification au lieu (Bédard, 2002a; Debarbieux, 1995).

Les hauts-lieux, malgré leur imposante charge signifiante qui les place au sommet de la hiérarchie, ne sont pas seuls à jouer ce rôle structurant dans le territoire. D'autres types de lieux auxquels est conférée une importance moindre jouent néanmoins un rôle déterminant dans la construction identitaire d'un territoire. C'est le cas, notamment, des lieux attributs. Ces lieux ont une faible valeur symbolique s'ils sont pris individuellement. Toutefois, lorsque l'ensemble de la valeur de ces lieux est considérée, sa signification identitaire est décuplée, au point où elle devient une caractéristique d'un territoire (Bédard, 2002a, Di Méo, 2002). Le lieu attribut est le pendant moins spectaculaire et plus diffus, mais tout aussi identitaire, d'un haut-lieu

sur son territoire; si le haut-lieu est la carte de visite d'un territoire, les lieux attribués en sont la personnalité (Debarbieux, 1995).

Un autre type de lieu, à la signification diamétralement opposée à celle du haut-lieu, mérite d'être considéré dans le cadre d'une tentative de conceptualisation des friches urbaines. En effet, le non-lieu caractérise partiellement ce concept, notamment car il est issu de la désuétude de l'utilisation de l'espace en question. Il résulte de la modernité qui relègue un lieu autrefois productif en un espace qui n'a plus d'utilité et qui, donc, est lentement abandonné, pour ne devenir qu'un trou dans le tissu urbain (Bédard, 2002a). Outre l'interstice vide qu'il laisse dans l'espace urbain, le non-lieu est victime de la forte occurrence du phénomène en question, ici, les friches urbaines. Car si la présence d'une seule friche urbaine sur un territoire peut être considérée comme un événement spécial, le nombre effarant de ces espaces dans le contexte de la *Rust Belt* en fait une banalité qui rend le phénomène invisible en raison de sa normalité et de la facilité avec laquelle les humains s'éloignent de ces endroits peu fréquentables. Or, dans le cas de la friche urbaine, « ces espaces sont d'abord des marqueurs d'une identité et d'une mémoire passées avec un certain attachement ressenti par les anciens habitants du quartier » (Andres & Grésillon, 2011, p. 25), le non-lieu est donc plutôt un espace oublié qu'un espace en perte de sens. Il est donc possible de parler d'entre-lieu dans le cas des friches urbaines. L'entre-lieu se veut un espace en phase de territorialisation, un espace de liberté qui marque une tentative d'accrocher l'histoire au présent (Bédard, 2002a). Pour certains, l'aspect symbolique et identitaire de ce type de lieu demeure en attente, tandis que pour d'autres, « ils minent activement, au même titre que les non-lieux, notre identité » (Bédard, 2002a, p. 62).

4.2.2.3 Temps de veille et lieu de l'en-attendant

Le temps de veille, troisième concept associé à celui de la friche urbaine, se nourrit de la perception et de la patrimonialisation autant qu'il y participe. Surtout appliqué aux friches industrielles, le temps de veille qualifie la période de temps durant laquelle un groupe d'acteurs informels réinvestit la friche jusqu'à sa reconversion officielle (Ambrosino & Andres, 2008). Ayant cours durant la temporalité dite de la friche, le temps de veille implique des rapports conflictuels, voire paradoxaux, entre des acteurs tels le propriétaire, l'acteur public, l'acteur économique et l'acteur culturel (Andres, 2010), ces derniers étant qualifiés d'acteurs transitoires, informels. Cette étape de réappropriation partielle et de réflexion à l'égard de la friche est essentielle à la reconstruction d'un lien social entre la population et le bâtiment abandonné (Janin & Andres, 2008). Le succès des entreprises menées durant le temps de veille a pour conséquence de modifier les perceptions à l'endroit de la friche, généralement positivement, à différentes échelles (Andres, 2010). Il produit l'inverse de ce que Raffestin (1997, in. Ambrosino & Andes, 2008) décrit comme la déterritorialisation-désocialisation-détemporalisation de l'espace.

Le temps de veille, donc, s'entame lorsque des acteurs informels s'approprient, réinvestissent, une friche urbaine. Ces acteurs informels sont, le plus souvent, des artistes qui voient en la friche un espace de création à très bas prix, voire gratuit, et qui est cohérent avec leur esprit rebelle (Andres & Grésillon, 2011). La friche ayant généralement un propriétaire, les tensions ne tardent pas à se faire sentir. Ceci est une étape charnière du temps de veille, les acteurs informels se doivent d'être en mesure de résister aux assauts du propriétaire, souvent allié avec le gouvernement municipal, en prouvant la légitimité de l'action entreprise. Pour y parvenir, les acteurs informels s'efforcent à revaloriser l'espace qu'ils ont investi. Cette revalorisation interpelle les habitants du quartier où s'inscrit la friche et mène à la création de ce

qu'Ambrosino et Andres (2008) qualifient de « coalitions opportunes », un réseau territorial qui a pour effet de donner une voix, une considération, dans le débat public à des acteurs qui ne sont ordinairement pas inclus dans les discussions portant sur l'aménagement urbain. Le temps de veille se termine au moment de l'acceptation générale, par tous les acteurs, de l'initiative de reconversion. Par son pouvoir rassembleur et par sa propension à générer de l'*empowerment* (Bacqué, 2006; Mah, 2012), « le temps de veille a une fonction éminemment sociale » (Janin & Andres, 2008, p. 77). En d'autres termes,

si le temps de veille est propice à une articulation simultanée entre une construction politique de l'espace et une construction spatiale de la politique, la réinsertion de la friche dans un cadre planifié est synonyme du retour en force de l'action politique sur ces territoires (Ambrosino & Andres, 2008, p. 50).

Le temps de veille est souvent évoqué lors de la réappropriation d'une friche urbaine par un groupe d'artistes qui entreprend une reconversion culturelle du bâtiment et la raison est plutôt simple. En effet, si la friche se trouve toujours en état d'abandon, c'est que sa réutilisation n'est pas rentable en raison, premièrement, de l'état de délabrement du bâtiment et, deuxièmement, de sa localisation marginalisée (Gravari-Barbas, 2010). Or, le réinvestissement de la friche par des artistes ne coûte presque rien au propriétaire. De plus, les projets menés par les artistes ont pour effet d'attirer l'attention non seulement sur la friche, mais sur le quartier où elle se trouve, ce qui n'est pas le cas pour une reconversion en bâtiment résidentiel, par exemple (*Ibid.*). Ce faisant, ce quartier n'est plus marginalisé, il devient attractif. C'est pourquoi « la friche en ville acquiert une importance stratégique dans l'aménagement urbain » (Andres, 2010, p. 114), sa reconversion par la culture crée une industrie lucrative autant pour le propriétaire que pour la Ville. Par ailleurs, c'est également la raison pour laquelle la reconversion culturelle des friches urbaines soulève la question de la gentrification.

Le lieu de l'en-attendant, une refonte du temps de veille

À la lumière de ce qui a été dit en lien avec le temps de veille, il est possible de conclure que le réinvestissement des friches urbaines est le plus souvent l'apanage des artistes, acteurs culturels de la production territoriale. Or, bien que le rôle de la classe artistique dans le réinvestissement de friche urbaine soit évident et non négligeable, cette unique proposition ne nous apparaît pas satisfaisante. Si la littérature ne montre que peu d'exemples de ce type de réinvestissement, Mah (2012) soutient que la communauté locale, sans être investie d'ambitions artistiques, est également un acteur apte à jouer le rôle de leader dans une initiative de ce genre. Par des initiatives de développement local, la communauté a la capacité, au même titre que l'acteur culturel, de modifier positivement les perceptions à l'égard d'une friche urbaine (Andres, 2006). La diffusion de cette perception ne se fait toutefois pas à la même échelle étant donné la portée moins grande, moins spectaculaire, de l'action entrepreneuriale locale comparativement à l'action artistique (Mah, 2012).

Mah (2012) y va d'une seconde nuance à cette thèse du temps de veille en affirmant que la réappropriation informelle n'est pas le point de départ du changement de perception face à la friche, sa vie post-utilité ne commencerait pas au moment de la réappropriation¹⁴. Pour étayer cet argument, elle se base sur le fait que les populations locales côtoyant les friches urbaines, particulièrement les friches industrielles, se font une idée bien précise sur ces bâtiments et que cette opinion se transforme au fil du temps en lien avec la façon dont ils affectent leur quotidien. Ce faisant, même si la friche n'est pas physiquement investie, les perceptions à son égard changent, et ce hors des limites du temps de veille établies plus tôt.

Mais qu'arrive-t-il aux bâtiments en friche qui ne sont jamais réinvestis? Comment aborder ces lieux qui semblent figés dans le temps et l'espace, pour

¹⁴Temporalité marquant le passage entre le stade de l'avant-friche et de la friche selon Andres (2010).

lesquels aucun avenir n'est prévu¹⁵? Ces lieux abandonnés, en ruine, le sont depuis si longtemps¹⁶ qu'ils semblent condamnés à rester dans l'attente. Baillargeon (2015) qualifie ces espaces de « lieux de l'en-attendant ». Or, si l'apparence physique de ces bâtiments ne change pas, leur appréhension dans la société est en constante mutation, et ce différemment selon les échelles d'analyse (*Ibid.*). En effet, la construction de la perception se fait depuis l'enfance et se modifie, évolue, au fil des expériences et des apprentissages individuels. Les valeurs sociales sont aussi responsables de ces changements de perception, ces dernières ne sont pas uniquement construites à l'échelle de l'individu, les perceptions sont aussi un construit social agissant à plusieurs échelles simultanément (Di Méo, 2008). Dans le cas des lieux de l'en-attendant, la multiplicité des échelles et des acteurs décuple également les perceptions qui ne sont plus généralisables ni fédératrices (Beaudet, 1997), elles s'opposent à travers des groupes si petits qu'aucun ne prend le dessus dans la course pour reterritorialiser la friche. De plus, ces mêmes perceptions changent à travers le temps, à chaque remise en contexte de la friche (Piveteau, 1995).

Ce concept des lieux de l'en-attendant confronte la façon d'aborder la temporalité du bâti et de sa signification sur le continent nord-américain. En effet, nous avons dit dans le chapitre III que les friches industrielles, notamment, étaient les ruines du continent nord-américain. Or, il existe dans la littérature une distinction importante entre la ruine et la friche (Baillargeon, 2015). En effet, la ruine est décrite comme étant un lieu qui est porteur de sens auquel est conféré, au même titre que le haut-lieu, une signification politique. De plus, « the concept of ruin implies finality, beauty, majesty, glorious memory, tragedy, loss, and historical import » (Mah, 2012, p. 9). La ruine évoque aussi la transition d'un pouvoir dominant vers un autre, en ce sens, elle a une signification historique associée au conflit, voire à la guerre, qui en fait un objet de fascination. C'est cette glorification du passé qui fait que la ruine est

¹⁵Et ce autant en termes de réutilisation/reconversion qu'en termes de démolition.

¹⁶Le temps, d'ailleurs, est ici une variable qui ne se définit plus que par « trop longtemps » (Baillargeon, 2015).

une ruine, ce qualificatif ne s'applique pas à un lieu pour lequel on entrevoit un futur (Baillargeon, 2015).

Inversement, la friche n'est pas abordée comme un témoin glorieux du passé, mais plutôt, d'abord, comme une nuisance, puis une potentialité de développement (Ambrosino & Andres, 2008; Andres, 2010). Surtout associée à l'ère industrielle, la friche urbaine semble être le témoin d'un passé qui n'est pas assez lointain pour être considéré comme révolu. Ce faisant, l'appréhension de la friche soulève la question du futur, c'est d'ailleurs dans cette optique que ce sujet est abordé dans la littérature (Gravari-Barbas, 2010). La principale différence entre les deux appellations réside donc dans le fait que leur étude implique ce que Raffestin (1986) interprète comme étant un processus de territorialisation-déterritorialisation-reterritorialisation, qui dans le cas de la friche peut se décliner en : vie utile et productive, déclin et fermeture, réutilisation et refonte du sens; tandis que la ruine suppose : vie utile, abandon/destruction, monumentalisation.

Le concept des lieux de l'en-attendant appliqué aux friches états-uniennes de tous genres offre la possibilité de considérer ces lieux comme tels, ou de changer notre mentalité et de leur accorder le statut de ruine. Ce débat, à lui seul, à savoir si le bâtiment abandonné doit devenir une friche reconvertie ou une ruine, concerne un processus opposant des acteurs et ayant une dimension éminemment territorialisante. À cet égard, Mah (2012) propose le terme de « ruination » qui suppose que le bâtiment en friche ne se dirige pas nécessairement vers une reconversion, mais plutôt vers une reconnaissance patrimoniale qui marque également la domination d'un pouvoir sur un territoire, tel qu'expliqué à quelques reprises au courant de ce chapitre. Les friches urbaines états-uniennes seraient-elles les ruines d'une guerre économique? Intéressante question qui n'est cependant pas l'objet de cette présente recherche.

CHAPITRE V

PRÉSENTATION DE LA ZONE D'ÉTUDE

Les bases théoriques de cette recherche ayant été posées, il est maintenant temps de s'attarder au monde physique auquel seront confrontés les divers concepts. Nous entamerons ce présent chapitre par une brève mise en contexte historique de la ville de Détroit ainsi que de la zone d'étude. Par la suite, nous nous concentrerons plus spécifiquement sur la situation actuellement observable dans la zone d'étude. Les cas particuliers de la Michigan Central Station ainsi que du quartier de Corktown concluront ce chapitre.

5.1 Détroit, la tempête parfaite

Pour être en mesure de bien comprendre le contexte dans lequel s'insère la zone d'étude, il importe, en premier lieu, d'explorer quelque peu l'histoire de la ville de Détroit. En effet, la situation actuellement observable dans le quartier de Corktown est le résultat d'une série d'évènements qui ont transformé le paysage urbain au fil des ans. Évidemment, il est possible de tracer de nombreux parallèles entre l'histoire de la ville de Détroit et celle de la *Rust Belt* en entier. Détroit fait effectivement partie du club des *shrinking cities*, club dont elle pourrait porter le titre peu enviable du membre par excellence (Diamond & Durkheim, 2013). Sans revenir inutilement sur le contexte régional de la *Rust Belt*, il importe à ce point-ci de décrire comment la conjugaison des crises économiques, démographiques et urbaines a mené à la situation actuellement observable à Détroit. À cet effet, il est important de souligner que les chercheurs ne s'entendent pas tous sur quelle crise a été la cause et laquelle

est la conséquence. C'est un peu la question de la poule ou de l'œuf. En effet, certains pensent que les gens ont fui la ville pour s'installer en banlieue et que les emplois ont suivis (Gallagher, 2013; Morill, 2014; Stazsak, 1999). D'autres chercheurs affirment que ce serait plutôt le déplacement des emplois qui aurait entraîné la migration de la classe moyenne de la ville vers la banlieue (Galster, 2014; Popelard, 2009). Par ce bref historique, nous n'avons pas l'intention de nous immiscer dans le débat, il s'agit plutôt ici de relater les faits.

5.1.1 L'âge d'or

C'est bien connu, Détroit, surnommé *Motor City*, s'est développé autour du secteur de l'automobile, et ce à partir du tournant de XX^e siècle (Sugrue, 1996). Par la mono-industrie de l'automobile, Détroit a occupé un rôle prépondérant dans l'émancipation du travail à la chaîne et à la mise en place de la production de masse et de la standardisation des produits. Cette économie, qui était l'emblème du système fordiste, aura stimulé le développement rapide du paysage urbain, autant sur le plan industriel que résidentiel.

La puissance de l'industrie de l'automobile à Détroit est l'œuvre du *Big Three*. Ce groupe, dont les membres sont Ford, General Motors et Chrysler, a joué le rôle d'oligarque industriel à *Motor City* à partir des années 1920, jusqu'au commencement de la crise dans la décennie 1960 (Gallagher, 2013). Durant cette période, cette industrie a été la pierre d'assise du développement économique extraordinaire de la ville. À tel point que Détroit, durant la Deuxième Guerre mondiale et le commencement de la guerre froide, était surnommée *The Arsenal of Democracy* en raison de la puissance de son industrie qui se voulait garante du principe de la liberté associée au capitalisme états-unien (Diamond & Durkheim, 2013). Ce modèle économique basé sur la production et la consommation de masse a

fait de Détroit une des villes les plus économiquement puissantes du monde et, donc, un endroit admiré et envié (Gallagher, 2013).

Durant la première moitié du XX^e siècle, la vigueur de l'industrie de l'automobile engendre une création d'emploi monstre, les membres du *Big Three*, de même que leurs nombreux sous-traitants, ayant des besoins de main-d'œuvre sans limites (Sugrue, 1996). Cette main-d'œuvre était principalement affectée à la fabrication de pièces et à l'assemblage des voitures en usines, les ouvriers occupaient donc des postes distincts sur la ligne d'assemblage, emplois qui ne nécessitaient pas d'important bagage académique. La forte demande en main-d'œuvre non qualifiée par les industriels de l'automobile a eu pour effet de faire exploser les statistiques démographiques de Détroit. En effet, entre les années 1910 et 1950, la population de *Motor City* passe de moins de 500 000 habitants à un peu plus de 1 800 000 d'habitants (*Ibid.*). Ces gens étaient majoritairement des immigrants européens ou des habitants d'autres villes de l'est des États-Unis, blancs, peu éduqués, mais qui ont été attirés vers Détroit par la promesse d'un emploi payant. Ce faisant, durant la première moitié du XX^e siècle, une importante classe moyenne homogène blanche se construit et règne sur Détroit. Dans les années 1950, cette classe moyenne blanche est bien établie et compose la majorité de la population de *Motor City* (*Ibid.*).

Face à cette croissance démographique et économique fulgurante, l'espace urbain a été organisé de façon à accommoder autant la production industrielle que les besoins de la classe moyenne que cette industrie avait engendrée. À ce titre, la ville de Détroit s'est développée à la mode fordiste caractéristique de cette époque, c'est-à-dire par la construction d'un centre-ville financier où se concentraient les activités tertiaires; ce centre était encerclé par une couronne industrielle particulièrement dense à proximité des infrastructures de transport (principalement le réseau ferroviaire, à Détroit); et cette couronne était elle-même ceinturée par un secteur résidentiel (Staszak, 1999). La figure 5.1 démontre clairement cet état de fait, une bande

industrielle encercle bel et bien le centre-ville. De plus, on remarque qu'une seconde couronne industrielle s'est développée en périphérie de la première, ces deux zones étant séparées par une ceinture résidentielle.

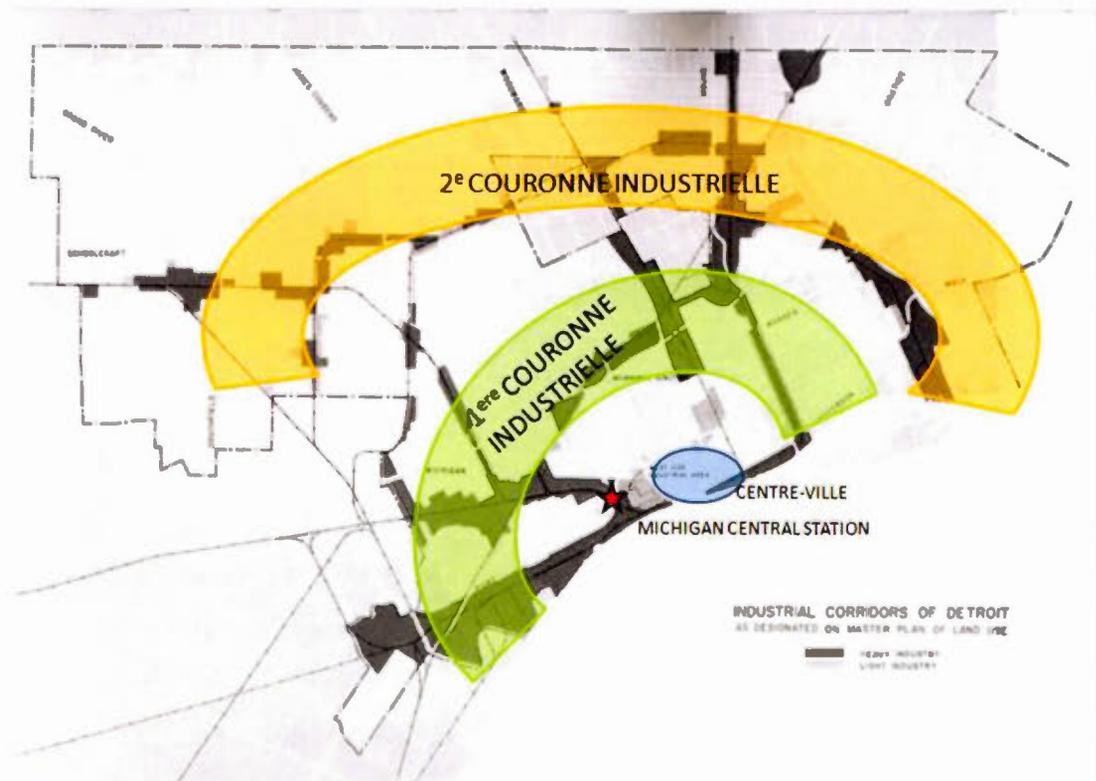


Figure 5.1 Corridors industriels de Détroit (1958)

<https://detroitography.com/2014/07/21/map-industrial-corridors-of-detroit-1958/>

Édition : Charles Gagné Fournier, 2017

Si, dans ce type d'organisation spatiale, les fonctions étaient clairement séparées, il en allait de même pour les différents corps de métier, il existait une forte ségrégation entre les quartiers de cols bleus et de cols blancs (*Ibid.*). Certes, l'organisation urbaine décrite ici n'est que schématique. À Détroit, on retrouve effectivement un centre-ville où se concentraient les emplois du secteur tertiaire.

Cependant, le secteur industriel n'encerclait pas ce centre de façon hermétique, il a surtout été développé autour des chemins de fer allant vers l'ouest et le nord de la ville. La fonction résidentielle, à proximité du centre-ville, s'est implantée dans les interstices laissés vacants par la fonction industrielle. Selon un représentant d'organisme communautaire rencontré lors de la période de collecte de données sur le terrain, la plupart de ces quartiers d'ouvriers ont été détruits de façon à libérer de l'espace permettant à l'industrie automobile de continuer de croître. Corktown, le quartier à l'étude ici, a été épargné lors des différentes vagues de démolitions, faisant en sorte que ce quartier est aujourd'hui le plus ancien secteur résidentiel de la ville.

Devant la puissance de l'industrie de l'automobile, il semblait impossible que Détroit connaisse un déclin aussi impitoyable que ce qui est observable aujourd'hui, à l'instar, d'ailleurs, de toutes les villes de la *Rust Belt* (Jacobs, 1984). Pourtant, après une croissance démographique effrénée durant la première moitié du XX^e siècle, le recensement de 1950 démontre un léger déclin du nombre d'habitants dans la ville (Gallagher, 2013). Depuis ce jour, Détroit n'a jamais plus été la même. La ville a perdu, depuis son époque de gloire, une importante portion de sa population, particulièrement de sa classe moyenne, de même qu'une part plus importante encore de son secteur économique, autant manufacturier que tertiaire.

5.1.2 Les crises

Le déclin de Détroit s'apparente à la succession de crises décrite dans le premier chapitre. *Motor City* constitue effectivement un exemple probant de *shrinking city*. En effet, les crises démographiques, économiques et urbanistiques sont semblables à celles vécues par d'autres *shrinking cities*. Or, certaines précisions sont nécessaires pour être en mesure de bien saisir le contexte particulier de la ville de Détroit. Voyons donc les raisons pour lesquelles la population de Détroit est passée

de 1 800 000 d'habitants en 1950 à 713 777 habitants en 2010¹⁷ (U.S. Census Bureau, 2016) et que 160 000 emplois ont été perdus dans l'industrie de l'automobile uniquement entre 1972 et 2007 (Gallagher, 2013).

5.1.2.1 Le déclin démographique

La première crise, chronologiquement, à frapper Détroit est d'ordre démographique. Le déclin de la population de la ville s'amorce en 1950, première année depuis le début du siècle où l'on note une décroissance dans la population urbaine. Cette perte démographique, dont la tendance n'est d'ailleurs toujours pas inversée, est elle-même le résultat de la conjugaison de deux phénomènes, soit la montée des tensions raciales et le développement de la banlieue.

Ségrégation raciale et spatiale

Tel qu'expliqué dans le premier chapitre, la *Manufacturing Belt* est l'endroit où le rêve américain se réalise, c'est du moins la réputation de cette région industrielle. Détroit, en tant que chef de file économique de la région, est particulièrement attractive pour la population afro-américaine migrant du sud du pays vers la région des Grands Lacs (Sugrue, 1996). L'arrivée massive d'Afro-Américains à Détroit attise les tensions raciales dans la ville. À ce titre, la décennie 1950 est une époque marquante dans l'histoire de la ville de Détroit. Staszak (1999) cite une étude qui démontre bien l'étape de transition dans laquelle se trouve la ville à ce moment :

Il apparait, dans une enquête conduite auprès de presque 600 habitants de Détroit lors de l'été 1951, que le point le plus clairement et unanimement

¹⁷Le U.S. Census Bureau estime la population de Détroit à 677 116 habitants en 2015, une perte de 5,1% par rapport au recensement de 2010.

positif mentionné au sujet de Détroit tient aux opportunités de travail, et le plus négatif aux relations intergroupes (soit Noirs-Blancs). (p. 288)

Ces tensions étaient tout à fait visibles dans l'espace urbain, Détroit ayant toujours été décrite comme l'une des grandes villes où la ségrégation spatiale était la plus marquée à l'échelle des États-Unis (Farley et al., 1993). Il se passa un certain temps pour que les autorités municipales admettent cette situation. En effet, une étude datant de 1976 conclut que la ségrégation raciale à Détroit était le résultat de préférences différentes des Blancs et des Afro-Américains à l'endroit de leur milieu de vie respectif (*Ibid.*). La réalité était plutôt que les arrivants Afro-Américains représentaient une nuisance, voire un irritant majeur, pour la population blanche de Détroit, à tel point que la présence d'Afro-Américains dans un quartier avait pour conséquence de dévaluer la valeur des maisons à proximité (Staszak, 1999). Ce faisant, les Blancs qui le pouvaient vendaient leur maison le plus rapidement possible en espérant en avoir un bon prix, avant de migrer vers la banlieue. Ce mouvement de population amplement étudié (Farley et al., 1993; Gallagher, 2013; Galster, 2014; Sugrue, 1996) est communément qualifié de *white flight*, expression hautement révélatrice de la situation à l'époque.

Les émeutes raciales de 1967 sont le point culminant de l'augmentation des tensions entre la population d'origine de Détroit et les nouveaux arrivants. Si le déclin démographique était déjà observable à travers les données du recensement de 1950, les émeutes ont été un élément déclencheur pour une accélération dramatique du *white flight* (Gallagher, 2013). Depuis ces émeutes, Détroit est la ville états-unienne de plus de 500 000 habitants où la ségrégation spatiale est la plus importante, non seulement au sein de la ville, mais également en ce qui a trait aux disparités démographiques entre la ville centre et sa couronne métropolitaine (Farley et al., 1993). Cette situation prévalait toujours en 2015, tel que démontré par la carte ci-après sur laquelle un point équivaut à une personne résidente (figure 5.2).

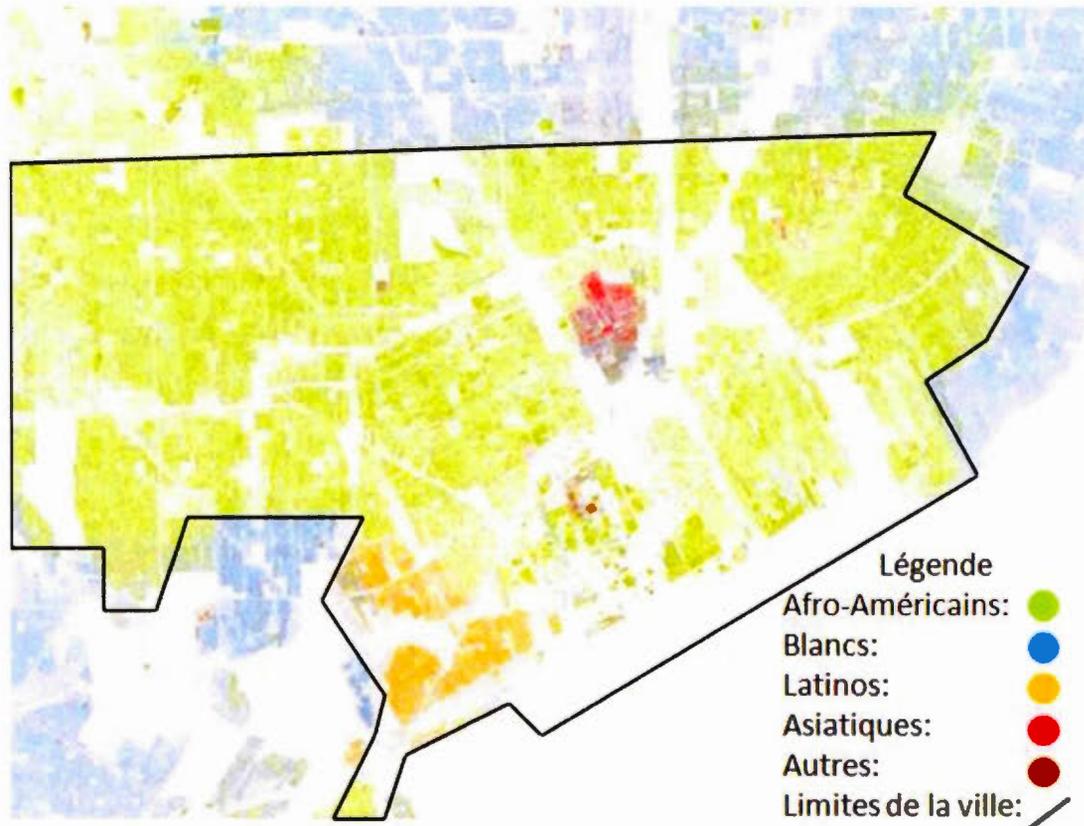


Figure 5.2 Ségrégation spatiale Détroit / banlieue (2015)

<http://www.freep.com/story/news/local/2015/09/01/map-shows-just-how-segregated-metro-detroit/71517466/>

Développement de la banlieue

Autour de Détroit, la topographie est totalement plate, aucun obstacle ne se dresse pour freiner le développement urbain, outre, bien sûr, la frontière canadienne se trouvant au centre de la rivière Détroit. Ce faisant, l'espace disponible pour l'étalement de la banlieue en périphérie du territoire municipal défini en 1920 (Staszak, 1999) est pratiquement infini (Ryan, 2012). Pour illustrer le déplacement de

la population vers la banlieue, ou plutôt à l'opposé du centre, Galster (2014) utilise l'analogie de la chaise musicale inversée. En bref, ce principe veut que les vieilles maisons qui sont construites dans la ville centre ne conviennent plus aux besoins et aspirations de la classe moyenne. Des promoteurs construisent donc de nouvelles maisons, en périphérie, où l'espace est abondant, puisque l'espace urbain est saturé dans la ville centre. Ces nouvelles maisons sont généralement achetées par des gens vivant dans une vieille maison à proximité du centre. Ces maisons sont donc abandonnées au profit de celles de la banlieue. La saturation de la première couronne de la banlieue mène à la construction de nouvelles maisons plus loin, qui sont achetées par des gens qui vivaient un peu plus loin du centre, en ville, que les personnes ayant quitté lors de la vague précédente. Le jeu de la chaise musicale se perpétue donc aussi loin que la topographie permet de construire des maisons toujours plus modernes avec des terrains toujours plus vastes, et ce toujours plus loin de la ville centre qui se vide inexorablement de sa population aisée (Galster, 2014). Si l'on reprend les idées de Claval (1974), la forte attractivité, perçue, de ce territoire, la banlieue, a stimulé la migration de la population de Détroit vers l'extérieur de ses limites.

Pour l'espace décolonisé, le phénomène de la chaise musicale inversée peut être vu comme un cycle qui commence par l'abandon d'une maison, qui entraîne une hausse du taux de criminalité, entraînant une hausse du climat d'insécurité, menant à une hausse du prix des assurances, favorisant la fuite des commerçants, diminuant les capacités fiscales de la ville, diminuant donc la qualité des services, entraînant une perte d'attractivité, qui mène à l'abandon d'autres maisons... en d'autres termes, ce phénomène décrit le cercle vicieux des *shrinking cities* (Galster, 2014).

Outre le déplacement de la population, la banlieue est également le lieu de la transplantation des moyens de production de l'industrie de l'automobile qui, à l'instar de ses employés, quitte la ville centre saturée (Popelard, 2009). Ce déplacement a été favorisé par la construction des autoroutes reliant le centre-ville à la banlieue, de

même que par la disponibilité de l'espace permettant de construire des usines modernes ayant la capacité d'accueillir plus d'étapes de fabrication par rapport aux vieilles usines urbaines (Galster, 2014). Ce faisant, ce n'est pas uniquement sur le point de vue démographique que la ségrégation est observable, elle est également présente sur le plan économique, « la mobilité sélective des hommes et des capitaux s'est traduite par une ségrégation urbaine très nette à l'échelle de la métropole » (Popelard, 2009, p. 205).

5.1.2.2 Le déclin économique

Chronologiquement, le déclin économique s'entame plus tard que le déclin démographique (Galster, 2014). Ceci étant dit, les deux crises se sont nourries perpétuellement depuis leur conjoncture vers la fin des années 1960 (Popelard, 2009). La crise économique à Détroit débute avec la désindustrialisation, tel que nous le verrons dans la présente section. Cependant, il est important d'ajouter que la désindustrialisation a été suivie par la diminution des emplois dans le secteur tertiaire (Galster, 2014), au centre-ville, et que le secteur commercial a lui aussi connu une baisse dramatique reliée à la diminution démographique, ceci ayant des impacts négatifs non négligeables sur la santé et la qualité de vie de la population de Détroit (Gallagher, 2013). Un activiste et un représentant d'organisme communautaire interviewés dans le cadre de cette recherche, tous deux dans la soixantaine avancée, jettent le blâme sur l'industrie de l'automobile qu'ils croient, probablement avec raison, responsable de la crise économique ayant frappé Détroit dans les années 1970.

Désindustrialisation

À l'instar de la majorité des villes de la *Rust Belt*, la désindustrialisation de Détroit est attribuable à la désuétude des infrastructures existantes ainsi qu'à la saturation de l'espace urbain (Staszak, 1999). Un autre facteur ayant engendré ce déclin est la concurrence extraterritoriale à l'échelle nationale et internationale. La concurrence, premièrement, dans l'offre d'espaces à moindres coûts et, ensuite, dans la disponibilité d'une main-d'œuvre bon marché. Ceci est notamment lié aux gains syndicaux des travailleurs de l'industrie de l'automobile motivant les entreprises à chercher des endroits où la main-d'œuvre est bon marché (*Ibid.*). En effet, les syndicats étaient particulièrement forts à Détroit, d'où les excellents salaires des ouvriers qui étaient, dans les années 1950, les mieux payés à l'échelle du pays (Gallagher, 2013). En outre, l'émergence des marchés japonais et européens dans l'industrie de l'automobile a fortement affecté les entreprises du *Big Three*¹⁸. Cette émergence survient des suites de la reconstruction des secteurs industriels de ces espaces dévastés par la Deuxième Guerre mondiale (Jacobs, 1984).

Conséquemment, le *Big Three*, économiquement parlant, n'avait plus aucune raison de maintenir la production à *Motor City*, cet espace n'offrant aucun avantage comparatif par rapport à sa banlieue ou d'autres régions ailleurs en Amérique du Nord. « Le glissement des activités en direction des nouveaux centres urbains de l'aire métropolitaine (*edges cities*) a profondément modifié la répartition géographique des emplois » (Popelard, 2009, p. 204). Des suites du départ de la toute-puissante industrie de l'automobile, Détroit n'a pas été en mesure d'entamer la production de biens de substitution aux importations, ce que Jacobs (1984) qualifie d'aspect le plus important pour que les villes prospères le restent. Le résultat étant celui que Staszak (1999) démontre à travers la carte ci-dessous (figure 5.3).

¹⁸ Le *Big Three* de l'industrie automobile : Ford, General Motors et Chrysler

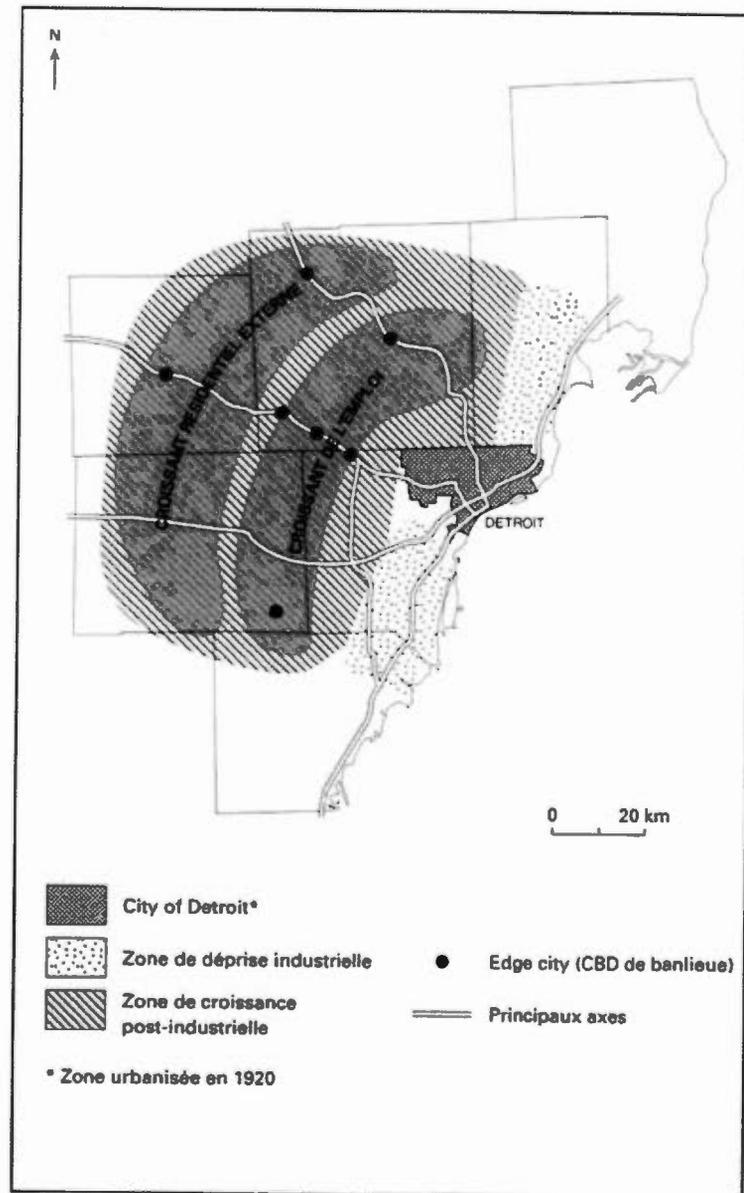


Figure 5.3 Déplacement des couronnes résidentielles et industrielles

Staszak, 1999

5.1.2.3 Un urbanisme déficient et problématique

Durant la période considérée comme son âge d'or, le développement urbain de Détroit suivait les principes de la ville fordiste. Or, cette idéologie urbanistique développée pour favoriser la production industrielle a évolué au même rythme que les besoins spatiaux des industries. En effet, des suites de la Deuxième Guerre mondiale, la ville fordiste est contrainte de s'adapter aux nouvelles exigences du secteur industriel qui, à Détroit, sont portées par le *Big Three*. Le fordisme des années 1950-60, donc, est caractérisé par la « suburbanisation des industries et des cols blancs » (Staszak, 1999, p. 283), phénomène décrit tout au long de cette mise en contexte. La phase suivante est celle du post-fordisme qui, elle, implique l'abandon des corridors industriels traditionnels et une fuite de la population aisée vers la banlieue (*Ibid.*). Détroit est, bien évidemment, passée par toutes ces étapes du fordisme et, conséquemment, l'évolution de son tissu urbain a été tributaire de la transposition de cette idéologie industrielle dans l'espace. La preuve la plus évidente de cet asservissement des autorités aménagistes envers l'industrie de l'automobile, le *Big Three*, est certainement la construction de larges autoroutes qui ne répondaient, à leur construction, à aucun besoin de la population locale (Popelard, 2009). En effet, ces autoroutes avaient plutôt pour fonction, non dite, faut-il le préciser, de favoriser le développement de la banlieue et, ainsi, accroître la demande en voitures, moyen de transport le plus rapide et efficace à cette échelle. C'est, du moins, ce que prétendent l'activiste et le représentant d'organisme communautaire cités plus tôt.

La construction de ces imposantes autoroutes¹⁹ a eu pour impact de déstructurer le tissu urbain en créant de larges cicatrices, des vides, dans l'espace. C'est donc dire qu'à l'instar de la majorité des *shrinking cities*, à Détroit, l'*urban renewal* a sa part de responsabilité dans le déclin de la ville. En effet, par ses impacts destructeurs sur le tissu urbain original, ce mouvement urbanistique a eu pour

¹⁹L'I-75, par exemple, compte 10 voies, incluant les voies de service, au Nord de Corktown.

conséquence de déplacer de nombreux ménages, surtout afro-américains. Des projets tel la construction d'autoroutes, celle du *Civic Center*, ou du Lafayette Park, par exemple, ont entraîné le déplacement de nombreux ménages et ont eu pour effet de déstructurer les quartiers dans lesquels ils ont été implantés. À terme, toute la destruction encourue par ces pratiques, sous le maire Coleman Young, a rendu la ville de moins en moins attractive (Ryan, 2012).

Les initiatives urbanistiques de l'*urban renewal* avaient comme finalités de stimuler le développement économique. Devant l'échec de ces mesures drastiques et les problèmes financiers de la Ville, l'administration municipale, dans les années 1990, le maire Coleman Young établit un agenda visant la revitalisation par le développement des infrastructures de divertissement. Les maires qui succédèrent à Young avaient aussi de grandes ambitions en lien avec ce type de développement. Ils partageaient également le fait d'être des dirigeants corrompus qui accordaient des contrats à leur garde rapprochée (Popelard, 2009). C'est, notamment, sous le maire Dennis Archer que furent construits le stade de baseball et le stade de football, l'un à côté de l'autre. Les retombées positives pour Détroit furent immédiates, le taux de chômage ayant chuté rapidement. Cependant, cette croissance fut de courte durée et ne fut pas ressentie également par tous les groupes de la ville (McCarthy, 2002). En effet, c'est durant ces années que les deux stades se trouvant au centre-ville, le Ford Field (football) et le Comerica Park (baseball), ont été construits, ce qui a nécessité l'expropriation de la population, à forte majorité afro-américaine, vivant à cet endroit (Popelard, 2009). Ces projets ont été rendus possibles, notamment, grâce aux liens forts qu'avaient les différents maires avec certains groupes d'intérêt. Ce faisant, ces grands intérêts financiers ont pris le dessus par rapport aux besoins de la population locale, ce qui a entraîné une perte de confiance dans la population envers ses élus qu'elle considère comme corrompus (McCarthy, 2002).

5.2 Détroit : la situation actuelle

Maintenant que nous connaissons un peu mieux l'histoire de la ville de Détroit, il devient plus aisé de comprendre sa situation actuelle. Il va sans dire, la crise des *shrinking cities* a frappé fort à *Motor City*. Cette ville à la notoriété internationale ayant prospéré autour de l'industrie de l'automobile est maintenant, en certains endroits, pratiquement devenue une ville fantôme. La classe moyenne a déserté la ville et les commerces ont suivis leur clientèle vers la périphérie. Des 1 800 000 d'habitants que comptait Détroit en 1950, il n'en restait que 713 862 lors du recensement de 2010, ils ne seraient, en 2015, plus que 677 116 selon une estimation du U.S. Census Bureau (2016), une baisse de 5,1% par rapport aux données du recensement d'il y a à peine cinq ans. Les revenus fiscaux de la Ville n'étant plus suffisants, le gouvernement municipal a été contraint de déclarer faillite en 2013 en raison d'une dette atteignant les 18,5 milliards de dollars (Diamond & Durkheim, 2013).

Cette baisse dramatique de population a, bien évidemment, de nombreuses conséquences sur le paysage urbain. L'exemple le plus frappant étant la quantité effarante de terrains laissés vacants par le départ des familles vers la banlieue. À cet effet, il est estimé que sur la superficie totale de 139 mi² (370 km²) de la ville, 40 mi² (103,6 km²) sont actuellement vacants (Gallagher, 2013), c'est donc près de 30% de l'espace urbain qui est inutilisé, presque la superficie totale de la ville de San Francisco (voir figure 5.4 ci-dessous). Malgré tous les inconvénients qu'ils encourent, ces terrains vacants commencent à être mis en valeur par la population locale. En effet, la présence de ces espaces favorise le développement de l'agriculture urbaine, une industrie en pleine croissance en périphérie du centre-ville de Détroit (*Ibid.*). En outre, le système de transport en commun, de même que l'éclairage des rues, pour ne citer que ces deux exemples, sont extrêmement déficients, voire même absents de certains quartiers.

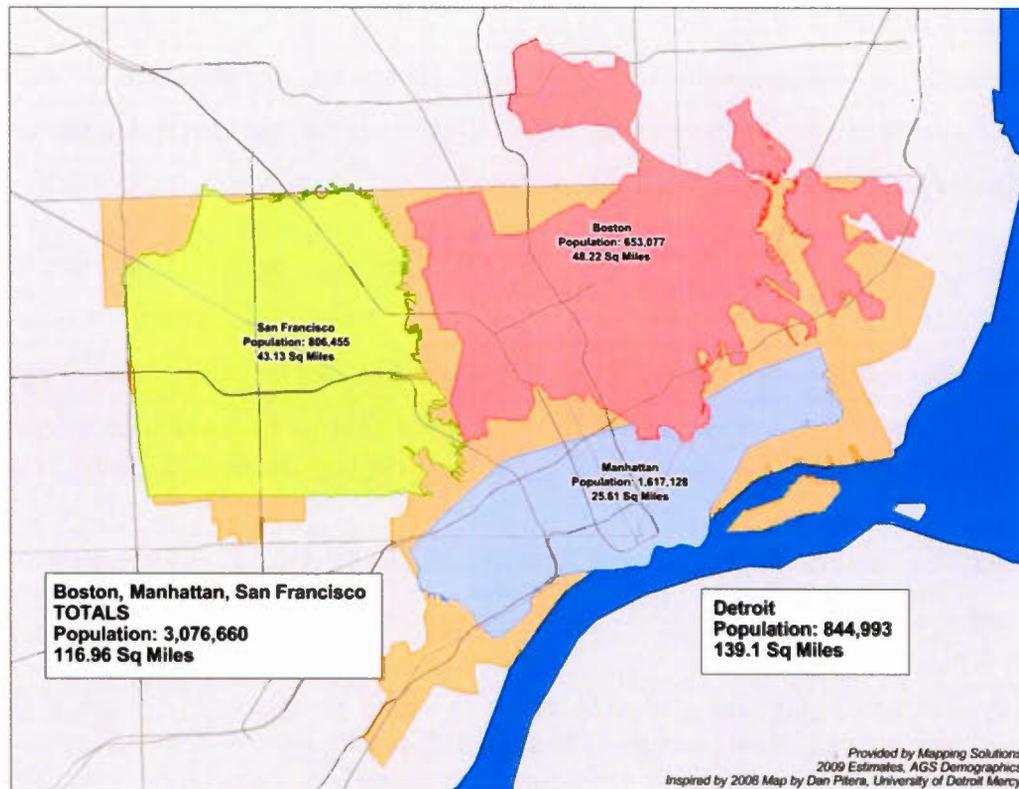


Figure 5.4 La superficie de Détroit mise en perspective

<http://blog.thedetroithub.com/2010/08/12/comparing-detroit-to-other-cities-look-at-the-map/>

En 2016, la population de Détroit vit toujours dans une situation précaire. En effet, cette population qui compte 82,7% d'Afro-Américains, 10,6% de Blancs et 6,8% d'Hispaniques est parmi les plus pauvres des grandes villes états-uniennes (Galster, 2014). 27,9% de la population vit sous le seuil de la pauvreté, comparativement à 13,5% à l'échelle du pays (U.S. Census Bureau, 2016). La valeur médiane des maisons de la ville est de 42 300\$, comparativement à 165 000 dans la couronne métropolitaine (Aguilar, 2016; U.S. Census Bureau, 2016). De plus, à Détroit, uniquement 78,3% de la population détient un diplôme d'études secondaires

comparativement à 86,7% à l'échelle du pays. Le revenu moyen par ménage à *Motor City* est de 25 764\$, alors qu'à l'échelle du pays, le revenu moyen est de 53 889\$, soit plus du double (U.S. Census Bureau, 2016). C'est donc dire que Détroit fait partie des villes les plus défavorisées à l'échelle du pays.

Si Détroit est l'une des grandes villes les plus pauvres aux États-Unis, paradoxalement, sa région métropolitaine est parmi l'une des plus prospères avec une croissance économique annuelle qui n'a rien à envier aux autres régions métropolitaines du pays (Gallagher, 2013; Galster, 2014). Bien qu'anecdotique, la citation suivante révèle l'état réel de la situation à Détroit :

The suburbs have over 400 first-run movie screens, Detroit has ten. The suburbs have 110 bowling alleys, Detroit has two. The suburbs have dozens and dozens of Starbucks, Detroit has two. The suburbs have 130 7-Eleven, Detroit has none. The suburbs have 21 major indoor shopping malls, Detroit has none. Nowhere else in America is a city so thoroughly overshadowed economically by its suburbs (Galster, 2014, p. 209).

Gallagher (2013) et Galster (2014) déplorent la perte d'influence politique de Détroit face à sa région métropolitaine. Après tout, cette ville mythique est le point de départ de la création de la prospère couronne métropolitaine. Pourtant, la *legacy city* ne représente que 6% des revenus en taxes de la région (Gallagher, 2013). De plus, « of the 20 largest metropolitan areas, metro Detroit ranks first in dispersion of jobs away from the core » (Galster, 2014, p. 209).

Les auteurs proposent donc quelques pistes de solutions afin d'atténuer les disparités entre la ville centre et sa couronne métropolitaine. Selon Gallagher (2013), un des problèmes de cette ville et de sa région métropolitaine est que cette dernière est administrée par plus de 250 entités gouvernementales (villes, villages, districts scolaires, comtés, etc.). Pour simplifier la gestion de cette entité, qui selon lui devrait devenir une échelle administrative à proprement parler, certaines compétences

devraient être centralisées à l'échelle de l'État du Michigan et de l'État fédéral. Au contraire, certaines autres compétences devraient être décentralisées de façon à ce qu'elles deviennent la responsabilité des quartiers, échelon bien au fait de ses enjeux spécifiques, selon l'auteur. De plus, dans cette logique, certaines institutions pourraient se voir confier la gestion du quartier où elles s'inscrivent, par exemple l'université prendrait en charge une certaine autorité sur des enjeux spécifiques. Une des limites de cette proposition est que les organismes suggérés ne sont pas des entités démocratiquement élues.

En outre, Galster (2014) propose quelques solutions au problème de la chaise musicale inversée. Il faut, selon lui, contrer la fuite des entreprises vers la banlieue. Il est également nécessaire d'éradiquer les disparités fiscales entre la banlieue et Détroit. De plus, il est impératif diminuer la pauvreté à l'échelle de la ville et la redistribuer à l'échelle de la région métropolitaine. Ceci se fait en limitant la construction de nouveaux bâtiments à une certaine zone régionale de façon à restreindre l'étalement urbain. Une taxe régionale pourrait aussi être imposée pour améliorer les services à l'échelle de la région. Finalement, une répartition équitable des logements publics à l'échelle de la région serait aussi souhaitable. Or, cette proposition fait face à une forte opposition, les municipalités de banlieues ne voulant pas être associées à la ville de Détroit en raison de sa mauvaise réputation (Ryan, 2012). En effet, la ségrégation spatiale est extrêmement forte entre Détroit et sa banlieue, tel que discuté plus tôt (figure 5.2) et cette situation n'est pas le fruit du hasard (Farley et al., 1993).

5.2.1 Le 7,2 miles carré

La situation, lorsqu'observée à l'échelle de la ville, peut paraître désespérée. Toutefois, elle n'est pas complètement catastrophique. En effet, le site internet YCHARTS (2016) rapporte que le taux de chômage tend à baisser de façon constante depuis l'année 2013. Ayant atteint un sommet en juillet 2013 avec un taux catastrophique de 22,1%, la ville de Détroit présentait, en décembre 2016, un taux de chômage relativement acceptable de 9,8%. Cette statistique pourrait avoir un effet alarmant pour de nombreuses villes nord-américaines. Or, dans le contexte de la ville de Détroit, il s'agit en fait d'une bonne nouvelle, cette baisse constante du taux de chômage étant révélatrice d'une reprise économique certaine. Cette reprise économique est cependant concentrée dans un secteur restreint à proximité du centre-ville (Gallagher, 2013).

Un élan de revitalisation est observable depuis une dizaine d'années à Détroit. En effet, les quartiers centraux, en bleu sur les figures 5.5 et agrandi sur le figure 5.6, se revitalisent relativement rapidement. Certes, ces quartiers ne représentent que 7,2 mi² (environ 18,6 km²) sur les 139 mi² (370 km²) que compte Détroit (*Ibid.*). Par contre, cette vague récente de revitalisation est la plus vigoureuse depuis le commencement du déclin il y a maintenant plus de 60 ans (*Ibid.*). Pour l'instant, la revitalisation observable à Détroit n'est présente que dans sept quartiers : Downtown, Midtown, Woodbridge, Lafayette Park, Eastern Market, Rivertown et, bien sûr, Corktown (7.2 MI SQ, 2015). 35 037 personnes habitaient ces sept quartiers selon les estimations de 2012, ce faisant, c'est uniquement 5% de la population de la ville qui voit son milieu de vie se développer. À l'inverse, donc, quelque 95% de la population de la ville ne perçoit aucun changement significatif dans son milieu de vie. Néanmoins, cette revitalisation, bien que localisée, est en soi positive pour la ville de Détroit.

Greater Downtown Detroit

Square Miles: 7.2 SQ. MI
 Population: 35,037 people
 Density: 4,278 people/SQ. MI
 Median HH income: \$20,681
 Employment: 136,401 employees
 Housing Units: 26,060 units

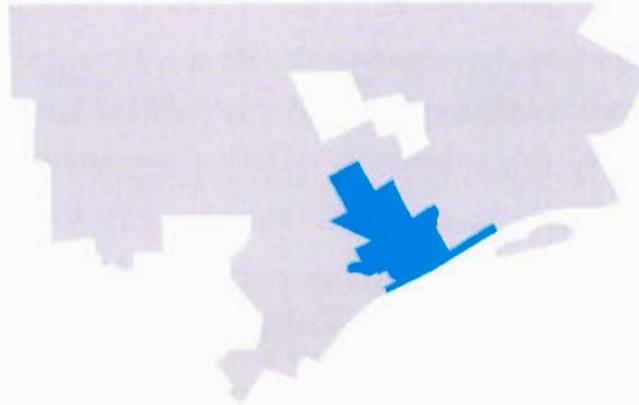


Figure 5.5 Le 7,2 miles carrés de Détroit

Source : 7.2 MI SQ, 2015

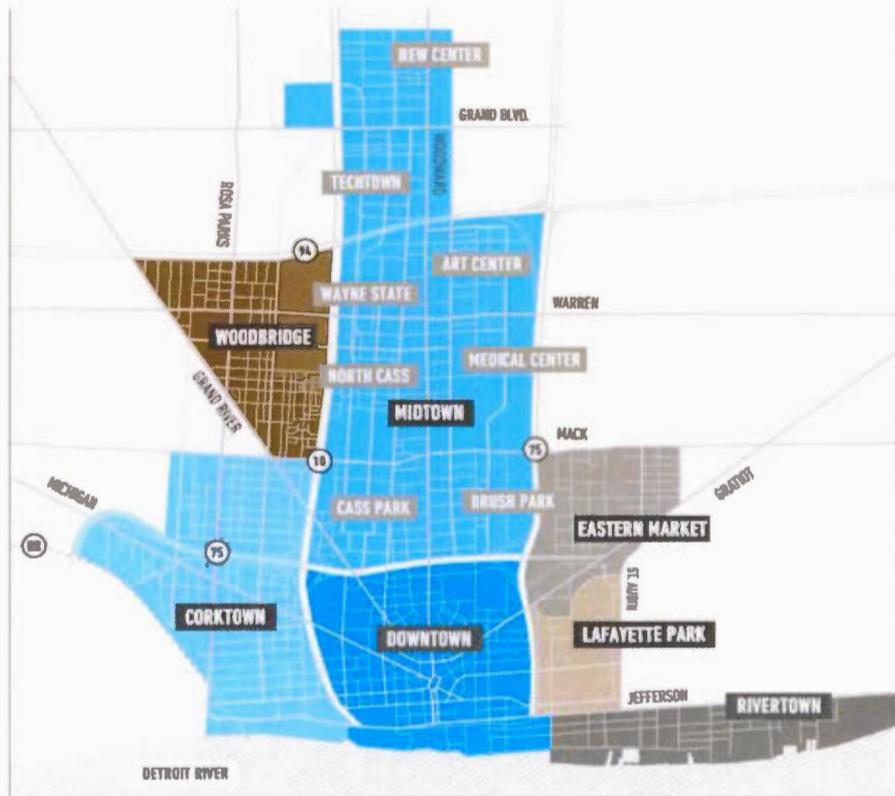


Figure 5.6 Les quartiers du 7,2 miles carrés

Source : 7.2 MI SQ, 2015

Les villes postindustrielles états-uniennes se redéveloppent, généralement, autour de la promotion de l'espace urbain à travers la culture de façon à attirer la classe dite créative (Andres & Grésillon, 2011) et Détroit ne fait pas exception. En effet, selon l'organisation 7.2 MI SQ²⁰ (2015) qui chapeaute la revitalisation des quartiers centraux de Détroit, 20% des emplois dans ce secteur sont considérés comme des emplois de choix pour cette classe devenue essentielle à la revitalisation d'un espace urbain (science, management, etc.). De plus, c'est dans ce secteur que se concentre la majorité des résidents de la ville détenant un diplôme d'études collégiales (college degree), 42% des quelque 35 000 habitants des quartiers centraux détiennent ce degré d'éducation.

De ces quartiers, nous nous intéressons particulièrement à celui de Corktown, le quartier au sud-ouest de l'espace entendu par le 7,2. Ce petit quartier présente une revitalisation vigoureuse depuis les 10 dernières années, à l'instar du centre-ville élargi de Détroit. Toutefois, certaines particularités du quartier lui confèrent une identité qui lui est propre, tel que nous le verrons dans la section suivante.

5.3 La zone d'étude

La littérature portant sur l'histoire de la ville de Détroit, particulièrement en ce qui a trait à son spectaculaire déclin, est abondante. Cependant, les éléments étudiés dans le cadre de cette recherche, à savoir le quartier historique de Corktown ainsi que la Michigan Central Station, font l'objet d'une attention modeste de la part des scientifiques. Dans le but d'enrichir les connaissances en lien avec la zone à l'étude, les regards historiques des intervenants mis à contribution dans le cadre des entretiens semi-dirigés seront ajoutés à la littérature existante. Ceci, dans le but d'apporter une nouvelle perspective concernant Corktown et la Michigan Central Station, celle des

²⁰7,2 miles carrés (square miles)

gens qui ont vécu l'évolution du quartier autant dans ses moments noirs que depuis sa renaissance récente.

5.3.1 Corktown

Le quartier le plus à l'ouest dans ce secteur défini comme le 7,2 mi², Corktown, semble se développer selon un modèle qui lui est propre. En effet, cet espace souvent compris dans l'amalgame Downtown-Midtown-Corktown, les trois quartiers du 7,2 miles carrés dont la revitalisation est particulièrement forte, se distingue des autres quartiers centraux en revitalisation par le leadership portant ce processus à l'échelle locale. Au centre-ville, Dan Gilbert, un milliardaire qui possède notamment la compagnie d'assurances *Quicken Loans Inc.*, joue le rôle de grand manitou de la renaissance économique en s'appropriant, littéralement, au sens économique et juridique de la propriété, une quantité effarante de bâtiments vacants²¹ qu'il reconvertit en espace à bureaux fonctionnels. La revitalisation de Midtown est, pour sa part, portée par les importantes institutions que sont la Wayne State University ainsi que le complexe hospitalier qui, il va sans dire, ont les poches profondes. De plus, Midtown profite d'investissements privés, notamment de la part de Mike Ilitch²², milliardaire également et propriétaire, entre autres, des Red Wings ainsi que des Pistons de Détroit, respectivement les équipes professionnelles de hockey et de basketball locales.

Or, à Corktown, on ne recense aucun acteur activement impliqué dans le redéveloppement économique ou urbain ayant des moyens financiers comparables à ceux des acteurs assumant le leadership de la revitalisation dans les quartiers de Downtown et Midtown. De fait, le processus de revitalisation de Corktown se

²¹ Dan Gilbert et sa compagnie *Quicken Loans* possèdent 90 bâtiments au centre-ville de Détroit (Aguilar, 2017).

²² Mike Ilitch est décédé le 10 février 2017.

distingue de celui des deux autres quartiers en ce sens que le leadership du redéveloppement économique semble être, de prime abord, porté par une logique associative et en harmonie avec la communauté locale.

Corktown se trouve dans le district administratif du South West de Détroit. Or, il semble que ce quartier se distingue également de ceux faisant partie de cet ensemble administratif. En effet, les entretiens dirigés et semi-dirigés suggèrent qu'une altérité semble exister entre Corktown et ses voisins de l'ouest; tous distinguent Corktown et le South West, peu de gens incluent Corktown dans l'amalgame. Ceci est, selon un représentant d'organisme communautaire ainsi que le représentant municipal interviewé, symptomatique de la présence de la Michigan Central Station et des rails de chemins de fer qui agissent comme une barrière physique entre les deux quartiers.

5.3.1.1 La petite histoire

Tel que mentionné dans le troisième chapitre, Corktown, un petit quartier à l'ouest du centre-ville de Détroit, a été fondé dans les années 1830 par des immigrants irlandais. Ces pionniers ont été attirés vers cet ancien poste de traite du Midwest par la promesse d'opportunités d'échapper à la situation de pauvreté dans laquelle étaient englués les immigrants européens des villes de la côte est des États-Unis (Delicato & Demery, 2007). Les Irlandais ont été nombreux à répondre à cet appel, notamment en raison de la présence d'une importante communauté



Figure 5.5 La Most Holy Trinity Church en 1930

<http://reuther.wayne.edu/node/7>

catholique héritée du régime français, comme en témoigne la Most Holy Trinity Church à l'angle des rues Porter et 6th.

Aux balbutiements de sa colonisation, Corktown n'était qu'un hameau de fermiers. Or, peu de temps après l'arrivée massive d'immigrants irlandais à Détroit, la ville entama rapidement le développement de son secteur industriel, particulièrement sur les rives de la rivière Détroit, la principale voie de communication à l'époque (*Ibid.*). Dès lors, les fermiers de Corktown furent coupés de leur principal approvisionnement en eau et l'agriculture devint impossible. L'industrialisation rapide et l'arrivée massive de migrants à Détroit transformèrent la vocation fermière



Figure 5.6 Diversité ethnique dans Corktown

Delicato & Emery, 2007.

de Corktown en celle d'un secteur résidentiel ouvrier. L'essor fantastique du secteur industriel de Détroit, au tournant des années 1900, a contribué à augmenter l'immigration vers la ville. Dans Corktown, ce sont principalement des Mexicains et des Maltais qui ont investi l'espace (*Ibid.*). En parallèle de la production industrielle, Corktown a aussi construit sa réputation autour de la présence de la Michigan Central Station, l'ancienne gare centrale de Détroit, ainsi que du Tiger Stadium, lieu mythique du baseball de l'époque.

En 1950, Corktown, et particulièrement la Michigan Avenue, n'échappe pas au déclin qui s'imisce dans l'économie de *Motor City*. Le déclin de l'industrie automobile puis la désuétude du transport de marchandises par rails ont eu raison de la vigueur économique du quartier (*Ibid.*). De plus, Corktown se retrouva coupé du centre-ville au début des années 1950 des suites de la construction du Lodge Freeway, cette autoroute qui constitue toujours une imposante barrière physique entre les deux espaces. Malgré tout, un activiste rencontré lors du travail de terrain affirme que le quartier, à cette époque, particulièrement son secteur résidentiel, était saturé, « we would go to church and we would have to stand up because there was no room to sit down! And that was in the 60's! ».

Plus récemment, les différentes mutations engendrées par les avancées technologiques ayant causées le déclin ont entraîné la fermeture, en 1988, de la Michigan Central Station, un des principaux moteurs économiques de Corktown. Puis, en 2009, ce fut au tour du Tiger Stadium de subir les coups des bulldozers, 10 ans après sa fermeture officielle. Un représentant d'organisme communautaire ayant grandi à Détroit souligne que ces deux événements ont été comme deux coups de poignard dans le cœur des habitants du quartier. Des suites de la destruction du Tiger Stadium, plusieurs observateurs ont prédit la mort de Corktown, selon ce même interlocuteur. Or, malgré tous ces contrecoups, le quartier est actuellement un lieu vibrant à l'économie dynamique.

Une revitalisation basée sur les principes du développement durable

La ville durable est un concept qui vient en relève à celui de l'écologie urbaine (Theys & Emelianoff, 2001). En effet, l'écologie urbaine avait pour principale visée de protéger les écosystèmes urbains. La ville durable a plutôt une ambition de mise en valeur de ces écosystèmes. À Corktown, il semble que la revitalisation se fasse en harmonie avec les principes de ce paradigme urbanistique.

L'artère principale de Corktown, la Michigan Avenue, est en plein processus de revitalisation, notamment grâce à l'implantation de nombreux restaurants. Ces établissements offrent, pour la plupart, des produits cultivés localement. Or, à Détroit, l'agriculture locale est littéralement locale, il n'est effectivement pas rare de croiser une microferme en arpentant les rues en périphérie du centre-ville (Gallagher, 2013). Les restaurants de la Michigan Avenue représentent un point de vente pour les fermiers urbains de Détroit. De plus, le patrimoine bâti occupe une place importante dans le développement commercial, les nouveaux commerces qui s'implantent dans le quartier réinvestissent souvent des locaux laissés à l'abandon. Cette coopération entre les fermiers locaux et les restaurants du quartier conjugué au recyclage des bâtiments préexistant de la Michigan Avenue correspond entièrement à la définition de la ville durable (Theys & Emelianoff, 2001).



Figure 5.7 Slow's BBQ

<http://www.metrotimes.com/news-hits/archives/2014/10/24/slows-bbq-to-open-grand-rapids-location-next-year>



Figure 5.8 Microferme dans North Corktown

Photo : Charles Gagné Fournier, 2015

Selon les 11 experts ayant contribué à cette recherche, la revitalisation de Corktown s'est entamée lorsque le restaurant Slow's BBQ a ouvert ses portes dans le quartier, en 2005. Situé à l'angle de la Michigan Avenue et de la 14^e rue, donc directement devant la Michigan Central

Station, le Slow's BBQ a été le premier restaurant à s'implanter dans Corktown. L'ouverture de ce restaurant coïncide avec le commencement du processus de revitalisation actuel, à l'échelle du quartier. Depuis ce temps, le processus de revitalisation est particulièrement dynamique par rapport à ce qui est observable ailleurs dans la ville. Or, selon un représentant d'organisation communautaire, il importe de nuancer cette affirmation. Effectivement, la revitalisation est dynamique, toutefois, on note toujours un taux de vacances de 50% des espaces commerciaux dans le quartier, données qui sont confirmées par l'organisation 7.2 MI SQ (2015).

La revitalisation commerciale de Corktown est un processus relativement récent. À preuve, sur les 15 propriétaires de commerces sondés dans le cadre de cette recherche, deux seulement possédaient leur établissement depuis 10 ans ou plus. Des 13 autres commerces, 11 ont ouverts leurs portes au courant des quatre dernières années. C'est donc dire que si l'élément déclencheur de la revitalisation, l'ouverture du restaurant Slow's BBQ, a eu lieu en 2005, c'est vraiment à partir de 2011-2012 que le processus a pris le momentum observable lors du travail de terrain. Si ces 15 commerçants affirment avoir choisi Corktown, notamment, en raison de la vigueur de la revitalisation et des succès du Slow's BBQ, tous soulignent le rôle important de la communauté locale dans le processus de mise en place de leur commerce. En effet, les commerçants se disent tous extrêmement reconnaissants de l'accueil offert par les résidents locaux qui ont grandement contribué, bénévolement, à la réfection des bâtiments abandonnés réinvestis par les entrepreneurs. De plus, une propriétaire de commerce du quartier soutient que la compétition entre les établissements n'existe pas dans Corktown. Au contraire, elle est d'avis que tous les commerçants sont heureux lorsqu'un nouveau venu s'implante dans le quartier car ceci démontre l'attractivité de ce dernier, de même que cela contribue à l'augmenter. Ce faisant, les commerçants du quartier, par l'entremise de la Corktown Business Association, s'entraident de façon à pérenniser la revitalisation de Corktown.

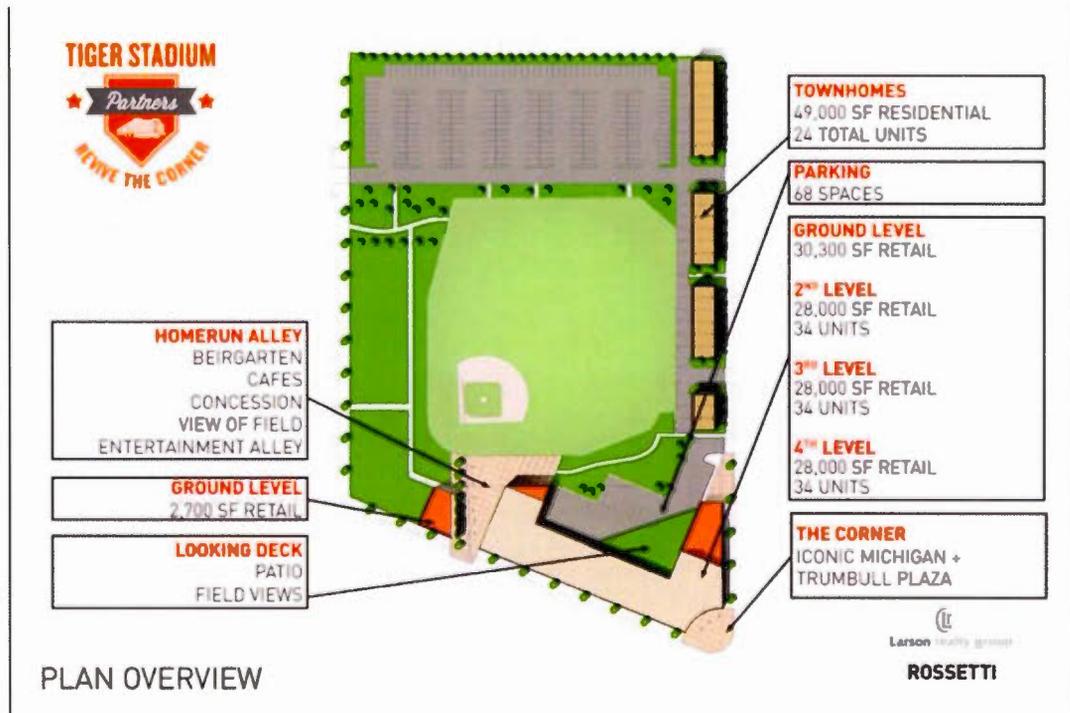


Figure 5.9 Le nouveau Tiger Stadium

http://www.mlive.com/business/detroit/index.ssf/2015/11/redevelopment_of_old_tiger_sta.html

Cette présente recherche se penche sur la revitalisation commerciale du quartier de Corktown avant l'année 2016. Il ne faudrait cependant pas oublier deux grands projets en chantier, sur la table à dessin, lors de nos trois visites sur le terrain. Le premier projet est celui prévoyant la construction d'un complexe où l'on retrouvera une intéressante mixité des fonctions résidentielles, commerciales et récréatives sur le site de l'ancien Tiger Stadium, voir figure 5.9 et 5.10 (Offman, 2015). Un deuxième projet actuellement à l'étude propose d'implanter 600 nouvelles unités résidentielles de même que de créer un vaste espace commercial à ciel ouvert dans le nord-est de Corktown, un secteur où l'on retrouve de nombreux terrains vacants (Daniels, 2016).

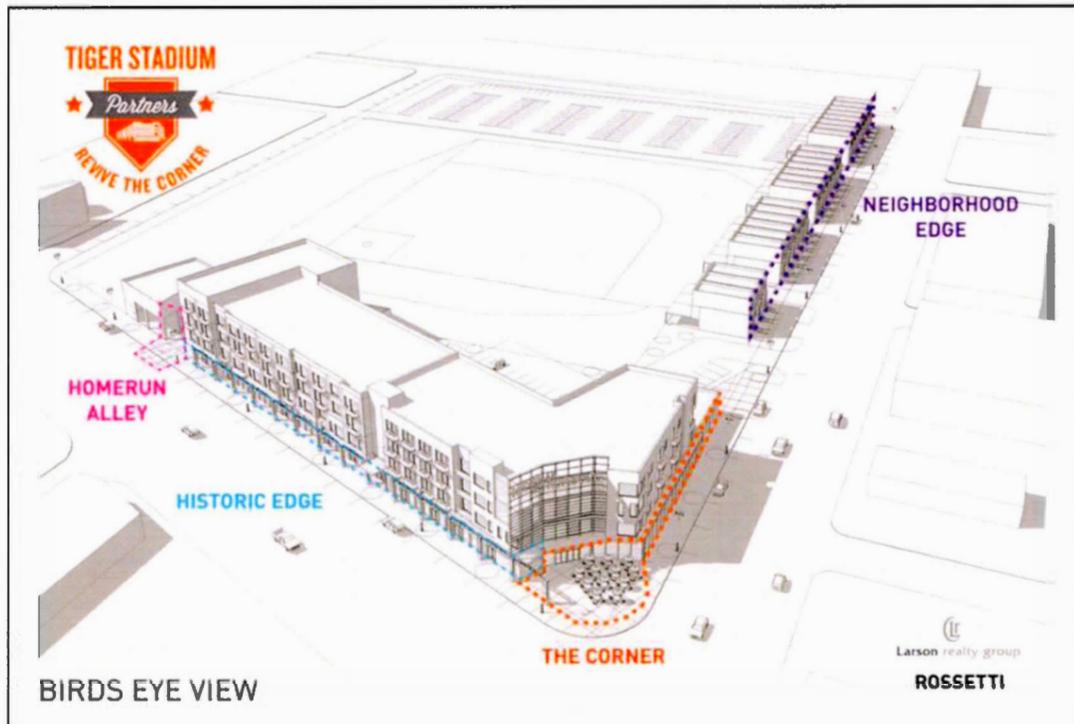


Figure 5.10 Le nouveau Tiger Stadium (3D)

http://www.mlive.com/business/detroit/index.ssf/2015/11/redevelopment_of_old_tiger_sta.html

Présentation des acteurs

Tel que mentionné plus tôt, de nombreux acteurs sont impliqués dans le processus de la revitalisation de Corktown. D'abord, l'acteur économique est, sans contredit, un acteur important de ce processus. Cet acteur est surtout constitué de commerçants ayant pignon sur rue sur la Michigan Avenue, mais on retrouve quelques-uns de ces entrepreneurs dispersés dans le secteur résidentiel de Corktown. Depuis les 10 dernières années, les entrepreneurs se lançant en affaires dans Corktown partagent une caractéristique commune, ils sont indépendants. De fait, aucune franchise d'une grande chaîne ne s'est implantée dans le quartier depuis le commencement du présent processus de revitalisation. De ces entreprises, la première

ayant pris le risque de s'implanter dans Corktown est le Slow's BBQ dont le propriétaire, Phil Cooley, ainsi que sa famille, sont des acteurs importants dans la revitalisation du quartier. Le succès du Slow's BBQ a été instantané, pavant la voie pour l'arrivée de nouveaux établissements du même genre sur la Michigan Avenue. Les commerçants participants à la revitalisation commerciale de Corktown sont principalement des acteurs exogènes au sens défini par Di Méo (2008). Exogènes puisqu'ils sont de l'extérieur et investissent le territoire, dans ce cas-ci, le quartier historique de Corktown tel que défini plus tôt. À cet effet, seulement deux des commerçants interviewés affirment habiter Corktown depuis plus de 15 ans. Des 13 répondants restants, cinq sont originaires de Détroit et huit ont passé la majeure partie de leur vie à l'extérieur de la ville, ou y résident encore. Finalement, on recense 430 emplois en tout dans les commerces sondés, dont 250 sont répartis dans les deux restaurants que possède Phil Cooley (Slow's BBQ et Gold Cash Gold). De plus, on dénombre 100 travailleurs au sein des entreprises profitant des locaux offerts par le Ponyride²³, un incubateur d'entreprises qui, bien que l'initiative soit hautement intéressante, se trouve à l'extérieur de notre zone d'étude. En outre, seules deux entreprises emploient plus de 30 personnes, c'est donc dire que les commerces présents dans Corktown sont de petites entreprises.

Ces commerçants sont représentés par la Corktown Business Association (CBA) qui agit comme un organisme fédérateur des entreprises du quartier leur permettant de disposer d'un poids politique accru face aux autres acteurs de la zone d'étude. Cette organisation, qui œuvrait dans le quartier depuis quatre ans lors de notre troisième passage sur la zone d'étude, représente 110 entreprises dans Corktown, mais également dans Mexican Town et North Corktown, les quartiers limitrophes respectivement à l'ouest et au nord de la zone d'étude. Si toutes ces entreprises ne sont pas visibles dans le paysage urbain de Corktown, c'est notamment

²³ Cet incubateur a pour objectif d'offrir un emplacement à bas prix pour des entreprises œuvrant dans le secteur de l'industrie légère (menuisier, forgeron, textile, confection de bijoux, etc.) et à des entrepreneurs qui en sont à leurs premières expériences en affaires.

puisque une trentaine d'entre elles (le nombre varie parfois) sont hébergées par l'incubateur d'entreprises Ponyride, une initiative de Phil Cooley.

La population locale joue également un rôle dans le processus de revitalisation. Cette population est relativement aisée, en comparaison avec celle de la ville de Détroit, tel que mentionné précédemment. De plus, le quartier présente une mixité ethnique qui persiste depuis les vagues d'immigration successives qu'il a connues durant son histoire. En effet, les Blancs et les Afro-Américains composent chacun environ 30% de la population du quartier, tandis que les Hispaniques, surtout des Mexicains, représentent environ 20% des habitants du quartier selon les données de City Data (2016) qui représente la source la plus fiable par rapport au découpage de notre zone d'étude.

La population locale est représentée par la Corktown Economic Development Corporation (CEDC), un organisme dont la mission consiste à permettre à la population locale de satisfaire ses besoins et aspirations grâce à l'aménagement du territoire. Cet organisme était en opération depuis seulement deux mois lors de notre troisième passage sur le terrain, ce faisant, ses divers projets étaient au stade embryonnaire. Cependant, le représentant de cet organisme que nous avons rencontré œuvre dans Corktown depuis trois ans et les initiatives urbanistiques proposées par la CEDC s'arriment avec la volonté populaire déterminée lors de consultations publiques.

Évidemment, la municipalité est un acteur non négligeable de la revitalisation du quartier. Cette institution gouvernementale est celle qui délivre les divers permis nécessaires à la mise en place de commerces dans le quartier. De plus, elle est, parmi d'autres organisations, une source de revenus pour des organismes comme la CBA et la CEDC, par exemple. Toutefois, compte tenu du contexte décrit plus tôt, le gouvernement municipal ne dispose pas des ressources financières pour supporter les organisations communautaires, ces dernières sont donc aidées principalement par des

dons faits par des institutions telles la Wayne State University, des fondations privées, ou des dons du public. Outre le gouvernement municipal, le Michigan Department of Transportation (MDOT) joue un certain rôle dans la revitalisation du quartier. Cette institution contrôle uniquement la voie pavée, carrossable, de la Michigan Avenue. Elle a donc un rôle purement réglementaire et extrêmement marginal sur le processus de revitalisation.

Finalement, le dernier acteur qui sera pris en compte dans le cadre de cette recherche est la famille Moroun, la famille milliardaire propriétaire de la Michigan Central Station. Certes, la Michigan Central Station appartient au patriarche de la famille, Manuel Moroun. Or, cet homme vieillit et c'est son fils, Matthew, qui prend graduellement les commandes de l'entreprise. Cette transition est complexe et il est impossible de savoir qui dirige quelle partie de l'entreprise. Devant ce flou, nous référerons donc au propriétaire de la Michigan Central Station comme étant la famille Moroun. Cette famille, dont le principal secteur d'activité est celui du transport de marchandises par camion, possède également le pont international entre le Canada et les États-Unis, l'Ambassador Bridge.

5.3.2 La Michigan Central Station

Cette imposante friche urbaine a été présentée brièvement au court du troisième chapitre. Il importe cependant à ce point-ci d'approfondir notre connaissance de son histoire. La Michigan Central Station, nous le savons, a été construite en 1913 et sa vie utile s'est terminée en 1988. Construite un mile (1,6 km) à l'ouest du centre-ville, dans l'optique que le développement de cet espace se poursuive dans cette direction (Delicato & Demery, 2007), cette ancienne gare se trouve à l'extrémité ouest du quartier de Corktown. La planification de la construction de cette infrastructure titanesque débuta en 1908 lorsque la compagnie Michigan Central commença à négocier pour acquérir l'espace nécessaire à la mise en place de sa nouvelle gare (Austin, 2010). Pour obtenir l'espace nécessaire, la

compagnie ferroviaire fut contrainte d'acheter environ 300 maisons de bois se trouvant sur le site prévu de la gare et de la cour de triage (Delicato & Demery, 2007). Après cinq ans de négociations avec les divers propriétaires fonciers de Corktown, la gare put enfin être construite par deux firmes d'architectes : Warren & Wetmore et Reed & Stem. À l'époque, l'architecture Beaux-Arts reflétant la puissance économique de Détroit avait enorgueilli la population de la ville (Austin, 2010). Ce bâtiment est composé d'une immense salle d'attente, dont les plafonds s'élèvent en moyenne à 54 pieds et demi du sol (16, 6 mètres) et culminent à 65 pieds (19,8 mètres), ornée de colonnes de marbre et de bronze et de luminaires majestueux. Au-dessus de la salle d'attente se trouve une tour à bureaux de 18 étages, espaces jadis occupés par diverses entreprises pour lesquelles le transport par train revêtait une importance stratégique capitale. Durant la Seconde Guerre mondiale, la Michigan Central Station servait de point de départ, puis d'arrivée, pour les soldats du Michigan et la marchandise guerrière produite à Détroit et envoyée en Europe. En 1945, c'était 4500 personnes qui transitaient quotidiennement par les quais de la Michigan Central Station (*Ibid.*).



Figure 5.11 La Michigan Central Station (1922)

<http://www.architakes.com/?p=13036>



**Figure 5.12 La Michigan Central Station
vue du sud-ouest (année inconnue)**

<http://historicdetroit.org/galleries/michigan-central-station-old-photos/>

fermeture de ce bâtiment désigné par le gouvernement fédéral (National Register of Historic Places) comme édifice patrimonial en 1975 (*Ibid.*). Des suites de sa fermeture en 1988, la Michigan Central Station resta longtemps perméable aux squatteurs, junkies et ferrailleurs qui ont complètement saccagé l'intérieur du bâtiment en barbouillant ses murs de graffitis, brisant les fenêtres et, même, en volant tout objet métallique (fil de cuivre, tuyaux, etc.).

Malgré sa beauté majestueuse et sa valeur symbolique pour la communauté locale, les développements technologiques et infrastructurels rapides de l'industrie du transport auront eu raison de la gare centrale. La Michigan Central Station, devant un manque de rentabilité, changea de propriétaire quelques fois. C'est finalement les compagnies Amtrak et Conrail qui procédèrent à la



Figure 5.13 La salle d'attente de la Michigan Central Station (année inconnue)

<http://www.citrusmilo.com/mcs/depot02.cfm>

Depuis sa fermeture en 1988, de nombreux plans ont été élaborés dans le but de reconverter la célèbre friche urbaine. La famille Moroun possède l'ancienne gare depuis 1995, toutefois, ce n'est pas dans l'optique d'une reconversion qu'elle fit cet achat. En effet, selon un journaliste rencontré durant la période de collecte de données, la famille Moroun, qui rappelle le possède une compagnie de camionnage, désirait posséder le système ferroviaire de Détroit de sorte que le camion devienne l'unique alternative pour le transport de marchandises. En 2003, le maire Kwame Kilpatrick tenta d'y déplacer les quartiers généraux de la police de Détroit. En 2005 et en 2009, la Michigan Central Station devait devenir un casino. En 2008, le gouvernement municipal proposa d'y implanter les quartiers généraux de la sécurité nationale (*Ibid.*). Ces initiatives qui ont, visiblement, toutes échouées ont été

ponctuées par la menace de la démolition de la Michigan Central Station. Or, la démolition n'est pas une option réaliste en raison du statut patrimonial du bâtiment, les subventions fédérales ne peuvent donc servir à sa destruction. Au final, la Michigan Central Station est une longue histoire de promesses non tenues par rapport à son futur, ce qui nourrit, inévitablement, le cynisme populaire à son endroit ainsi qu'à l'endroit des politiciens qui tentent de s'attaquer au problème des friches urbaines à l'échelle de la ville.

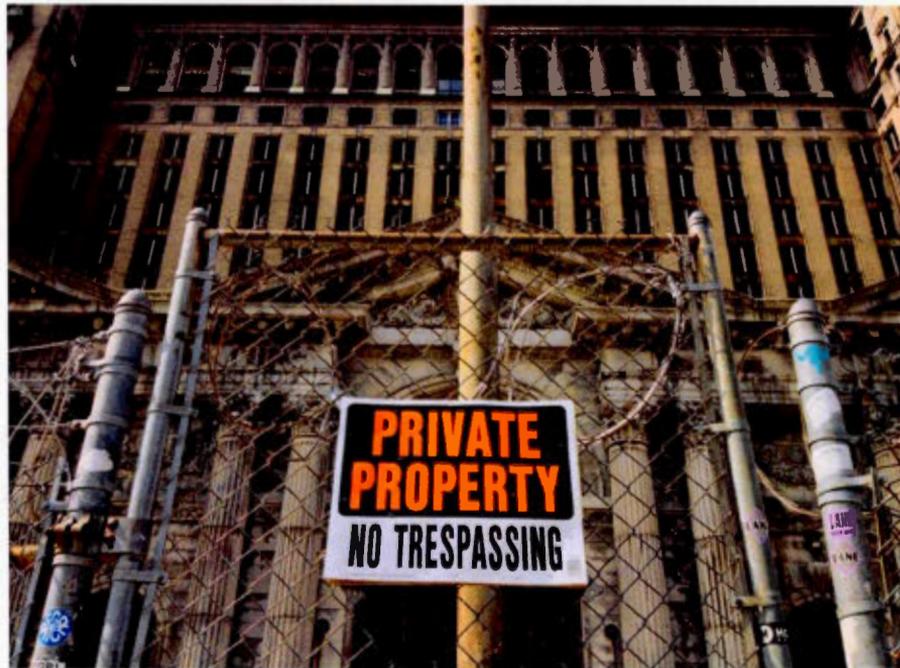


Figure 5.14 La Michigan Central Station (2014)

<http://beltmag.com/repurposing-old-rail-stations-rust-belt/>

Il est estimé que la réfection totale de la Michigan Central Station coûterait entre 110 et 330 millions de dollars (Austin & Gallagher, 2014). Selon plusieurs intervenants ayant contribué à cette recherche, une des difficultés tient du fait de l'aménagement intérieur de la Michigan Central Station, sa division en espaces à bureaux relativement restreints, complique grandement sa reconversion en raison des limitations spatiales à l'intérieur du bâtiment. Les bâtiments plus faciles à réaménager

ont plus de chance d'être reconvertis que ceux dont l'intérieur impose des limites difficilement surmontables (Andres & Grésillon, 2011).



Figure 5.15 Préparatifs en vue de l'installation des nouvelles fenêtres de la Michigan Central Station (2012)

<https://zads07.wordpress.com/tag/michigan-central-station/>

La Michigan Central Station a été doublement affectée par le développement des technologies et du réseau de transport routier. En effet, si l'utilisation massive du transport routier des personnes et des marchandises a évidemment miné l'utilité de l'ancienne gare, la disponibilité du transit individuel a eu un autre impact plus subtil, mais tout aussi destructeur pour le bâtiment. Étant situé dans un secteur isolé, coupé du tissu urbain environnant, la Michigan Central Station n'est devenue qu'un espace de transition entre deux milieux de vie, deux espaces géographiques dont elle ne semblait pas faire partie jusqu'à récemment. Cette facilité des personnes à se déplacer et ainsi à contourner l'obstacle physique que constitue la Michigan Central Station a fait en sorte que ce bâtiment est devenu, en quelque sorte, un non-lieu du fait de sa banalisation et de l'indifférence générale à son égard (Di Méo, 2008).

Depuis la fermeture de la Michigan Central Station, les perceptions à son égard se multiplient. En effet, selon le professeur d'université et les deux journalistes interviewés dans le cadre de cette recherche, la présence de squatteurs et de junkies a

rendu le bâtiment terrifiant pour la population vivant à proximité. En contrepartie, des explorateurs urbains ont élevé cette ruine au rang de vedette internationale grâce au « ruin porn », cette pratique qui consiste à photographier l'intérieur de bâtiments en friche. Finalement, à Détroit et même au Michigan, tous connaissent la Michigan Central Station; ce qui varie, c'est la perception des gens à son égard.

CHAPITRE VI

CADRE OPÉRATOIRE

Les limites théoriques et conceptuelles de la recherche ayant été tracées et la réalité ayant été présentée, il est maintenant temps de se pencher sur la forme que prendra la structure de la preuve. Le cadre opératoire qui sera présenté dans ce présent chapitre sert essentiellement à répondre au questionnement général de la recherche. Pour y parvenir, trois concepts analytiques, issus du cadre conceptuel élaboré plus tôt, seront mis à contribution. D'abord, le système d'acteurs, autrement dit, le fonctionnement de la gouvernance, permettra de saisir qui sont les groupes à l'œuvre dans la zone d'étude, les valeurs qu'ils portent ainsi que leur influence relative dans la démarche d'aménagement du territoire. Ensuite, l'évaluation de la perception de ces acteurs à l'égard de la friche urbaine, particulièrement de la Michigan Central Station, sera mise en lumière. Finalement, l'analyse de l'attractivité de la zone d'étude révélera le type de revitalisation en cours. La conjugaison de ces trois concepts analytiques, auxquels seront associés des variables et des indicateurs, permettra, ultimement, de répondre à la question principale de la recherche. Les variables et les indicateurs sont l'application dans le réel des concepts élaborés précédemment, c'est à travers le cadre opératoire ci-dessous que la portion théorique de cette recherche est confrontée à la réalité du terrain d'étude. « Toute véritable réflexion en géographie sociale doit partir des indices, des traces ou des signes que les pratiques inscrivent dans le territoire » (Raffestin, 1986, p. 92). C'est à la recherche de ces indices que nous partons ici.

6.1 Le système d'acteurs

Dans le contexte décrit précédemment, il est entendu que le pouvoir décisionnel en aménagement du territoire tend à glisser du gouvernement municipal vers une multiplicité d'acteurs (Simard, 2000). De plus, tel que mentionné dans le précédent chapitre, la production territoriale est, en premier lieu, une affaire d'acteurs (Di Méo, 2008). Il apparaît alors pertinent, avant toute chose, de déterminer qui sont ces acteurs, de mettre en lumière les luttes de pouvoirs ainsi que de mesurer leur influence relative. L'analyse du système d'acteurs, de la gouvernance territoriale, est essentielle dans le cadre de cette recherche. En effet, l'impact de la Michigan Central Station, étant un bâtiment abandonné, ne s'évalue pas en comptabilisant la profitabilité économique des activités qu'elle abrite. L'évaluation de son rôle dans le quartier de Corktown, plus précisément de son impact sur la revitalisation de cet espace, tient alors plutôt de son instrumentalisation par les différents acteurs du développement urbain. Par l'étude des acteurs et leur implication dans la revitalisation de Corktown, nous serons en mesure de mettre en lumière la dynamique territoriale à l'œuvre et, ainsi, déterminer qui sont les acteurs dominants, de même que les acteurs plus marginaux, et leur rôle respectif dans le développement urbain.

6.1.1 Les acteurs

La première variable essentielle à la compréhension du système de la gouvernance territoriale est celle de l'identification des acteurs en présence. À cet effet, il est préalablement nécessaire d'effectuer un recensement exhaustif de tous les acteurs œuvrant à la revitalisation du quartier de Corktown ainsi que de ceux ayant des visées par rapport à la Michigan Central Station. Une fois cette recension

terminée, elle est présentée au chapitre précédent, trois indicateurs permettront d'évaluer le rôle des acteurs respectifs. Premièrement, la zone d'influence de chaque acteur sera déterminée. Par la zone d'influence, nous cherchons à savoir si l'acteur participe à la revitalisation du quartier ou s'il est plutôt impliqué dans l'évolution du dossier de la Michigan Central Station. Le second indicateur est celui des pouvoirs des différents acteurs. Ceci indiquera plus précisément le domaine d'expertise ainsi que la famille d'acteur (institutionnel, économique, citoyens) à laquelle ces derniers appartiennent. De plus, cet indicateur mettra en lumière les divers outils dont dispose chaque acteur pour parvenir à ses fins. Finalement, le troisième indicateur explorera les visées de chacun des acteurs dans son domaine d'influence respectif.

6.1.2 Les interrelations

Le positionnement des acteurs ayant été clairement défini, il est maintenant pertinent de comprendre comment ces derniers interagissent. En effet, un territoire se construit à partir d'un système d'acteurs qui entretiennent des relations symbiotiques ou conflictuelles (Moine, 2006). Dans le cas qui nous intéresse, il est hautement pertinent de comprendre comment les acteurs de la revitalisation parviennent à mener à bien leurs projets et de souligner quels sont les compromis, si compromis il y a, menant à la production du territoire. Également, les interactions entre les acteurs ayant un intérêt pour la Michigan Central Station sont révélatrices à bien des égards, notamment à savoir pour quelles raisons ce bâtiment est-il toujours coincé dans cet état de latence tandis que l'espace environnant se revitalise à vitesse grand V (Halleux & Lambotte, 2008). Il est finalement primordial d'identifier les recoupements entre les deux groupes d'acteurs pour comprendre comment la Michigan Central Station affecte la revitalisation et, inversement, comment la revitalisation affecte la Michigan Central Station.

Les alliances et les conflits seront déterminés pour chaque acteur. C'est donc dire que les relations entre, par exemple, la municipalité et chacun des autres acteurs préalablement identifiés seront catégorisées, soit comme étant une relation conflictuelle, coopérative, inexistante ou neutre. Les relations de tous les acteurs seront exposées de cette façon. Il sera alors possible de déterminer si les acteurs œuvrant dans les zones d'influences mentionnées plus tôt interagissent et, en complément, de comprendre quelle est la nature de ces interactions. Finalement, nous examinerons les tenants et aboutissants desdites interactions. Chaque acteur ayant des visées distinctes, il est impératif de comprendre autour de quels enjeux ces interactions prennent forme. Autrement dit, autour de quels enjeux naissent les conflits et les alliances? Dans la perspective d'avoir le contrôle sur quel aspect du développement territorial?

6.1.3 L'influence relative des acteurs

L'analyse du système des acteurs serait incomplète si l'influence relative de chacun d'eux n'était pas prise en compte. Car tous les acteurs n'ont pas la même capacité à orienter le développement territorial. Ce faisant, comprendre leur rôle respectif revient à comprendre pourquoi la zone d'étude se trouve dans l'état actuellement observable. Cette présente variable sert également à démontrer le poids politique de chacun des acteurs en ce sens que certains apparaîtront comme des incontournables dans le processus de la revitalisation et de la friche urbaine, tandis que d'autres seront marginalisés. Par le fait même, l'analyse de l'influence respective des acteurs approfondira la compréhension de la formation des alliances et l'éclatement des conflits mis en lumière grâce à la variable précédente.

D'abord, l'implication des acteurs dans le développement urbain sera observée et comparée. Par la suite, nous tenterons de définir le poids politique de

chacun de ces acteurs par rapport aux autres. Enfin, nous évaluerons la capacité organisationnelle de chaque acteur, un élément crucial de la prise de position politique sur le territoire (Andres, 2010).

Tableau 6.1 Le système d'acteurs

Concept analytique	Variables	Indicateurs
Le système d'acteurs	Les acteurs	Zone d'influence
		Pouvoirs
		Visées
	Les interactions	Entre les acteurs
		Enjeux
	L'influence relative des acteurs	Implication dans le développement urbain
		Poids politique
		Capacité organisationnelle

6.2 La perception

Le deuxième concept analytique qui sera étudié est celui de la perception. Si l'analyse du système de gouvernance a pour but d'évaluer le rôle respectif des acteurs au sein de la zone d'étude, l'analyse de la perception vise plutôt à comprendre la signification de la Michigan Central Station dans le paysage urbain. Certes, la structure de la gouvernance mise en lumière grâce au concept analytique précédent permet de définir grossièrement quelle est la perception de chaque acteur à l'égard de la friche urbaine en question. Toutefois, de nombreuses variables ne sont pas prises en compte et les résultats de cette recherche seraient incomplets sans une étude approfondie de certains paramètres essentiels.

L'étude de la perception à l'égard de la Michigan Central Station permettra de comprendre en profondeur sa valeur symbolique, élément fondateur de la

problématique traitée ici. En effet, « au travers du vécu, du perçu, et des multiples filtres qui nuancent la perception que l'on a d'un paysage, d'une organisation spatiale, de notre voisin, nous donnons un sens au territoire » (Moine, 2006, p. 119). Donner un sens au territoire est synonyme de la construction de l'identité territoriale et c'est à travers l'analyse des filtres mentionnés par Moine (2006), notamment, que nous tenterons de définir la valeur symbolique et identitaire du bâtiment à l'étude. En outre, considérant le fait que la Michigan Central Station n'est pas un bâtiment réinvesti, les diverses perceptions à son égard se construisent par l'observation extérieure. C'est donc dire que ce n'est pas l'appréciation de sa valeur fonctionnelle sur le territoire qui est jugée, mais plutôt sa place dans le paysage global de son quartier d'insertion.

Afin d'évaluer le concept de la perception, nous nous appuyerons sur les variables établies par Mah (2012) soit : l'échelle spatiale ainsi que l'image véhiculée par les médias. Outre les variables présentes dans l'étude de Mah (2012), nous étudierons la perception de chaque acteur à l'égard de la friche urbaine, facteur important de son instrumentalisation et de sa territorialisation (Ambrosino & Andres, 2008; Moine, 2006). De plus, Piveteau (1995) affirme que l'âge des individus influence généralement la perception à l'égard du paysage, dans ce cas-ci la friche urbaine. Finalement, la mise en scène du bâtiment en tant que paysage joue aussi un rôle dans la construction de la perception générale à son égard (Moine, 2006; Raffestin, 1977).

6.2.1 Variation selon l'acteur

La première variable évaluée sera la variation de la perception selon les acteurs, dans la continuité du concept analytique précédent. Ambrosino et Andres (2008) estiment que les actions menées par les différents acteurs, particulièrement des acteurs de la classe artistique dits transitoires, en lien avec la friche urbaine ont un impact sur la perception générale à l'égard de cette dernière. Si la Michigan Central Station n'est pas le théâtre d'initiatives d'appropriation informelle par aucun groupe artistique, sa prédominance dans le paysage du quartier de Corktown en fait un point d'intérêt pour une panoplie d'acteurs. Il est alors pertinent de connaître la perception des acteurs impliqués dans le processus de revitalisation du quartier à l'égard de la Michigan Central Station pour comprendre son rôle, s'il existe, sur ledit processus. En effet, si la perception de certains acteurs d'importance à l'égard de la friche urbaine est positive, cela sous-entend qu'elle joue un rôle dans le processus de revitalisation. À l'inverse, si la perception générale est négative, ceci implique que la revitalisation du quartier de Corktown est indépendante de la présence de la Michigan Central Station et, donc, que la présence de cette dernière dans un environnement en mouvement n'est qu'une coïncidence.

Grâce aux entrevues, dirigées et semi-dirigées, effectuées sur le terrain ainsi qu'à la revue de presse, il a été possible de connaître la perception de six groupes d'acteurs à l'égard de la Michigan Central Station. Les indicateurs utilisés pour évaluer cette variable sont la perception (à savoir si la Michigan Central Station joue un rôle dans la revitalisation du quartier, ou non, et quel est ce rôle) de ces six groupes, soit, la municipalité, l'acteur économique, les résidents du quartier, le propriétaire du bâtiment, les organisations communautaires et les observateurs extérieurs (qui sont des experts des questions urbaines).

6.2.2 L'échelle spatiale

Tel que mentionné précédemment, l'échelle spatiale joue un rôle sur la perception à l'égard des bâtiments en friche (Mah, 2012). Par l'échelle spatiale, nous entendons la proximité entre le milieu de vie d'un individu ou d'un groupe et la friche urbaine en question. Comment la population locale perçoit-elle la Michigan Central Station? Il a été établi précédemment qu'une friche urbaine engendre, bien souvent, une panoplie d'externalités négatives (Bowman & Pagano, 2000; Mah, 2012; Rave, 2014). Austin (2010) et Gallagher (2013) décrivent, dans leur ouvrage respectif, que la Michigan Central Station n'était pas considérée comme un endroit particulièrement accueillant, voire terrifiant, des suites de sa fermeture en 1988. Or, qu'en est-il aujourd'hui? À l'échelle de la ville, quel est le statut de la Michigan Central Station? Si elle est la friche urbaine la plus imposante du quartier de Corktown, la Michigan Central Station n'est pas la seule friche monumentale de la ville de Détroit, quelle est alors son importance pour la population de la ville? Finalement, Harvey (1989) soutient que la revitalisation d'un territoire dépend, en partie, d'une injection de capital extérieur. Afin d'obtenir ce capital, le territoire en question doit compter sur des lieux attractifs, par exemple des lieux patrimoniaux emblématiques, qui guident le parcours des touristes ou des consommateurs locaux (Ladwein, 2003). Si la population de Détroit ne représente pas un marché particulièrement intéressant pour des commerçants, la région métropolitaine de la ville est l'une des plus prospères au pays (Gallagher, 2013; Galster, 2014). Quelle est, donc, la perception des banlieusards à l'égard de la Michigan Central Station? Contrairement à la variable précédente, celle-ci s'intéresse à un groupe d'acteur en particulier, à savoir la clientèle des commerces de la Michigan Avenue.

L'évaluation de la perception, négative, positive ou neutre, à ces trois échelles (du quartier, de la ville et de la région métropolitaine) constitue les indicateurs permettant d'évaluer cette variable.

6.2.3 L'âge

La troisième variable affectant la perception à l'égard d'un espace, dans ce cas-ci d'une friche urbaine, est l'âge de la personne qui l'observe (Piveteau, 1995). En effet, il semble que dans le cas des bâtiments qui sont à l'état de friche depuis une période prolongée, l'âge des observateurs affecte la perception au même titre que l'échelle spatiale. La Michigan Central Station est inutilisée depuis 1988. Ce faisant, la perception à son égard varie probablement selon les générations. Comprendre comment les différents groupes d'âge perçoivent la Michigan Central Station est la poursuite d'un double objectif. Le premier est de définir les étapes de la temporalité de la friche. En utilisant les données recueillies et en les superposant aux lignes du temps élaborées par Andres (2010) et Gravari-Barbas (2010), lignes du temps qui sont notamment basées sur les changements de perceptions, il sera possible de déterminer l'évolution dans le temps de la Michigan Central Station en tant que friche urbaine. La seconde finalité est de comprendre le mouvement de population qui réinvestit le quartier de Corktown. Autrement dit, l'étude de la perception à l'égard de la Michigan Central Station par groupe d'âge mise en relation avec l'étude de la population participant au processus de revitalisation du quartier est, selon nous, révélatrice de la corrélation entre les deux phénomènes. Bien sûr, cette corrélation n'est qu'un indice parmi d'autres, elle n'est évidemment pas l'unique paramètre à évaluer.

L'évaluation de cette variable prendra en compte la perception générale de trois différents groupes d'âge. D'abord, celle des gens de 60 ans et plus, eux qui ont connu la Michigan Central Station lorsqu'elle était toujours pleinement utilisée. Ensuite, le groupe des 35-60 ans qui ont plutôt connu le déclin puis la fermeture de l'ancienne gare. Finalement, les moins de 35 ans n'ont pas fait l'expérience de la vie utile de la Michigan Central Station. Ils ont uniquement côtoyé le bâtiment après sa fermeture. La concordance des propos des répondants avec un certain champ lexical

permet de déterminer quelles sont les perceptions de chacun des trois groupes d'âge. Conjuguées à celles de la variable précédente, les données recueillies ici permettront de mieux comprendre l'importance symbolique, voire identitaire, de l'ancienne gare pour les divers groupes générationnels ayant une influence sur la production du quartier de Corktown.

6.2.4 L'image véhiculée par les médias

L'image véhiculée par les médias affecte inévitablement comment une large portion de la population perçoit un espace (Beaudet, 1997; Mah, 2012). En effet, peu de gens iront contre-vérifier l'affirmation selon laquelle une friche industrielle, par exemple, cause de nombreux problèmes aux habitants du quartier qui l'entoure. Inversement, plusieurs seront curieux de faire l'expérience d'une initiative artistique qui propose la réutilisation, voire la mise en scène, d'un bâtiment en friche, particulièrement si les médias l'évoquent de façon élogieuse (Gravari-Barbas, 2010). Les médias sont en fait le vecteur d'information principal sur lequel se base la majorité de la population pour se forger une opinion, surtout lorsqu'il s'agit de bâtiments abandonnés en marge des centres urbains, des endroits marginalisés généralement peu fréquentables (Beaudet, 1997). Or, ce n'est pas tout à fait le cas de la Michigan Central Station; sa situation géographique est plutôt favorable. Ce faisant, l'ancienne gare devient un objet d'intérêt public, tous sont avides de connaître les plans concernant son futur. Dans cette optique, le champ lexical utilisé pour décrire le bâtiment est révélateur de l'appréhension générale à son égard. Par exemple, l'utilisation par les médias locaux des mots « ruin », « eyesore », « decrepit », suggère une appréciation plutôt négative du bâtiment. À l'inverse, les mots « iconic », « majesty » ou « hope » construisent une image positive dans l'imaginaire collectif.

Les articles recensés dans le cadre de la revue de la revue de presse permettront d'accorder une valeur à cette variable. D'abord, le champ lexical utilisé pour faire référence à la Michigan Central Station sera analysé, puis classé selon la perception évoquée. La fréquence de l'utilisation de termes à connotation positive et négative constituera le second indicateur de cette variable. À noter ici que la valeur « neutre » n'est pas prise en compte. En effet, aucun article recensé ne présentait une opinion pouvant être qualifiée de neutre, ceci étant probablement symptomatique de l'importance du bâtiment dans le paysage urbain.

6.2.5 Mise en scène spatiale

La dernière variable qui, nous le croyons, affecte la perception à l'égard de la Michigan Central Station est sa mise en scène dans l'espace. Raffestin (1977) soutient que la façon dont un paysage est mis en scène affecte la perception qu'en ont les gens. Nous l'avons dit plus tôt, la Michigan Central Station peut effectivement être considérée comme un paysage, c'est d'ailleurs en tant que tel qu'elle semble avoir un impact sur la revitalisation du quartier de Corktown. Car en étant inutilisée, la friche urbaine crée une brèche dans le tissu urbain, elle est, d'une certaine façon, un espace qui n'est pas productif (Janin & Andres, 2008). Or, même si elle n'est pas investie à l'intérieur, l'image de la friche, elle, est bel et bien exploitée (Mah, 2012). La présente variable a donc pour objectif de comprendre comment les attributs physiques de la Michigan Central Station ont un impact sur la perception des gens à son égard.

Les indicateurs qui seront mis à profit pour évaluer cette variable sont nombreux. Premièrement, le positionnement de la Michigan Central Station par rapport à la grille de rue environnante sera évalué. Dans le même ordre d'idée, il sera pertinent de déterminer si la présence du bâtiment affecte la circulation entre les

différents quartiers, étant donné qu'elle se trouve à l'intersection de plusieurs espaces distincts. Ensuite, les diverses percées visuelles du quartier vers la friche seront recensées. Finalement, le site en tant que tel sera observé en profondeur. Plus particulièrement, nous nous pencherons sur l'architecture du bâtiment. Est-elle unique ou non à l'échelle du quartier? Quelle est sa valeur patrimoniale? À cela s'ajoutera également l'évaluation de l'état de préservation de la structure, élément révélateur de l'intérêt des différents acteurs à l'endroit du bâtiment. Aussi, nous analyserons la configuration du parc en façade, atout spatial essentiel à la mise en scène de la Michigan Central Station.

Tableau 6.2 La perception

Concept analytique	Variables	Indicateurs
Perception	Variation selon l'acteur	Économique
		Résidents
		Gouvernement municipal
		Propriétaire
		Milieu communautaire
		Observateurs extérieurs
	Échelle spatiale	Quartier
		Ville
		Région métropolitaine
	L'âge	60 ans et plus
		35-60 ans
		35 ans et moins
	Image médiatique	Champs lexical
		Connotation
	Mise en scène	Par rapport à la rue
		Percées visuelles
		Architecture
État de préservation		
Parc		

6.3 L'attractivité

Le troisième concept analytique utilisé pour répondre à notre questionnement général est celui de l'attractivité. Élément de base du processus de revitalisation (Proulx & Tremblay, 2006), l'attractivité se décline sous plusieurs aspects qui seront identifiés dans cette section. L'objectif visé par l'évaluation de ce concept analytique est de comprendre comment la revitalisation du quartier de Corktown prend forme. En outre, ce concept précisera les intentions des acteurs concernant le territoire ainsi que l'instrumentalisation des atouts de ce dernier à travers des initiatives visant la revitalisation. Selon les paramètres établis par Poirot et Gérardin (2010), nous serons en mesure de déterminer la valeur de deux variables, soit : l'attractivité résidentielle et l'attractivité commerciale. Une troisième variable essentielle à la compréhension de l'orientation du processus de revitalisation est celle du marketing territorial. En effet, l'étude des démarches de promotion du territoire est révélatrice du type de revitalisation à l'œuvre (Maisetti, 2013). Grâce à la mesure de ces variables, il sera possible de déterminer : à qui profite la revitalisation? À qui s'adresse ce processus? Comment s'inscrit-il dans le territoire? Quelle est la force du processus? Et quelles ont été les conditions favorisant son démarrage?

6.3.1 Résidentielle

Selon Hospers (2014), le déclin démographique d'un quartier est imputable à une baisse de son attractivité pour sa population résidente. Devant ce manque d'attractivité, malaise plus profond qu'une simple perte d'intérêt, non seulement la population d'origine tend à migrer vers un espace plus attractif, mais cette dernière n'est pas remplacée par une population appartenant à une classe sociale équivalente. Ce phénomène entraîne la paupérisation et la dévitalisation d'un espace. Or, c'est le phénomène inverse qui semble se produire à Corktown. Pour bien comprendre en

quoi le quartier est attractif pour la population résidente (d'origine et/ou nouvelle) les indicateurs proposés par Poirot et Gérardin (2010) seront mis à contribution.

Ces indicateurs ont pour fonction d'évaluer les capacités d'être et d'agir sur le territoire. La capacité de trouver un logement à juste prix sera analysée, de même que la disponibilité des emplois et la satisfaction des besoins de bases. Ensuite, l'aspect de la sécurité²⁴ ainsi que de la facilité de déplacement à l'intérieur du quartier et vers l'extérieur seront pris en compte. Finalement, la question de la gentrification étant inhérente à tout processus de revitalisation, nous analyserons les changements démographiques survenus au cours des 10 dernières années.

6.3.2 Commerciale

La deuxième variable permettant de caractériser la revitalisation est celle de l'attractivité commerciale. À l'instar du domaine résidentiel, une perte d'attractivité pour les commerçants entraîne inévitablement la dévitalisation d'un quartier (Proulx & Tremblay, 2006). Au contraire, une forte attractivité engendre une revitalisation rapide du territoire ainsi qu'une hausse, tout aussi rapide, du prix de l'espace commercial. L'évaluation de cette variable a pour objectif de comprendre le type de commerce susceptible d'être attiré vers la zone d'étude. Ce faisant, il devient possible de mettre en lumière l'orientation générale de la revitalisation commerciale, à savoir si le quartier tend à devenir un milieu de vie ou une destination. Les indicateurs développés par Poirot et Gérardin (2010) seront utilisés, encore une fois, pour mesurer cette variable.

²⁴Il est essentiel de prendre en compte l'aspect sécuritaire dans la mesure de l'attractivité d'un territoire aux États-Unis (Farley et al. 1993). Ceci est particulièrement vrai dans le contexte de la ville de Détroit où le taux de criminalité est alarmant.

D'abord, la disponibilité de la main-d'œuvre sera étudiée. Ensuite, la présence d'un bassin de consommateurs potentiels est, évidemment, un élément important à considérer ici. Déterminer l'identité territoriale permet également de comprendre pour quel type de commerce le quartier est attractif. Finalement, dans une perspective de déterminer s'il y a gentrification, ou non, nous nous pencherons sur la modification de l'offre commerciale, à savoir si des commerces ont été contraints de fermer leurs portes en raison des effets de la revitalisation. Car effectivement, la gentrification ne signifie pas uniquement un déplacement de population, elle implique également une modification de l'offre commerciale (Recoquillon, 2009).

6.3.3 Marketing territorial

La dernière variable permettant de comprendre comment se matérialise l'attractivité du quartier de Corktown est l'étude des démarches de marketing territorial qu'entreprennent les acteurs du milieu. Tel que souligné lors du chapitre précédent, les initiatives de marketing territorial sont, le plus souvent, l'œuvre des acteurs territoriaux dominants. Par conséquent, l'analyse de cette variable permet non seulement la compréhension de l'attractivité, mais elle met également en lumière les interactions entre les acteurs engagés dans le processus de la revitalisation de la zone d'étude. En outre, l'analyse des démarches de marketing territorial permet de récolter de nouveaux indices en lien avec la perception de certains acteurs à l'égard de la Michigan Central Station. En effet, l'utilisation de l'image de la Michigan Central Station sous-entend une perception positive du bâtiment, et donc une implication, dans une certaine mesure, de cette dernière dans la revitalisation du quartier. Cependant, la mesure de cette variable a principalement pour objectif d'évaluer l'attractivité du quartier et non de la Michigan Central Station.

Pour mesurer de quelle façon les initiatives de marketing territorial moussent l'attractivité de la zone d'étude, nous tenterons de déterminer si le toponyme de « Corktown » tend à s'élargir. Car les voisins d'un territoire attractif désirent généralement être associés à ce dernier (Moine, 2006). Nous analyserons donc les mouvements des frontières du quartier de façon à comprendre si les voisins de Corktown tentent d'être inclus dans l'amalgame sous-entendu par le toponyme. Le second indicateur sera celui de la labellisation du territoire, élément révélateur de l'identité que veulent mettre de l'avant les acteurs dominants (Marcotte, Bourdeau, Leroux, 2011). En lien avec cet indicateur, la diffusion de l'identité territoriale, du label, ainsi que la clientèle ciblée par ce dernier, sera analysée. Le cinquième, et dernier, indice indiquant le développement d'une image de marque sur un territoire est la spécialisation, l'homogénéisation, de l'offre commerciale (Eshuis, Klijn, Braun, 2014).

Tableau 6.3 L'attractivité

Concept analytique	Variables	Indicateurs
L'attractivité	Résidentielle	Logements
		Emplois
		Satisfaction des besoins de base
		Sécurité
		Déplacements
		Changements démographiques
	Commerciale	Main d'œuvre
		Présence d'un marché
		Identité territoriale
		Changements de l'offre commerciale
	Marketing territorial	Labellisation
		Diffusion de l'identité territoriale
		Clientèle cible
		Spécialisation de l'offre commerciale
		Élargissement du toponyme

CHAPITRE VII

PRÉSENTATION DES RÉSULTATS

Au fil des précédents chapitres, nous avons posé les bases théoriques, conceptuelles et opérationnelles de cette recherche. Il est maintenant temps de présenter les résultats qui ont été recueillis durant la phase de la collecte de données empiriques sur le terrain. Le travail de terrain ainsi que la revue de presse nous ont permis d'accumuler une importante quantité d'informations nous permettant de répondre à notre questionnement de base. La prochaine étape de la confirmation, ou l'infirmerie, des différentes hypothèses de recherche est la présentation des résultats du travail de collecte de données. Ces données ont pour but d'évaluer les différents indicateurs établis lors du chapitre VI. Ce présent chapitre est donc l'étape où les données recueillies sur le terrain se collent aux indicateurs élaborés grâce à la littérature, c'est ici que la théorie et la pratique se rencontrent.

7.1 Le système d'acteurs

Le premier concept analytique évalué est, selon l'ordre établi dans le chapitre précédent, le système des acteurs. Pour évaluer ce concept, trois variables ont été identifiées et des indicateurs ont ensuite été développés de façon à leur accorder une certaine « valeur ». Deux méthodes de collecte de données ont été mises à profit pour mesurer les indicateurs utilisés pour accorder cette valeur aux variables qui serviront à comprendre comment fonctionne le système de la gouvernance de la zone d'étude. La majorité des données présentées dans cette section sont issues des entretiens semi-

dirigés effectués auprès des différents experts et acteurs influents au sein de la zone d'étude. La revue de presse a été utilisée dans une moindre mesure, cette technique nous a permis de combler certains vides et de clarifier, ou de confronter, des affirmations faites par les intervenants interrogés.

7.1.1 Les acteurs

Il en a été question tout au long de ce mémoire, les acteurs sont la composante primaire de la production territoriale. Si les acteurs influents du quartier de Corktown ont été brièvement présentés plus tôt, l'analyse de leur implication respective dans la dynamique territoriale n'a pas été approfondie. En effet, nous connaissons maintenant les différents acteurs, le « qui? », toutefois, le « quoi? », le « comment? » et le « pourquoi? » n'ont pas été éclaircis. C'est à cette tâche que nous nous attelons dans la section qui suit.

7.1.1.1 La zone d'influence

Des suites des entrevues semi-dirigées, il est apparu évident que la famille Moroun, les propriétaires de la Michigan Central Station, sont les seuls maîtres à bord en ce qui concerne la gestion du bâtiment. En effet, l'ancienne gare étant une propriété privée, la famille propriétaire a la possibilité de disposer de son bien à sa guise²⁵. La municipalité a un pouvoir d'action limité en ce qui a trait à la Michigan Central Station. Le représentant municipal illustre clairement ce point en soulignant

²⁵ Bien que la Michigan Central Station soit répertoriée dans le *National Register of Historic Places*, elle n'est pas protégée par aucune loi encadrant la gestion du patrimoine bâti. Le fait d'être répertorié dans le Registre permet au propriétaire de bâtiment de toucher des subventions. Selon nos recherches, outre la symbolique de la distinction, aucune réglementation n'est associée au classement dans le Registre.

que le bâtiment est un peu comme une maison privée, la Ville n'a qu'un droit de regard très limité sur les actions (ou inactions, dans ce cas-ci) du propriétaire.

La municipalité joue cependant un rôle plus important dans le processus de revitalisation. En effet, elle est l'instance qui délivre les différents permis et qui fait appliquer certaines réglementations. Son implication ne va cependant pas plus loin. Dans le cadre de ce mémoire, la municipalité de Détroit est le seul acteur impliqué concrètement dans les deux secteurs d'influence décrits, soit la Michigan Central Station et la revitalisation de Corktown.

Les différents organismes communautaires (CBA, CEDC), les commerçants et les résidents ont tous, dans une certaine mesure, un rôle à jouer dans le processus de revitalisation. Les organismes communautaires gèrent les différents aspects de leurs compétences respectives. La CBA s'assure de fédérer les commerçants de façon à assurer la cohérence du développement économique sur son territoire. La CEDC, pour sa part, a plutôt le mandat d'agir en tant que facilitateur des relations entre la municipalité et les résidents en ce qui concerne les enjeux en lien avec l'urbanisme. C'est donc dire que la CBA représente les entreprises alors que la CEDC s'implique auprès des résidents de Corktown et développe des initiatives urbanistiques.

7.1.1.2 Les pouvoirs

Tous les acteurs ont évidemment certains pouvoirs qui leur permettent de jouer leur rôle respectif dans le développement de Corktown et/ou de la Michigan Central Station. D'abord, le propriétaire de la Michigan Central Station, Mr. Moroun, est un milliardaire dont la richesse s'élève à 1,54 milliard de dollars, selon le magazine Forbes (2016). Cette richesse, à elle seule, lui confère d'immenses pouvoirs, dont, en premier lieu, celui de contrôler entièrement la destinée de la Michigan Central Station. En effet, il est estimé que les travaux de réfection du

bâtiment se situent dans une fourchette allant de 110 millions à 330 millions de dollars américains (Gallagher & Austin, 2014), le propriétaire dispose donc des fonds nécessaires à la réfection complète du bâtiment. Par contre, il va sans dire que cet investissement doit être profitable, probablement la raison pour laquelle Mr. Moroun n'annonce pas de plans pour une réutilisation future. Ensuite, l'argent de Mr. Moroun lui permet également de faire fi des mesures coercitives imposées par la Ville. Le représentant municipal interviewé souligne que la municipalité de Détroit imposait parfois des contraventions au propriétaire de la Michigan Central Station en lien avec les lois sur l'état des immeubles. Or, étant un milliardaire, Mr. Moroun paie les différentes contraventions (dont les montants ne sont pas spécifiés) sans toutefois apporter de modification à sa propriété. Il est, donc, pratiquement impossible pour la Ville d'imposer sa volonté par des moyens coercitifs à Manuel Moroun en lien avec la Michigan Central Station.

Si la Ville a, en théorie, le pouvoir d'imposer à un propriétaire d'entretenir sa propriété à un minimum, elle est impuissante face à une richesse de l'ampleur de celle de Manuel Moroun. Par contre, la municipalité possède certains pouvoirs qui forcent la famille Moroun à négocier. Par exemple, la Ville est propriétaire de nombreux lots qui font l'envie du milliardaire. En faisant miroiter la possibilité d'échanges de propriétés foncières, la Ville est en mesure de négocier avec les Moroun. Outre sa capacité de négocier avec la famille propriétaire de sa friche urbaine la plus célèbre, la Ville de Détroit détient de nombreux pouvoirs lui permettant de contrôler la revitalisation de Corktown. En effet, la Ville a le pouvoir de délivrer des permis qui déterminent le droit d'un commerçant à exploiter son espace ou non. Toutefois, étant donné la nécessité pour la Ville d'accroître ses revenus, le représentant municipal soutient que cette institution n'intervient que très rarement pour empêcher l'ouverture ou l'exploitation d'un commerce.

Les commerçants, pour leur part, ne disposent que de très peu de pouvoirs individuellement. Or, la création de la CBA fait en sorte qu'ils présentent une voix

forte et unie face au gouvernement municipal et aux autres acteurs du développement urbain. C'est là le principal pouvoir de la CBA, ceci lui permet de gérer, dans une certaine mesure, l'aménagement de son territoire, notamment en améliorant le mobilier urbain ou les divers parcs de sorte que le quartier soit plus attractif pour les consommateurs des nombreux commerces de la Michigan Avenue. La CEDC, quant à elle, est une jeune organisation qui tente de porter les idées urbanistiques des citoyens (qui, à l'instar des commerçants ne disposent que de très peu de pouvoirs individuellement) à d'autres échelons décisionnels. Son principal pouvoir réside également dans la force du nombre. Cependant, les opinions concernant les nombreux enjeux du développement urbain sont souvent différentes et divergentes. Le consensus implique donc de nombreuses concessions faisant en sorte que la position de l'organisme est souvent modérée et n'entraîne pas, jusqu'à présent, de changements majeurs dans le paysage urbain.

7.1.1.3 Visées

Étant donné le fait qu'il ait été impossible de contacter la famille Moroun et que cette dernière n'étaie pas ses plans concernant la Michigan Central Station publiquement, il est ardu de saisir les visées réelles de cet acteur à l'égard de sa propriété. Conséquemment, l'unique information dont nous disposons à ce sujet est un article du *Detroit Free Press* dans lequel le fils de Manuel Moroun, Matthew, admet qu'il n'a aucun plan pour le futur de la Michigan Central Station (Kaffer, 2015). Néanmoins, la famille Moroun a d'autres intérêts qui sont connus et documentés. En effet, tel que mentionné plus tôt, la famille Moroun possède l'Ambassador Bridge, le lien international entre le Canada et les États-Unis. Or, l'état de cette infrastructure se détériore d'année en année et il sera bientôt nécessaire de le remplacer. Désireux de conserver leur monopole sur cette infrastructure hautement stratégique pour l'entreprise familiale, les Moroun tentent d'obtenir le droit de

construire le nouveau pont faisant le lien entre les deux rives de la rivière Détroit, le Gordie Howe Bridge, qui sera lui aussi privé. Dans cette optique, la Michigan Central Station est utilisée comme objet de négociation entre le propriétaire et la Ville. Nous y reviendrons plus loin.

Les visées de la Ville par rapport à la Michigan Central Station ne sont pas concrètes, le fait qu'elle n'ait aucun contrôle sur la gestion du bâtiment ne l'encourage pas à élaborer des plans d'utilisation future. La municipalité, rappelons-nous ici le contexte des *shrinking cities*, a plutôt l'objectif d'augmenter ses revenus. Pour y parvenir, elle doit redevenir attractive de façon à attirer de nouveaux résidents, des commerçants et des touristes. Cependant, la nature de cette institution²⁶ et son territoire d'action font en sorte que ses objectifs sont diffus à l'échelle de la ville en entier et prennent plusieurs formes, par exemple : le prolongement du Riverside Park²⁷ ou bien la participation financière dans la construction d'un nouveau stade²⁸.

Les objectifs à court terme de la CBA consistent à poursuivre le développement économique de Corktown ainsi que d'y améliorer la qualité de vie. Le dynamisme de la revitalisation est, selon un acteur impliqué, aussi fort qu'il pourrait l'être en ce moment. Le but de l'organisme est donc de poursuivre dans cette voie pour l'instant. À plus long terme (le nombre d'années n'est pas spécifié), la CBA désire élargir son territoire d'influence aux quartiers voisins de Corktown de façon à ce que ceux-ci profitent également de l'expertise de l'organisme. En termes d'aménagement du territoire, la CBA souhaite améliorer la connectivité entre le South West et Corktown, notamment en modifiant les accès routiers, cyclables et piétons aux alentours de la Michigan Central Station.

²⁶Une institution démocratique dont les dirigeants ont pour objectif premier de conserver le pouvoir. Ce faisant, les projets politiques « payants » sont privilégiés.

²⁷ Le parc linéaire longeant la rivière Détroit. Par le prolongement vers l'ouest du Riverside Park, la Ville désire poursuivre la valorisation de son front d'eau entamée durant la première phase du projet qui relie le centre-ville à la rivière.

²⁸ Le Little Ceasars Arena, le nouvel amphithéâtre de l'équipe locale de hockey, les Red Wings de Détroit.

La CEDC, pour sa part, s'applique présentement à améliorer l'état des différents parcs du quartier. Ces parcs sont de taille modeste et les aménagements ne demandent pas une somme considérable de ressources. Un acteur impliqué nous ayant accordé une entrevue soutient que le principal objectif à court terme de la CEDC est de réaménager le Roosevelt Park pour en faire un lieu de rencontre non seulement pour les gens de Corktown, mais aussi pour la population des quartiers voisins. Pour réaliser cet ambitieux objectif, la CEDC prévoit collaborer avec la CBA dans son projet de réaménagement des accès routiers, piétons et cyclables entre Corktown et le South West. Cependant, si la CBA désire améliorer la connectivité entre les espaces dans le but de stimuler le développement économique, la CEDC espère plutôt faire du Roosevelt Park un parc de « calibre international » qui mousserait la notoriété du quartier et grâce auquel la Michigan Central Station serait mise en valeur. À noter que cette mise en valeur n'implique pas nécessairement une reconversion du bâtiment, l'intervenant interrogé souligne que la Michigan Central Station pourrait être valorisée en tant que ruine, une première aux États-Unis, selon lui.

Tableau 7.1 Présentation des acteurs

Acteurs	Zone d'influence	Pouvoirs	Visées
Famille Moroun	-Michigan Central Station	-Importants moyens financiers -Propriétaire du lien international entre le Canada et les États-Unis	-Maintenir le monopole sur les échanges internationaux par camions -Rentabilité des investissements
Ville de Détroit	-Michigan Central Station -Revitalisation	-Coercitif -Réglementation (permis, lois, etc.)	-Accroître les revenus municipaux -Développer l'attractivité
CBA	-Revitalisation (commerciale)	-Porte la voix de 110 entreprises -Acteur majeur de la revitalisation commerciale -Influence politique majeure	-Développer l'attractivité de Corktown -Satisfaire les demandes des entreprises membres
CEDC	-Revitalisation (urbanistique)	-Représente les intérêts de la population locale -Influence politique mineure	-Revitaliser l'espace urbain -Mettre en valeur la Michigan Central Station -Faire des parcs des lieux de rencontre

7.1.2 Les interactions

Les acteurs ont tous des visées différentes, parfois complémentaires, parfois divergentes, et ils disposent de certains pouvoirs pour atteindre leurs objectifs. Qu'arrive-t-il lorsque les pouvoirs d'un acteur ne sont pas suffisants pour lui permettre d'atteindre ses objectifs? L'étude de l'apparition des conflits et de la formation des alliances est révélatrice à ce sujet. La présentation des indicateurs de la

variable précédente donne certains indices concernant les interactions entre les acteurs dont les tenants et aboutissants sont présentés dans la section qui suit.

7.1.2.1 Entre les acteurs

Les Moroun, selon les dires de nombreux intervenants interviewés (journaliste 1, représentant municipal, professeur d'université, représentants d'organisations communautaires 2 et 4), sont une famille très discrète et déconnectée de la population. « That's part of the problem that it seems that there is no interaction between the company²⁹ and the residents » souligne justement un des journalistes rencontrés. En effet, cette famille ne s'implique pas dans le développement des diverses communautés de Détroit, Corktown ne fait pas exception, et ils sont peu loquaces lors de leurs rares apparitions dans les médias. Les représentants d'organismes communautaires soutiennent avoir quelques rarissimes rencontres informelles avec la femme de Manuel Moroun, Nora, au sujet de la Michigan Central Station, sans toutefois que ces conversations ne mènent à quelques actions concrètes. La municipalité, de son côté, entretient une relation plus étroite avec la famille milliardaire. En effet, le professeur d'université (qui se dit bien informé sur les questions municipales) et le représentant municipal affirment que la Ville et les Moroun sont en contact sur une base hebdomadaire.

La municipalité est également en contact régulier avec la CBA. Sans définir de fréquence précise, cette dernière variant selon l'importance des enjeux du moment, des intervenants informés soutiennent que les parties en question sont relativement disponibles l'une pour l'autre. Ces relations sont un pas dans la bonne direction selon un représentant d'organisme communautaire qui souligne la perte de confiance des

²⁹Notre interlocuteur fait ici référence à la Bridge Company, l'entité qui possède l'Ambassador Bridge et dont Manuel Moroun est le propriétaire.

citoyens de Détroit envers l'administration municipale durant des décennies. Cette confiance commence à se rétablir dans certains quartiers, mais ce n'est pas le cas partout affirme un activiste interviewé. La CEDC a aussi un contact, quoique moins fréquent, avec la municipalité. Encore une fois, la fréquence varie selon les enjeux.

Les deux organisations communautaires, la CBA et la CEDC, sont en constante interaction. En effet, elles partagent de nombreux objectifs communs et leurs valeurs se rejoignent sur plusieurs points. Cependant, la CEDC étant relativement jeune, les deux organismes s'entendent pour dire que les canaux de communication doivent être perfectionnés, pas uniquement entre les organismes, mais aussi entre la CEDC et la population qu'elle représente. Malgré tout, un représentant d'organisme communautaire qui n'est pas en lien avec ces deux organisations soutient que la cohésion n'a jamais été aussi bonne entre les acteurs locaux à Corktown.

7.1.2.2 Enjeux

Les interactions entre la Ville et les Moroun portent sur de nombreux enjeux. D'abord, selon le représentant municipal, les Moroun sollicitent souvent l'administration municipale pour des questions de réglementations. Ces discussions seraient d'ordre utilitaire, elles n'impliquent pas de conflits profonds ni la création d'alliances. Pour d'autres experts interrogés, les discussions entre les Moroun et la Ville concernent plutôt la question du nouveau pont qui fera le lien entre le Canada et les États-Unis. En effet, les Moroun désirent ardemment mener la construction du Gordie Howe Bridge qui serait leur propriété, à l'instar de l'Ambassador Bridge. Or, les Moroun ont besoin d'obtenir des lots appartenant à la Ville se trouvant proximité

de la rivière Détroit. Après quelques années de négociations³⁰, les deux parties en sont venues à une entente en 2015. Dans cette entente, la Ville s'engage à céder les terrains nécessaires à la construction du pont. En échange, les Moroun offrent cinq millions de dollars à la Ville, cèdent des terrains à l'ouest du Riverside Park et consentent à remplacer les fenêtres brisées de la Michigan Central Station ainsi qu'à nettoyer le bâtiment en profondeur³¹, une entreprise d'environ quatre millions de dollars (George, 2015). Avec les cinq millions de dollars consentis par la famille Moroun, la Ville sera en mesure de prolonger le Riverside Park vers l'ouest, un élément attractif important pour le secteur du 7,2 miles carrés. C'est donc dire qu'après ces négociations, les deux acteurs y trouvent leur compte.

Bien qu'elle affirme avoir fait une bonne affaire, la Ville doit cependant se méfier du prix politique à payer. En effet, les Moroun ne sont pas une famille très aimée à Détroit, tous les intervenants interviewés sont d'accord là-dessus. Ce faisant, le fait de négocier avec cette famille (dont le père, Manuel, est parfois qualifié de diabolique dans les médias locaux) est perçu négativement par la population. C'est, notamment, la raison pour laquelle ces deux acteurs ne semblent pas être fréquemment en contact, les images montrant le maire de Détroit en compagnie de la famille Moroun laissent supposer une collaboration entre eux et ravivent les souvenirs, pas si lointains, de l'époque durant laquelle l'administration municipale de Détroit était gangrenée par la corruption.

À l'inverse, à l'échelle de Corktown, la collaboration de la Ville dans les différents projets est perçue plutôt positivement. En effet, cette dernière ne désire pas s'ingérer dans les projets de la CBA, mais plutôt contribuer au maximum de ses capacités. Une relation de confiance se construit indéniablement entre la Ville et la CBA selon le professeur d'université, et ce au point où la Ville laisse carte blanche à

³⁰Les négociations entre la Ville et les Moroun ont débuté en 2012, mais elles se sont intensifiées en 2014, selon un journaliste interviewé.

³¹Le nettoyage comprend l'effacement des graffitis et l'enlèvement de l'amiante, notamment.

la CBA sur les questions portant sur le développement économique de son territoire. De cette façon, la Ville ne gaspille pas de ressources précieuses sur un espace qui n'est pas dans le besoin. Elle peut donc consacrer son énergie à stimuler la revitalisation ailleurs sur son territoire.

La relation entre la CBA et la CEDC est plutôt symbiotique. Les deux organismes présentant des valeurs similaires. D'ailleurs, les représentants de ces organisations soulignent qu'il n'y a pas de conflits entre les différents acteurs du quartier, tous seraient satisfaits de l'orientation et de la vigueur du processus de revitalisation de Corktown. Or, un représentant d'un tiers organisme nuance ce propos. Il semblerait en effet que certains groupes de citoyens, qui ne sont que peu organisés et donc peu influents, déplorent le changement dans l'identité locale et craignent une gentrification de leur quartier.

7.1.3 L'influence relative des acteurs

Les zones d'influence et les interactions ayant été établis, il est maintenant temps de se pencher sur le poids relatif des différents acteurs dans la zone d'étude. Cette variable clarifie le système de la gouvernance en établissant une certaine hiérarchie.

7.1.3.1 L'implication dans le développement urbain

Les Moroun ont, évidemment, le contrôle total sur la Michigan Central Station. Cependant, leur implication dans le développement économique ou social de Corktown est nulle. La Ville, tel que mentionné précédemment, n'est que

partiellement impliquée dans le processus de revitalisation. Les experts interviewés soulignent que son rôle est marginal.

Selon tous les acteurs interrogés, ce sont les organisations communautaires qui mènent la revitalisation de Corktown. D'ailleurs, les organisations locales agissent généralement en tant que leaders dans leurs quartiers respectifs à l'échelle de Détroit (Gallagher, 2013). Ceci est une conséquence directe du piètre état des finances publiques dans le contexte d'une *shrinking city*, le gouvernement municipal n'est pas en mesure de répondre aux besoins de la population locale, les organisations communautaires remplissent donc cette tâche. À Corktown, donc, les leaders du développement urbain, de la renaissance commerciale du quartier, sont les organisations communautaires, particulièrement la CBA et, dans une moindre mesure, la CEDC.

7.1.3.2 Le poids politique

Il est clair, selon tous les experts interrogés, que la CBA est l'acteur ayant le poids politique le plus important au sein de la zone d'étude. Le contexte économique de la ville de Détroit confère d'autant plus d'importance à cet acteur. En effet, la CBA représentait, en 2016, 110 entreprises. Or, dans une ville qui peine à attirer de nouvelles entreprises et de nouveaux résidents, un organisme porteur de la voix de 110 entreprises dispose d'une place privilégiée sur l'échiquier politique municipal. Ce poids politique est décuplé lorsqu'il est question de Corktown en tant que tel, le territoire d'influence de la CBA. De plus, selon un activiste, un journaliste et un représentant d'organisme communautaire, la CBA intervient également dans l'orientation du développement des quartiers voisins de ses limites (Mexican Town et North Corktown). Ces interventions sont toutefois confrontées à une contestation plus

forte qu'à Corktown, notamment de la part d'autres organisations à but non lucratif qui n'apprécient pas l'ingérence de la CBA sur leur territoire.

Le travail de la CBA est reconnu et apprécié par de nombreux acteurs, six intervenants de même que tous les commerçants interviewés applaudissent son œuvre. Cette satisfaction envers son travail contribue à construire un fort lien de confiance entre la population locale et la CBA. À l'inverse, cette population est plutôt sceptique face aux initiatives entreprises par la municipalité. En effet, de longues années de corruption au sein du gouvernement municipal ont effrité la confiance populaire à l'égard de cette institution. Cette confiance, selon le professeur d'université, deux représentants d'organismes communautaires et deux activistes, est aussi mise à mal par les nombreuses promesses non tenues du gouvernement municipal, notamment celles en lien avec l'avenir de la Michigan Central Station. Ces deux facteurs font en sorte que la légitimité d'intervention de la Ville sur son territoire est régulièrement remise en question. Cette institution aurait surtout un rôle utilitaire, d'éclairage des rues et de maintien des infrastructures par exemple, notamment dans le quartier de Corktown, selon les experts mentionnés plus haut.

De son côté, la CEDC possède un poids politique plus restreint. En effet, tous les intervenants interviewés soulignent que la voix de ce représentant de la population n'a pas la même portée que celle de l'organisme représentant les entreprises. En ce sens, il est possible de conclure que l'acteur économique dispose d'un pouvoir politique plus grand que les citoyens en général. Ce clivage est, selon le professeur d'université et deux activistes, symptomatique du fait que l'organisation est relativement nouvelle dans le paysage politique du quartier. Sa crédibilité et sa légitimité restent encore à être établies. C'est également pour cette raison, d'après un représentant de la CEDC, qu'elle tente de former des alliances avec d'autres organisations. Il en résulterait, effectivement, une augmentation de son importance sur l'échiquier politique local.

Le poids politique de la famille Moroun se mesure à l'échelle municipale, cet acteur n'est pas en contact avec les organisations locales. Or, il apparaît évident, à la lumière de la revue de presse, que les Moroun possèdent une voix forte au sein du conseil municipal. À titre d'exemple, un journaliste interviewé souligne que le Gordie Howe Bridge devait, au départ, être un pont géré par la municipalité. Les Moroun ont donc été en mesure de négocier avec le gouvernement municipal pour faire changer la situation. À l'échelle de Corktown, cependant, la famille Moroun n'a aucun pouvoir politique, du moins, ils n'exercent aucun rôle direct dans le système de la gouvernance.

7.1.3.3 Capacité organisationnelle

La CBA est certainement l'organisation à but non lucratif la plus structurée de la zone d'étude. En effet, après quatre ans d'existence, cet organisme a réussi à rejoindre de nombreuses entreprises qui ont gonflé ses rangs. De par la légitimité qui lui est conférée à l'échelle de Corktown, la CBA n'a pas de difficulté à fédérer ses membres, ce qui contribue, également, à augmenter son poids politique. À preuve, les commerçants sondés lors des entrevues dirigées affirment unanimement que la CBA est le principal organisme orientant la revitalisation. Tous disent également être impliqués dans cet organisme et en tirent une fierté évidente.

À l'inverse, la CEDC fait face à certains défis en lien avec la mobilisation de la population. En effet, selon un de ses représentants, si les nouveaux arrivants sont généralement enclins à s'impliquer au sein de l'organisme, la population résidente ne semblent pas se reconnaître dans la CEDC. Le principal défi de cette organisation réside donc dans le fait d'être représentatif des intérêts de toutes les catégories d'habitants du quartier. Encore une fois, ceci semble être une conséquence de la

jeunesse de l'organisme qui n'était actif que depuis deux mois lors de notre troisième passage dans la zone d'étude.

De son côté, la Ville est en soi un acteur organisé, mais peu impliqué, tel que mentionné plus tôt. Ce faisant, sa faible influence dans le quartier de Corktown amoindrit la pertinence de l'évaluation de son niveau d'organisation. Idem pour la famille Moroun qui sont à la tête d'une entreprise milliardaire, mais qui est absente de la vie communautaire dans Corktown.

7.2 Perception

Bowman et Pagano (2000) soulignent que les perceptions à l'égard des terrains vacants et des friches urbaines varient énormément dans une très large fourchette. Qu'en est-il de la perception à l'égard d'un bâtiment aussi symbolique que la Michigan Central Station? L'évaluation des indicateurs en lien avec le concept analytique de la perception permettra de répondre, principalement, à la première question secondaire. Accessoirement, il sera aussi possible de déterminer si la Michigan Central Station est, ou non, dans la phase dite du temps de veille tel que définit par Ambrosino et Andres (2008). Dans la même veine, l'étude de la perception permet de déterminer le type de patrimonialisation de la Michigan Central Station, de même que le type de haut-lieu qu'elle représente, si tel est le cas. Or, les perceptions variant grandement, représente-t-elle un élément patrimonial pour tous? Est-elle un haut-lieu pour tous? Dans le but de répondre à ces différentes questions, les quatre techniques de collecte de données (entrevues dirigées, entrevues semi-dirigées, observations et revue de presse) ont été utilisées.

7.2.1 Variation selon l'acteur

Par l'évaluation de la perception à l'égard de la Michigan Central Station selon les différents acteurs à l'œuvre dans la zone d'étude, il est possible de comprendre la relation de chacun avec le bâtiment. Cette relation, conjuguée à certains indicateurs présentés dans la section précédente (les visées, les enjeux et le poids politique, en particulier), amène à saisir si la Michigan Central Station est instrumentalisée par les divers acteurs, ou non. Est-elle instrumentalisée et, si oui, de quelle façon? La réponse à cette question est pertinente et révélatrice du rôle de la Michigan Central Station dans Corktown.

7.2.1.1 Économique

Il est intéressant, dans un premier temps, de connaître la perception de l'acteur économique à l'égard de la Michigan Central Station. Notons ici que par « acteur économique » nous entendons les commerçants de la zone d'étude. Ces commerçants, dont l'échantillon a été déterminé dans le chapitre portant sur la méthodologie (chapitre II), forment un groupe à l'impact déterminant sur la revitalisation commerciale du quartier de Corktown. Il est donc révélateur de comprendre dans quelle mesure la présence de la Michigan Central Station a joué un rôle dans leur prise de décision d'ouvrir un commerce dans Corktown. Nous cherchions donc, principalement, à savoir si l'ancienne gare est, ou non, un élément attractif pour de nouveaux commerçants dans le quartier.

D'entrée de jeu, 12 des 15 commerçants interviewés affirment que la présence de la Michigan Central Station n'a pas influencé leur décision d'implanter leur commerce dans Corktown. Deux reconnaissent que la présence du bâtiment a joué un rôle, bien que marginal, tandis qu'un seul restaurateur affirme qu'il était important

pour lui de se trouver à proximité de ce lieu emblématique. À cet effet, ce dernier soutient que « we always thought that the train station was an incredibly beautiful building that would allow for an incredible development around that park and building ». Il semble donc évident, à première vue, que la Michigan Central Station n'est pas considérée comme un lieu attractif d'importance selon les commerçants du quartier. Par contre, ce commerçant n'est pas le seul à avoir souligné l'importance du Roosevelt Park dans le quartier. En effet, quatre propriétaires de commerces ayant pignon sur rue à proximité du parc affirment que la présence de cet espace vert a joué un rôle significatif dans la prise de décision de s'implanter dans le quartier. Inversement, les commerçants ne se trouvant pas à proximité du Roosevelt Park n'évoquent pas ce facteur.

Lorsqu'on s'attarde aux différentes opinions des commerçants à l'égard de la Michigan Central Station, de nouveaux éléments tendent à nuancer la première affirmation. D'abord, soulignons que les opinions face à l'ancienne gare sont très partagées, variant dans une fourchette qui passe de « nous devons absolument préserver ce monument historique » à « cette ruine devrait être détruite, c'est une honte pour notre ville ». Tous les commerçants interviewés s'entendent pour dire que la Michigan Central Station est un symbole de la gloire passée et de la chute brutale de Détroit. Cependant, seulement six des 15 répondants soutiennent que le bâtiment devrait être sauvegardé et mis en valeur. À l'inverse, trois commerçants estiment que l'ancienne gare devrait être détruite. Des six propriétaires aux avis plus modérés concernant la friche, quatre concèdent qu'elle agit comme une attraction touristique, un lieu d'intérêt dans le quartier, alors que deux autres ne voient pas l'utilité de sa présence dans Corktown, au point de vue commercial.

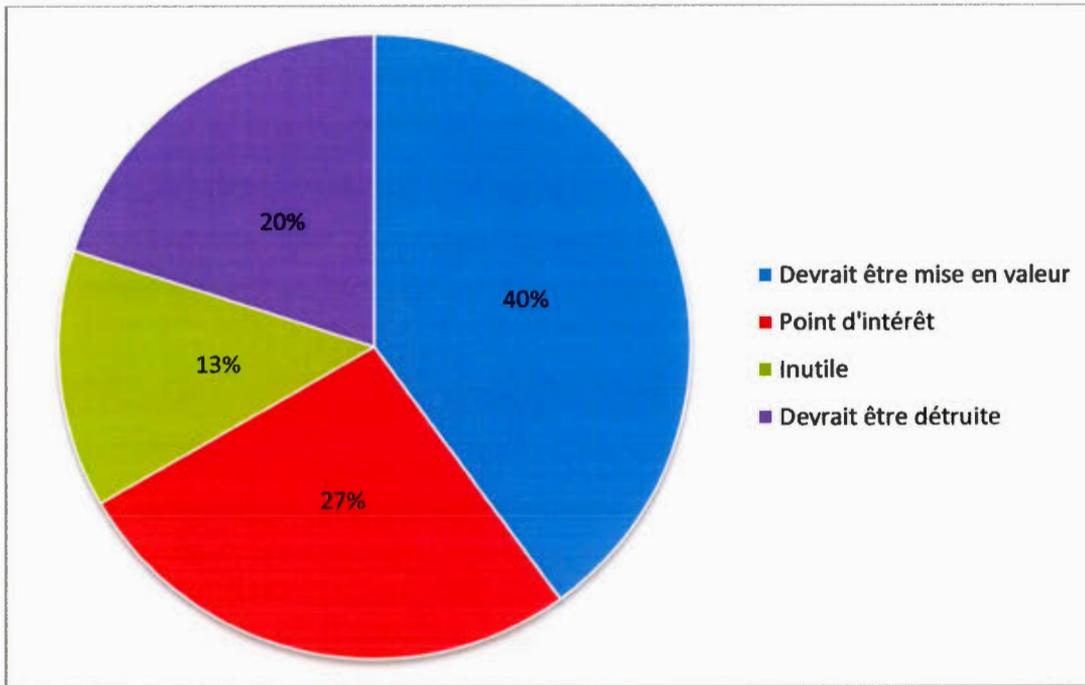


Figure 7.1 Opinion des commerçants par rapport à la Michigan Central Station
(2016), n=15

Charles Gagné Fournier

7.2.1.2 Les résidents

Tel que mentionné lors de la présentation de la méthodologie de recherche (chapitre II), les résidents de Corktown ont été un groupe complexe à sonder. Ce faisant, nous n'avons aucune statistique concernant la perception de cet acteur à l'égard de la Michigan Central Station.

Néanmoins, certains intervenants rencontrés dans le cadre des entrevues semi-dirigées se disaient bien au fait de la perception populaire locale face à la ruine. Le premier journaliste interrogé affirme que la perception de la population locale était

autrefois très négative. En effet, durant les années suivant l'arrêt de l'exploitation de la gare, le bâtiment était habité par des squatteurs, des junkies et des ferrailleurs, faisant de ce lieu une nuisance extrêmement forte dans le quartier. Les impacts des externalités négatives étant d'ailleurs toujours visibles à proximité de la Michigan Central Station où on observe une proportion plus grande de maisons abandonnées ou de lots vacants. Cependant, depuis la sécurisation de la friche, les externalités négatives sont grandement amoindries. Les perceptions, selon ce journaliste, tendent à changer positivement, la population locale entretient une relation plus paisible avec sa ruine.

Le second journaliste interviewé, lui-même un résident de Corktown, apporte également un point de vue intéressant. À l'instar de son collègue, il soutient que la perception des résidents de Corktown à l'égard de la Michigan Central Station est plutôt positive. De plus, il ajoute que la population du quartier a développé un fort sentiment d'appartenance envers le patrimoine bâti caractéristique de Corktown. En effet, il dit remarquer que les gens prennent soin de respecter l'architecture de leur maison lorsque vient le temps de faire des travaux d'entretien sur la structure. Ce n'était pas le cas il y a une dizaine d'années, alors que les résidents y allaient de solutions rapides et peu onéreuses qui ne respectaient pas l'aspect historique de la maison. Cette sensibilité est, selon lui, nouvelle et se reflète dans l'attitude générale de la population à l'égard de la Michigan Central Station. Le point tournant du changement de perception évoqué plus tôt, selon lui, fut la destruction de l'ancien Tiger Stadium à la suite de laquelle la population locale a réalisé que ses édifices patrimoniaux ont une importance intangible qui doit être valorisée plutôt qu'effacée. Il conclut sur ce point en affirmant : « I don't think anyone structure in Michigan, I would add in the Midwest, that would mean more to its community if it was redeveloped then the train station ».

7.2.1.3 Le gouvernement municipal

Selon un représentant d'organisme communautaire, la Ville a longtemps perçu la Michigan Central Station comme un irritant. Évidemment, ceci est symptomatique du fait que tous les plans de reconversion et de démolition élaborés par le gouvernement municipal ont été voués à l'échec, minant par le fait même la crédibilité de cette institution à gérer efficacement la problématique des friches urbaines.

Or, la perception de la municipalité à l'égard de la Michigan Central Station tend à changer. Le représentant municipal vante les attributs architecturaux du bâtiment ainsi que sa valeur historique inestimable, allant même jusqu'à suggérer que la ruine agit comme le porte-étendard du label de quartier historique dans Corktown. Cet intervenant ajoute que la municipalité désirerait voir la Michigan Central Station être reconvertie, réutilisée, mais qu'elle ne dispose pas des pouvoirs ni des ressources nécessaires qui lui permettraient de contraindre le propriétaire à lancer une telle initiative. Fait intéressant, le futur souhaité pour la Michigan Central Station par cet acteur est celui de la réutilisation, pas de la mise en valeur. En ce sens, deux représentants d'organismes communautaires soulignent le potentiel de revenus en taxes foncières pour la Ville en lien avec la réutilisation du bâtiment. Le représentant municipal ajoute également que la Michigan Central Station est placée à un endroit hautement stratégique, entre Corktown et le South West, mais qu'elle est isolée de ces deux quartiers, « it is an island in the middle of a pivotal space in the city ». Donc, il est possible d'affirmer que la municipalité voit surtout en la Michigan Central Station un atout stratégique qu'elle souhaiterait utiliser.

En ce sens, le professeur d'université, trois représentants d'organismes communautaires, un journaliste ainsi que deux activistes soutiennent que le gouvernement municipal conçoit la Michigan Central Station comme un atout politique stratégique. Ceci devient clair lorsque l'on se penche sur les tenants et

aboutissants des négociations entre la Ville et les Moroun en ce qui concerne la construction du Gordie Howe Bridge. En effet, grâce à ces négociations, la Ville reçoit des terrains et de l'argent (cinq millions de dollars) lui permettant d'agrandir le Riverside Park ainsi que l'assurance que les Moroun effectueront des travaux d'entretien sur leur propriété. Les intervenants nommés ci-haut soutiennent que l'élément le plus important pour la Ville était l'argent et les terrains en front de rivière; le Riverside Park agit comme un attrait touristique à promouvoir à l'échelle nationale et internationale, alors que la Michigan Central Station est déjà reconnue à ces échelles, notamment par les gens s'adonnant à l'exploration urbaine et le « ruin porn ». La stratégie politique de cette manœuvre tient alors du fait que la Ville peut se targuer de faire des efforts pour régler le problème des friches urbaines sur son territoire. En effet, en contraignant le propriétaire de la friche urbaine, celle dont la valeur symbolique est la plus lourde de Détroit, à prendre soin de son bien, la Ville démontre qu'elle est apte non seulement à gérer le problème des friches urbaines, mais aussi de faire plier les Moroun dans le dossier de la Michigan Central Station. Ce faisant, le gouvernement municipal utilise la Michigan Central Station pour démontrer à sa population qu'elle est compétente là où les administrations précédentes ont échouées.

7.2.1.4 Le propriétaire de la gare

Tel que mentionné plus tôt, il nous a été impossible d'entrer en contact avec la famille Moroun. Leur perception est donc évaluée selon la revue de presse ainsi que par les commentaires recueillis lors des entrevues semi-dirigées, certains de ces intervenants soutiennent d'ailleurs avoir déjà discuté de la question de la Michigan Central Station avec la famille propriétaire. Selon un journaliste interviewé, le propriétaire de la Michigan Central Station ne la perçoit pas comme un atout; son but, lors de l'achat du site en 1995, n'était pas de posséder le bâtiment, mais bien les rails

qui se trouvent à l'arrière de façon à avoir le monopole sur le transport de marchandises à l'échelle régionale, lui qui possède une compagnie de camionnage. D'après les dires de tous les intervenants (11), la famille Moroun n'a pas une grande estime de la Michigan Central Station, il s'agit d'un bâtiment en ruine parmi tant d'autres que possède la famille³². Cette vision est confirmée par de nombreux articles de journaux (13) qui font état du fait que la famille propriétaire ne semble pas intéressée à entreprendre quelque initiative que ce soit pour améliorer la situation du bâtiment, outre les concessions obtenues par la Ville lors des négociations. De plus, vendre l'ancienne gare ne ferait pas partie des plans du propriétaire (Kaffer, 2015).

Cette situation fait croire au professeur d'université, trois représentants d'organisme communautaire et un journaliste que la famille Moroun se sert de la Michigan Central Station comme d'un élément de négociation, un « bargaining chip » pour reprendre les termes utilisés par les intervenants. En effet, si le gouvernement municipal semble se servir de la Michigan Central Station pour accumuler du capital politique, les Moroun utilisent certainement leur propriété pour obtenir des concessions de la part du gouvernement municipal. L'analyse des négociations concernant le Gordie Howe Bridge est encore une fois éloquente à ce sujet. Il apparaît clair que les Moroun ont instrumentalisé la Michigan Central Station de façon à obtenir ce qu'ils convoitaient de la part du gouvernement municipal. Selon un journaliste et le professeur d'université, ce n'est pas un hasard si de toutes les propriétés foncières de la famille Moroun, ils aient concédé d'apporter certaines modifications à la Michigan Central Station uniquement. Car non seulement est-elle le bâtiment en friche le plus symbolique de la ville, mais les travaux d'entretien ne sont pas suffisants pour remettre le bâtiment en bon état. Ce faisant, il est encore possible pour les Moroun de faire miroiter de nouvelles améliorations à la structure dans le cadre de négociations futures.

³² La famille Moroun possédait, en 2015, 924 parcelles de terrain à Détroit, dont 900 étaient vacantes (Kaffer, 2015)

7.2.1.6 Communautaire

Tel que mentionné plus haut, les organismes communautaires occupent le rôle de leaders en matière de développement urbain. Ils sont les organisations porteuses de la revitalisation de la zone d'étude et connaissent leur territoire d'action en profondeur. Comment perçoivent-ils la Michigan Central Station?

Étrangement, les quatre représentants d'organismes communautaires rencontrés sont unanimes autant sur la symbolique portée par la Michigan Central Station que sur son rôle dans la revitalisation de Corktown. En effet, tous soutiennent que l'ancienne gare transporte un bagage historique et symbolique immense, qu'elle personnifie le passé glorieux et la chute brutale de la ville de Détroit. D'ailleurs, trois des quatre acteurs dont il est question ici comparent la Michigan Central Station au Colisée de Rome. Par contre, un seul de ces acteurs souhaite que le bâtiment soit mis en valeur à titre de ruine. À cet effet, il lance :

A lot of people think of how we could redevelop it, that it's the way that it could become a functional building again. And my response to that is that in Rome they are not trying to figure out a redevelopment scheme for the Coliseum. At some point we have to be comfortable with the fact that we have ruins in America and that's not a point of shame, that's a point of pride, we have built such great things in our history let's honour it by keeping its memory instead of trying to bastardize it in something else.

Les trois autres représentants interviewés affirment tous qu'ils souhaiteraient voir la Michigan Central Station être reconvertie, mais déplorent le fait qu'ils ne possèdent ni les pouvoirs, ni les ressources pour entreprendre une telle initiative. Cette citation de l'un d'eux représente bien cet état d'esprit :

The Michigan Central Station is too important of a structure to demolish no matter what its structural condition, the Station needs to exist. Maintain it as a ruin if we must because it brings interest and tourist to Corktown and gives our community opportunities to tell our unique story.

Bien qu'elle permette de raconter l'histoire du quartier par sa seule présence, les quatre représentants d'OBNL ayant collaboré avec nous soulignent tous le rôle très marginal de la Michigan Central Station sur la revitalisation de Corktown. Trois d'entre eux affirment même qu'il y a une dizaine d'années, le bâtiment en friche avait un effet répulsif sur les résidents et les commerçants. Or, depuis sa sécurisation, l'ancienne gare agit comme un atout pour le quartier, selon eux, particulièrement dans le rôle de marqueur territorial. Ce rôle est cependant marginal dans le processus de la revitalisation, trois des acteurs interrogés mentionnent que le Roosevelt Park est plutôt l'élément attractif du site de la Michigan Central Station. De plus, selon une des personnes rencontrées, après leur mise en marche, les projets du Tiger Stadium et du développement commercial et résidentiel au nord-est du quartier auront un impact structurant considérable sur la revitalisation de Corktown. Il estime que ces projets auront un impact considérable sur la revitalisation du quartier et marginaliseront, du même coup, l'importance de la Michigan Central Station dans ce processus en déplaçant la centralité du quartier vers l'est de la Michigan Avenue. En ce sens, une autre intervenante souligne que la Michigan Central Station profitera éventuellement de la revitalisation beaucoup plus qu'elle ne stimule actuellement la revitalisation.

7.2.1.6 Observateurs extérieurs

Les observateurs extérieurs représentent également un groupe dont il est pertinent de connaître la perception. En effet, les deux journalistes et le professeur d'université sont des experts des questions urbaines et, particulièrement, de la problématique des friches urbaines et du patrimoine bâti à Détroit. Il va sans dire, ces trois personnes ont longuement étudié la Michigan Central Station. Les trois experts sont unanimes, l'ancienne gare a longtemps joué un rôle négatif dans Corktown après sa fermeture. À cet effet, un des journalistes affirme que : « for many years, the Michigan Central Station has been the biggest eyesore, the biggest ruin of Detroit,

and so I think it dragged down the entire city in terms of reputation ». Ceci serait la raison principale, selon les trois intervenants, pour laquelle le patrimoine bâti serait moins bien préservé à proximité de la ruine. Le second journaliste présente la situation de cette façon :

One of the things I try to explain to the person who are not familiar with either urban cities or certainly decay and blight³³ on this scale, is that blight is like a cancer. You know a building like the train station gets infected with it, the Packard plant is also a good example, they have this giant either burned out or broken windows, the broken window theory is another way to describe it, so the cancer spread in the neighbourhood around it. I think that happened with the train station to its east along Vermont, Marriot, there are still a lot of run down houses there.

Principalement pour cette raison, les trois experts affirment que la Michigan Central Station ne joue aucun rôle dans le processus de revitalisation de Corktown. Au maximum, elle a un impact positif marginal sur le redéveloppement commercial du quartier.

Dans un autre ordre d'idées, la charge symbolique de la Michigan Central Station ne fait aucun doute pour les trois experts interviewés. Selon le professeur d'université, la Michigan Central Station est clairement le bâtiment le plus populaire de Détroit, il relate en exemple les nombreux livres dont la ruine est en page couverture. À ce titre, il estime que la publicité en lien avec la ruine affecte négativement l'image de Détroit à l'échelle nationale et internationale puisqu'elle met de l'avant la décrépitude de la ville. En ce sens, il soutient que le bâtiment est un symbole, « a symbol of a city that... struggled... to find a new way to deindustrialization ». Les deux journalistes abondent dans le même sens. Le premier souligne que : « my perception of the Michigan Central is that it is a monument to how great Detroit was and how far it has fallen. In many ways, Michigan Central

³³ Le terme « blight » n'a pas vraiment d'équivalent français. Il évoque l'état de dégradation et l'allure désagréable d'un lieu. Les terrains vacants non entretenus et les friches urbaines sont souvent qualifiés de « blight » dans la littérature anglophone.

embodies the city of Detroit story better than any other person or any other building
 ». Le second journaliste tient sensiblement les mêmes propos en ce qui concerne la charge symbolique de la ruine.

7.2.2 Échelle spatiale

Selon Mah (2012) et Beudet (1997) la distance du milieu de vie d'une personne par rapport à une friche urbaine influence sa perception de ce lieu. Comment donc se décrit la perception générale des gens du quartier, de la ville et de la région métropolitaine de Détroit? Est-elle uniforme? Pour répondre à ces questions, les quatre techniques de collecte de données (entrevues dirigées et semi-dirigées, observation et revue de presse) ont été mises à profit.

7.2.2.1 Quartier

Les experts ayant contribué à cette recherche soutiennent que la communauté locale de Corktown, c'est-à-dire l'ensemble des acteurs jouant un rôle dans le quartier (résidents, commerçants et organisations communautaires), perçoivent la Michigan Central Station comme un marqueur territorial et un symbole important. En effet, tous les gens interviewés (26 personnes), sans exception, qualifient la Michigan Central Station de « landmark » pour le quartier de Corktown. De plus, certains commerçants (7/15) et experts (4/11) (le représentant municipal, deux organisations communautaires et un activiste) estiment que l'ancienne gare est la pierre d'assise du quartier, c'est de ce point que rayonne la revitalisation. Finalement, selon tous les participants à cette recherche, la majorité de la population de Corktown est attachée à la Michigan Central Station et l'option de la démolition fait face à une forte opposition localement. Ce faisant, il est possible d'affirmer que la Michigan Central

Station occupe un rôle relativement important dans la construction territoriale de Corktown. Ce rôle reste toutefois à être précisé par la mesure d'autres indicateurs, nous y reviendrons plus tard.

Cependant, les séances d'observation effectuées sur le site de la Michigan Central Station portent à nuancer quelque peu cette affirmation. En effet, très peu de gens profitent du Roosevelt Park et, donc, de la présence de la Michigan Central Station. Si le fait que l'on ne retrouve pas le moindre élément de mobilier urbain dans le Roosevelt Park affecte probablement négativement sa fréquentation par la population locale, il est surprenant de constater que les résidents locaux ne profitent que très peu de cet espace. Le rôle de la Michigan Central Station dans Corktown apparaît plutôt être celui d'un point de repère que d'un lieu de rencontre. Ce faisant, à l'échelle du quartier, l'ancienne gare aurait, en quelque sorte, gardé son rôle de lieu de transit, d'un lieu qui n'est jamais devenu un point de rencontre, mais qui guide les déplacements.

7.2.2.2 Ville de Détroit

À l'échelle de la ville, selon un activiste, la Michigan Central Station symbolise les années de faiblesse de Détroit, elle n'est donc pas particulièrement appréciée. Elle est aussi un rappel de l'attitude de l'industrie de l'automobile qui est partie sans rien laisser derrière elle. L'ancienne gare symbolise également le fait que la Ville n'a jamais tenu ses promesses faites envers sa population depuis le commencement du déclin. Un des journalistes, pour sa part, soutient qu'à l'échelle de la ville, les gens sont plutôt en faveur de la destruction de la Michigan Central Station. Par contre, il admet que sa destruction serait un choc brutal pour la population, tel que ce fut le cas des suites de la destruction du Tiger Stadium. Le

deuxième journaliste ajoute que la ruine est embarrassante pour la population de Détroit.

Un autre activiste soutient que pour les gens du South West, la Michigan Central Station est perçue comme la limite est de leur milieu de vie, propos que confirme le représentant municipal, lui-même grandement impliqué dans le South West. Selon tous ces experts, la population des différents quartiers de Détroit est plutôt préoccupée par ses propres friches urbaines, la Michigan Central Station n'en est qu'une parmi tant d'autres. Une représentante d'organisme communautaire illustre clairement tous ces points de vue :

If you live far away, you don't really know about it. You know if you don't drive past it every day it is not really part of your reality. I don't really know how other Detroiters feel about it. I think they would say : "Hey we have a lot of abandoned building in our neighbourhood why don't you fix that building?".

7.2.2.3 Région métropolitaine

Les différents experts ayant contribué à cette recherche disent tous ne pas savoir clairement comment interpréter la perception des banlieusards à l'égard de la Michigan Central Station. En effet, selon le professeur d'université, la Michigan Central Station était autrefois uniquement attractive pour des explorateurs urbains de la banlieue et quelques touristes s'intéressants aux friches urbaines. Un représentant d'organisme communautaire et un journaliste soulignent également l'aspect attractif pour le « ruin porn » que représente l'ancienne gare. Ces trois experts estiment que la popularité et les succès du « ruin porn » ont affecté négativement la réputation de Détroit durant de nombreuses années. Or, le représentant d'un organisme communautaire tient ces propos qui sous-entendent une perception plutôt positive du bâtiment :

I share the opinion of a fellow resident, “The train station looms over Corktown with a majesty even dereliction can't dim. A universally recognized symbol of Detroit's decline, tourists come from around the world to photograph it”. However, when they arrive they see a community that is thriving.

Si l'opinion générale de la population de la banlieue de Détroit à l'égard de la Michigan Central Station semble difficile à saisir, les séances d'observation du site démontrent que ces gens semblent plutôt impressionnés par le bâtiment. En effet, tel que démontré dans les tableaux 7.2 et 7.3, la Michigan Central Station semble être en premier plan de nombreuses photographies, et pas uniquement celles de livres d'histoire. Nous avons noté un nombre impressionnant de personnes correspondant au stéréotype du banlieusard³⁴ prenant l'ancienne gare en photo avant de se rendre sur la Michigan Avenue. Toutefois, aucun de ces passants ne passe plus de deux minutes à contempler la ruine. On remarque également que de nombreuses photos de mariage sont prises devant la Michigan Central Station, toujours par des gens répondant au stéréotype du banlieusard. À cet effet, un journaliste soutient que le fait que la Michigan Central Station ait été photographiée si souvent par des explorateurs urbains a eu pour conséquence de mousser sa popularité en tant que friche urbaine, que cet intérêt lui a conféré une beauté renouvelée, ce qui l'a rendue attractive en ce sens pour les gens de l'extérieur de la ville. On peut donc prétendre que la population de la région métropolitaine est surtout intriguée par la Michigan Central Station.

³⁴Une famille ou des adultes de race blanche qui se déplacent dans des voitures relativement dispendieuses et qui viennent passer un après-midi ou une soirée dans Corktown avant de repartir. Cette description ne correspond pas à celle de la population de Détroit qui est fortement majoritairement afro-américaine et ne dispose pas des moyens financiers nécessaires à l'achat d'une voiture neuve. De plus, les commerçants confirment que la majorité de leur clientèle est banlieusarde.

Tableau 7.2 Observations Roosevelt Park en semaine (2016)

Achalandage moyen et activités observées dans le Roosevelt Park (semaine)		
Activité	Nb. de personnes	Temps moyen (en minutes)
Ludique	2	45
Détente	0	0
Prise de photos	36	2
Contemplation	17	1
Transit	46	0
Total	101	1,45 minute

Tableau 7.3 Observations Roosevelt Park en fin de semaine (2016)

Achalandage moyen et activités observées dans le Roosevelt Park (fin de semaine)		
Activité	Nb. de personnes	Temps moyen (en minutes)
Ludique	4	60
Détente	5	30
Prise de photos	66	2
Contemplation	38	2
Transit	22	0
Total	135	4,45 minutes

7.2.3 L'âge

L'évaluation de cet indicateur n'était pas prévue en amont du travail de collecte de données sur le terrain. Il s'est plutôt imposé comme un paramètre d'analyse incontournable en cours de route, particulièrement dans le but de déterminer la temporalité de la friche urbaine en question. L'évaluation de la perception de la part des trois groupes d'âge qui suivent est en ce sens éloquent.

7.2.3.1 60 ans et plus

Des 26 personnes interviewées lors du travail de terrain (ce nombre inclut les entrevues dirigées et semi-dirigées), cinq font partie du groupe d'âge des 60 ans et plus. De ceux-ci, on compte deux représentants d'organisations communautaires, un activiste, le professeur d'université et un commerçant. De ces répondants, une seule personne souhaiterait voir la Michigan Central Station être détruite, tandis que les quatre autres chérissent l'idée qu'elle soit un jour réutilisée. Un représentant communautaire décrit bien l'opinion générale : « it's kind of the Acropolis, except we don't want it to be a big ruin forever ».

Deux représentants d'organismes communautaires et le représentant municipal confirment que les gens appartenant à cette tranche d'âge ont tendance à désirer que la Michigan Central Station soit réutilisée.

7.2.3.2 35-60 ans

Le deuxième groupe d'âge est celui des 35-60 ans et compte 13 personnes qui sont : le représentant municipal, huit commerçants, un activiste, les deux journalistes et un représentant d'organisme communautaire. D'abord, le représentant municipal, personnellement, estime qu'il serait préférable de réutiliser éventuellement la Michigan Central Station. Un commerçant souligne l'inutilité de la structure, un seul voudrait la voir être mise en valeur, quatre estiment qu'elle est un point d'intérêt dans le quartier, tandis que deux commerçants, de même que la représentante communautaire, voudraient la voir détruite. Finalement, un journaliste désirerait que, si elle n'est pas utilisée, la tour à bureaux de l'ancienne gare soit détruite, alors que le second journaliste, à l'instar de l'activiste, estime que la ruine doit absolument être

mise en valeur. Cette remise en valeur n'implique cependant pas une réutilisation comme telle.

Deux représentants d'organismes communautaires et le professeur d'université affirment que l'option de la destruction est souvent évoquée par les gens de cette génération à Détroit. Ces experts évoquent le fait que ces gens ont fort probablement perdu confiance en un avenir pour le bâtiment et donc que l'espace qu'il accapare devrait être utilisé à des fins plus productives.

7.2.3.3 Moins de 35 ans

Le troisième groupe d'âge, celui des moins de 35 ans, comprend huit personnes soit : six commerçants, un activiste et un représentant d'organisme communautaire. Un seul des commerçants estime que la Michigan Central Station est inutile dans Corktown, tandis que les cinq autres soutiennent qu'il est important de mettre le bâtiment en valeur de façon à souligner son aspect symbolique. L'activiste et le représentant communautaire vont plus loin en disant que la mise en valeur du bâtiment est une priorité dans leurs actions respectives. Cette mise en valeur, selon eux, entraînerait des effets éminemment positifs pour Corktown, notamment en termes d'achalandage commercial et de hausse du prix des propriétés foncières.

Selon le représentant municipal, le professeur d'université, les deux journalistes, deux activistes et trois représentants d'organismes communautaires, les jeunes voient surtout la Michigan Central Station comme un défi et un monument à préserver. Ce monument parle d'une histoire qu'ils n'ont pas connue, le mythe dont l'ancienne gare est porteuse semble être fortement valorisé par la jeune génération. Génération qui semble aussi généralement plus portée sur l'histoire que les précédentes, selon les experts interrogés.

7.2.4 L'image véhiculée par les médias

Nous l'avons dit plus tôt, l'image véhiculée par les médias est d'une grande importance dans la construction de la perception générale par rapport à un lieu, particulièrement une friche urbaine. Dans cette section, nous nous attarderons sur l'analyse de 33 articles dont 17 ont la Michigan Central Station pour sujet principal, alors que les 16 autres articles se concentrent surtout à rapporter les actions de la famille Moroun en lien avec la Michigan Central Station. Il apparaissait pertinent de comprendre comment les médias traitent le sujet des Moroun car selon les dires de sept des 11 experts interviewés, la population en général à l'échelle de la ville et de la région métropolitaine de Détroit a une piètre opinion de cette famille. Cette opinion aurait un impact, selon ces experts, sur la perception de la population à l'égard de la Michigan Central Station, la possession la plus célèbre de la famille Moroun.

Il va sans dire, la revue de presse est la technique utilisée pour réaliser la collecte de données permettant d'évaluer ces indicateurs.

7.2.4.1 Champ lexical et connotation

Les articles concernant la Michigan Central Station sont moins abondants que l'on pourrait le croire à Détroit. Sans dire que le sujet n'intéresse pas la population ou les médias, il semble que le fait que le bâtiment se trouve dans un état de latence depuis de nombreuses années fait en sorte qu'il reçoit peu d'attention médiatique. Selon les journalistes interviewés dans le cadre de cette recherche, l'attention médiatique à l'endroit de la Michigan Central Station tend à augmenter significativement lorsque des plans de rénovation ou de démolition sont rendus publics. Depuis 2014, la célèbre friche urbaine se trouve au centre de la négociation entre les Moroun et le gouvernement municipal concernant le Gordie Howe Bridge.

Conséquemment, l'attention médiatique à son égard est décuplée. Nous avons donc étudié le champ lexical, et la connotation de ce dernier, utilisé pour référer à la Michigan Central Station pour déterminer quelle est l'image médiatique dominante diffusée à l'échelle de la région métropolitaine de Détroit. À noter que le terme « symbol » se trouve autant dans le champ lexical positif que négatif, le tri ayant été effectué par l'analyse du contexte dans lequel le mot est utilisé.

La très grande majorité des articles portant sur la Michigan Central Station et les Moroun (28/33) font référence aux nouvelles fenêtres qui ont été installées sur le bâtiment ainsi qu'aux négociations entre la Ville et les Moroun. L'analyse du champ lexical à connotation positive révèle que 11 termes sont utilisés pour faire référence à la Michigan Central Station (voir tableaux 7.4, 7.5 et 7.6). De ces termes, celui qui est le plus souvent utilisé, et de loin, est celui de « landmark » qui se traduit par « marqueur territorial ». À l'inverse, neuf termes réfèrent à la Michigan Central Station négativement. Cependant, les terminologies négatives sont utilisées plus fréquemment que les termes à connotation positive (27 fois contre 23).

Dans le cas des articles concernant la famille Moroun, un seul terme à connotation positive est utilisé pour décrire la relation entre cet acteur et la Ville. En effet, le terme « cooperation » apparaît une seule fois dans un seul article sur tous ceux ayant été recensés (16). Neuf termes à connotations fortement négatives ont été répertoriés. Les mots les plus utilisés sont « controversial » et « greedy », ce qui ne suggère pas la diffusion d'une image positive du milliardaire dans la population.

À la lumière de l'analyse du champ lexical utilisé, on remarque que le traitement réservé à la Michigan Central Station représente l'opinion populaire à son égard. En effet, tous les experts interviewés lors de cette recherche estiment que 50% de la population perçoit la Michigan Central Station comme un monument historique et symbolique à préserver, tandis que le deuxième 50% n'apprécie pas la ruine et préférerait la voir détruite. En outre, l'image de la famille Moroun dépeinte par les

médias reflèterait exactement l'opinion générale à leur égard. En ce sens, les termes à connotations fortement négatives associés à la famille propriétaire et les liens inévitables entre ces derniers et la Michigan Central Station influence négativement la perception populaire générale à l'égard de la ruine.

Tableau 7.4 Fréquence de l'utilisation de qualificatifs à connotation positive

	Mot-clé	Fréquence
Connotation positive vis-à-vis la gare	Landmark	6
	Iconic	3
	Symbol	3
	Majesty	2
	Fascination	2
	Glory	2
	Proud	1
	Relic	1
	Hope	1
	Preserve	1
	Emblematic	1

Tableau 7.5 Fréquence de l'utilisation de qualificatifs à connotation négative

	Mot-clé	Fréquence
Michigan Central Station	Eyesore	7
	Ruin	6
	Symbol	5
	Blight	4
	Challenge	1
	Isolated	1
	Skepticism	1
	Desolated	1
	Devastated	1

Tableau 7.6 Fréquence de l'utilisation de qualificatifs à connotation négative

	Mot-clé	Fréquence
Famille Moroun	Controversial	4
	Greedy	4
	Distrust	3
	Devil	2
	Selfish	2
	Deconnection	1
	Contentious	1
	Neglected	1
	Cooperation	1
	Insulting	1

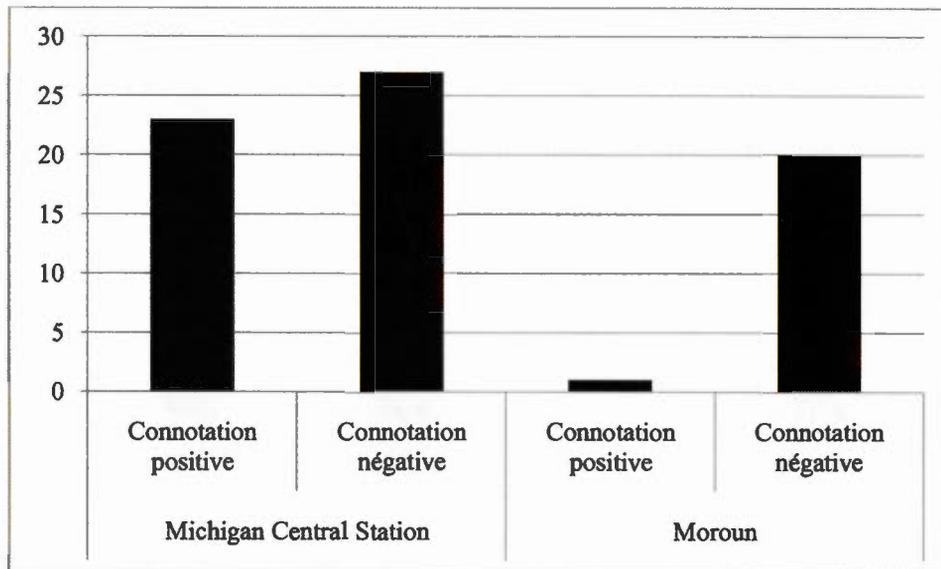


Figure 7.2 Comparaison de l'utilisation des qualificatifs à connotation positive et négative

7.2.5 Mise en scène

La dernière variable d'importance est celle de la mise en scène du bâtiment et de son impact sur son environnement. En effet, la Michigan Central Station est considérée par plusieurs comme un monument et un symbole, mais également comme un lieu stratégique dans le quartier. Par l'analyse des indicateurs qui suivent, nous serons en mesure de déterminer comment sa mise en scène en fait, premièrement, un élément central du paysage de Corktown et, ensuite, si elle suggère une appréhension positive ou négative du bâtiment. En outre, la mesure de ces indicateurs permet de comprendre comment la Michigan Central Station s'insère dans l'environnement urbain. L'observation est le principal outil de cueillette de données utilisé dans cette section.

7.2.5.1 Position par rapport à la grille de rue

D'après les observations effectuées sur le terrain et, également, selon les experts interrogés, la Michigan Central Station constitue un espace à part dans la ville, elle se connecte difficilement au tissu urbain dans lequel elle s'inscrit. L'observation de sa position par rapport aux rues environnantes explique, en partie, cette situation. La disposition des rues devant la Michigan Central Station, à travers le Roosevelt Park, rend la circulation en voiture confuse et complique encore davantage le flux des cyclistes et des piétons. À cette configuration peu orthodoxe s'ajoute le fait qu'on ne retrouve pas de passages piétons entre toutes ces rues, ce qui faciliterait les déplacements des badauds. Du côté est de l'ancienne gare, une petite rue mène à l'intérieur du secteur résidentiel de Corktown. À l'ouest, la convergence des rues traversant le Roosevelt Park force les automobilistes, cyclistes et piétons à passer sous un viaduc pour rejoindre le quartier de Mexican Town et le South West. C'est à l'amélioration de ce passage que se consacrent la CBA et la CEDC lorsqu'ils soutiennent vouloir faciliter les déplacements entre les quartiers (voir la section 7.1.1.3). Ce passage sombre et peu rassurant représente également un point d'amélioration stratégique pour le représentant municipal. À l'arrière du bâtiment se trouvent la gare de triage et les rails, ce qui ne constitue évidemment pas un endroit très hospitalier.

En observant le site, on se rend rapidement compte que l'espace à proximité de la Michigan Central Station n'est pas propice à la promenade. De fait, il est plutôt ardu de s'y déplacer à pied ou en vélo. Ce faisant, il semble normal que la population locale ne développe pas un grand attachement envers ce bâtiment qu'elle n'a pas la possibilité de côtoyer de près. En outre, les déplacements en voiture ne favorisent pas l'appropriation d'un lieu tel la Michigan Central Station, ses attributs architecturaux ne peuvent pas être mis en valeur simplement par un léger coup d'œil. Ce n'est donc

pas par les déplacements en voiture que la population locale ou les visiteurs développent une perception positive du bâtiment.

7.2.5.2 Percées visuelles

La recension des percées visuelles de Corktown vers la Michigan Central Station donne un indice sur la place de la ruine dans le quartier. En effet, selon Beudet (1997), lorsqu'un bâtiment est bien visible pour la population locale, cette dernière a tendance à développer une relation plus forte avec lui. Or, malgré sa prédominance apparente dans le paysage du quartier de Corktown, peu de percées visuelles permettent de voir la Michigan Central Station, autant à partir de la Michigan Avenue que dans le secteur résidentiel. Certes la Michigan Central Station est tout à fait visible, voire clairement mise en scène, à partir du Roosevelt Park. Par contre, étant donné l'orientation quelque peu désaxée de la Michigan Avenue par rapport à la grille de rue du quartier, l'imposante friche urbaine est pratiquement invisible si le passant se déplace vers l'est du parc. Les uniques percées visuelles observables de la Michigan Avenue sont involontaires, elles sont issues de la destruction de bâtiments sur l'avenue commerciale.

Dans le secteur résidentiel, on note peu de percées visuelles vers la Michigan Central Station. Ceci est certainement symptomatique du fait que l'orientation du bâtiment et son recul par rapport à la Michigan Avenue ne sont pas propices à intégrer le bâtiment dans le tissu urbain. Les quatre percées visuelles que l'on observe dans le secteur résidentiel de Corktown, à l'est de la Michigan Central Station, se trouvent sur la rue Dalzelle, Church, Leverette et Bagley. Or, à l'exception de la rue Bagley, les voies offrant une vue sur l'ancienne gare sont de petites rues résidentielles. De plus, l'orientation des rues Church et Leverette de même que la hauteur des maisons qui s'y trouvent font en sorte que la Michigan Central Station est

pratiquement invisible en certains points. Fait important à noter, le parc se trouvant à l'angle des rues Trumbull et Porter, le Dean Savage Memorial Park, est la meilleure option pour contempler la ruine dans la zone d'étude, outre le Roosevelt Park. Cependant, ce parc n'est que peu fréquenté en raison de sa mauvaise réputation en lien avec les nombreux itinérants qui y vivent. Il est donc possible de conclure que la Michigan Central Station est relativement invisible pour la population locale si elle ne se donne pas la peine de s'approcher du bâtiment.

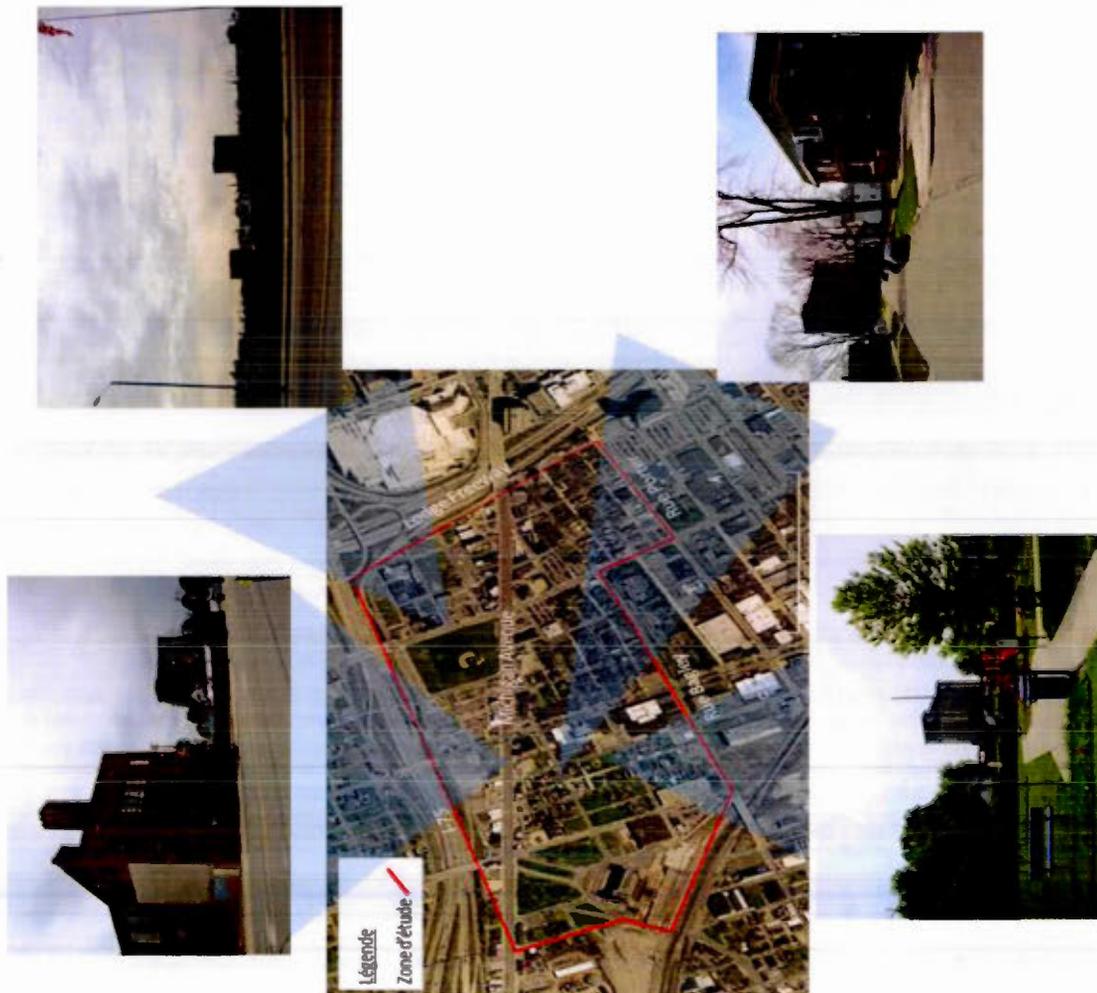


Figure 7.3 Différentes percées visuelles

Charles Gagné Fournier, 2017

7.2.5.3 Architecture

L'architecture de la Michigan Central Station, telle que décrite lors du chapitre V, est monumentale. En effet, son style Beaux-Arts et ses dimensions impressionnantes en font un objet de fascination pour les touristes. En comparaison avec les autres bâtiments de Corktown, la Michigan Central Station sort du lot par son style architectural; elle est l'unique bâtiment correspondant au style Beaux-Arts dans le secteur, voire à l'échelle du district du South West de Détroit. À ce titre, elle s'apparente plutôt au style architectural du centre-ville qu'à celui de son quartier d'insertion, d'où l'impression de centralité qu'elle dégage. De plus, étant construite dans le même style que les grands bâtiments du centre-ville, l'ancienne gare se voulait un rappel de la puissance économique de Détroit lors de sa construction. Étant la porte d'entrée de *Motor City*, la Michigan Central Station agissait comme le premier élément affirmant le statut de puissance industrielle de la ville à l'échelle nationale. Par son architecture, donc, la Michigan Central Station agit toujours comme un symbole de cette puissance et ce symbole joue un rôle dans la construction de la perception à son égard. Selon un journaliste et le représentant municipal, il est possible de se demander si la Michigan Central Station serait toujours debout si elle ne présentait pas une architecture aussi monumentale.

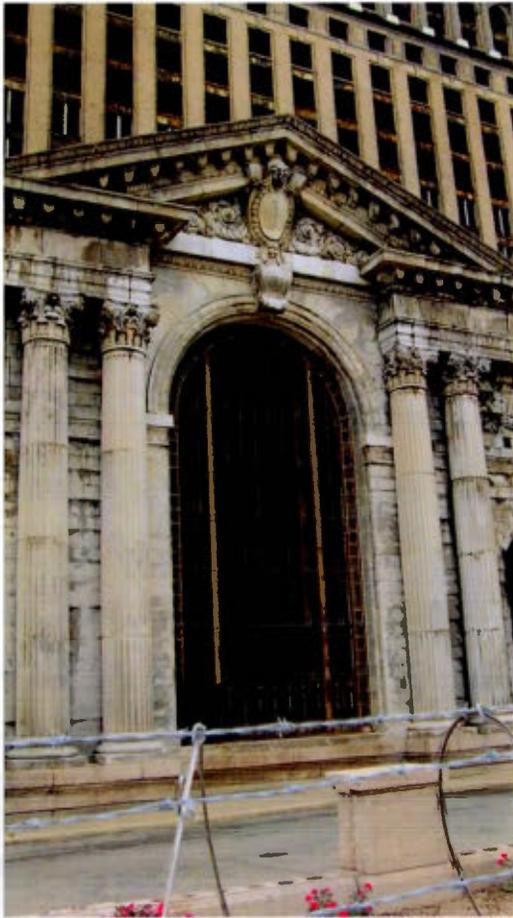


Figure 7.5 Ornaments architecturaux de la Michigan Central Station

Photo : Charles Gagné Fournier, 2016



Figure 7.4 Ornaments architecturaux de la Michigan Central Station

Photo : Charles Gagné Fournier, 2016

Selon Andres et Grésillon (2011), la configuration de l'intérieur d'un bâtiment en friche joue un rôle dans la rapidité et la facilité de sa reconversion. À ce titre, le professeur d'université, le représentant municipal ainsi qu'un journaliste soulignent que la division des locaux de la tour de la Michigan Central Station en espaces à bureaux est hautement contraignante pour toutes tentatives de réutilisation du bâtiment. C'est une des raisons, selon eux, pourquoi aucun plan de réutilisation proposé ne semble profitable, voire viable, pour le propriétaire.

7.2.5.5 État de préservation de la structure

Selon un journaliste, la protection du patrimoine bâti n'a jamais été une force de la ville de Détroit. Ceci, selon lui, explique en grande partie l'état de délabrement des bâtiments anciens du centre-ville. Car ce ne serait pas uniquement par manque d'argent que la Ville aurait laissé ses bâtiments majestueux se dégrader, mais bien par manque d'intérêt à l'égard de son patrimoine architectural. Ce manque d'intérêt se reflète également sur l'état déplorable des nombreuses maisons abandonnées de Détroit. L'état de la Michigan Central Station ne fait évidemment pas exception, sa structure se dégrade depuis que le dernier train a quitté le quai



Figure 7.6 Dégradation esthétique

Photo : Charles Gagné Fournier, 2015

d'embarquement en 1988. Si l'architecture monumentale de la Michigan Central Station contribue à construire une symbolique de puissance, son état de délabrement illustre plutôt l'inéluctable déclin de la ville au fil des ans. À ce titre, la ruine symbolise le désintérêt autant de la municipalité que de la jadis toute puissante industrie de l'automobile à l'égard de la population locale, selon un activiste et un représentant d'organisme communautaire, tous deux âgés de plus de 60 ans et nés à Détroit. La perception négative des citoyens de Détroit par rapport à la Michigan Central Station naît principalement de cet état de délabrement et de la connaissance de ses multiples causes.



Figure 7.7 Dégradation esthétique

Photo : Charles Gagné Fournier, 2015

7.2.5.6 Parc

Selon la CBA et la CEDC, le Roosevelt Park, le vaste parc d'un peu plus de 55 000 mètres carrés en façade de la Michigan Central Station, est un lieu stratégique du développement de Corktown. Ces deux organismes désirent faire de cet espace vert un lieu de rencontre accueillant pour la population locale et, ainsi, augmenter sa fréquentation. Les observations effectuées sur le terrain confirment le diagnostic de ces organismes. D'abord, le Roosevelt Park est effectivement un lieu stratégique du développement du quartier, il agit comme une porte d'entrée dans Corktown à partir de l'ouest. Également, cet espace n'est pas accueillant, raison probable de sa très faible fréquentation par les résidents des quartiers environnants. Car en effet, si la CBA (2016) estime que 27 000 personnes se rendent dans le parc annuellement (en

moyenne 73 par jour), une infime proportion y reste pour une durée prolongée, selon nos observations.

Or, tel que le souligne Mah (2012), le lien entre une communauté locale et la friche urbaine se construit et se consolide lorsque ces deux entités sont en contact. Nous le savons, il est impossible pour la population de pénétrer à l'intérieur de la Michigan Central Station. L'unique lieu où la communauté locale a la possibilité d'entrer en contact, d'une certaine façon, avec la ruine est de la contempler à partir du Roosevelt Park. Cet endroit n'est cependant pas accueillant. En effet, on n'observe aucun élément de mobilier urbain qui inciterait les badauds à passer un moment dans



le parc. De plus, les deux rues traversant le parc réduisent considérablement l'espace consacré à la verdure. Ce faisant, nos observations confirment qu'uniquement quelques personnes (voir tableaux 7.2 et 7.3) profitent de cet espace vert, et ce même lors de belles journées de fin de semaine. Le fait que le parc ne compte sur aucun banc, ni abris, ni toilette, ni fontaine explique probablement le faible achalandage, même par beau temps. À la lumière de ces observations, conjuguées à la mesure des indicateurs précédents de la variable de la mise en scène, il semble clair que la population locale ne dispose pas de lieux propices à la construction d'une relation avec la célèbre ruine de son milieu de vie.

Figure 7.8 Le Roosevelt Park

Photo : Charles Gagné Fournier,
2015

Cependant, les représentants de la CBA et de la CEDC, de même qu'un activiste local, soutiennent que des négociations sont en cours entre les organismes communautaires et la Ville. Le but de ces négociations est de convenir d'un aménagement pour le Roosevelt Park qui aurait pour effet de le rendre attractif pour la population locale de façon à ce qu'il devienne un lieu de rassemblement. Selon le plan présenté ci-dessous (figures 7.9 et 7.10), l'objectif des deux organisations est de modifier la trame des rues scindant le Roosevelt Park pour en faire un vaste espace vert continu. De plus, l'aménagement d'un amphithéâtre, d'un parc de planches à roulettes et l'ajout de mobilier urbain permettraient aux organismes de concrétiser leurs ambitions de transformer cet espace en lieu de rassemblement. Par le fait même, la CBA et la CEDC désirent se servir du réaménagement du Roosevelt Park pour mettre en valeur la Michigan Central Station. À cet effet, le représentant de la CEDC souligne que : « the train station should be the beautiful background seeing of a world class park ». Néanmoins, dans son état actuel, le Roosevelt Park ne contribue pas à connecter la population locale à la Michigan Central Station.

Ceci étant dit, compte tenu de sa superficie et de sa localisation, cet espace sous-exploité a certainement le potentiel de devenir un atout majeur non seulement pour Corktown, mais pour tous les quartiers limitrophes, voire même au-delà. À cet effet, la figure 7.9 démontre clairement que la CBA et la CEDC ont évalué le potentiel du Roosevelt Park et qu'ils ont l'ambition de le développer.



Figure 7.9 Plan de redéveloppement du Roosevelt Park

http://www.mlive.com/news/detroit/index.ssf/2011/08/world-class_detroit_skate_plaz.html



Figure 7.10 Plan de redéveloppement du Roosevelt Park

http://www.mlive.com/news/detroit/index.ssf/2011/08/world-class_detroit_skate_plaz.html

7.3 L'attractivité

L'ultime concept analytique à évaluer est celui de l'attractivité. Par ce concept, nous cherchons principalement à répondre à la deuxième question secondaire de notre réflexion générale. L'analyse de l'attractivité, qui commence ici par la mesure de certains indicateurs, est révélatrice du type de revitalisation à l'œuvre dans la zone d'étude. En effet, le développement du quartier ainsi que les actions des acteurs dominants sont des éléments révélateurs de l'orientation générale du processus de revitalisation. L'analyse du type de revitalisation observable conjugué aux données précédemment présentées dans le cadre de ce chapitre permet, finalement, de comprendre le rôle de la Michigan Central Station dans le processus de revitalisation du quartier de Corktown. Voici donc la mesure des différents indicateurs utilisés pour déterminer l'orientation de la revitalisation dans Corktown.

Pour évaluer les indicateurs servant à évaluer ce concept analytique, toutes les techniques de collecte de données ont été utilisées.

7.3.1 Résidentielle

Selon Poirot et Gérardin (2010), l'attractivité d'un espace se mesure, d'abord, par sa capacité à attirer et à retenir une population résidente. Voyons comment ceci se traduit à Corktown par la mesure des indicateurs développés dans le chapitre VI.

7.3.1.1 Prix des logements

Selon le représentant municipal, le prix des maisons a énormément augmenté à Corktown depuis les 10 dernières années. Deux représentants d'organisations communautaires abondent dans le même sens. De plus, 4 articles recensés dans la revue de presse démontrent que le prix des maisons augmente rapidement dans Corktown. Mason (2008), par exemple, soutient qu'entre 2000 et 2007 le prix médian des maisons du quartier a grimpé de 23 922\$ à 85 100\$. En outre, ce même journaliste affirme que la population a augmenté, durant la même période, de 1302 à 1 627 personnes. Plus récemment, le site internet Trulia (2017) qui se spécialise dans l'évaluation du marché foncier estime que le prix médian des maisons dans Corktown est de 99 000\$. Toutefois, il est extrêmement difficile de connaître la valeur médiane des maisons dans la zone d'étude, de même que les changements démographiques étant donné que la délimitation établie dans le cadre de cette recherche ne correspond à aucun territoire de recensement à l'échelle municipale ou fédérale.

Une troisième source, de l'organisme international City-Data (2017), dont les délimitations du quartier de Corktown s'apparentent à celles définies par notre zone d'étude, présente également certaines données pertinentes. Toutefois, la zone délimitée par City-Data (2017) ne semble pas être la même que celle présentée par Mason (2008). Par exemple, City-Data dénombre 1 069 habitants dans le quartier. Selon cette organisation, on ne compterait que 61 maisons dans le quartier historique de Corktown et 17 d'entre elles seraient évaluées dans la fourchette 40 000\$ à 50 000\$. De plus, toujours selon cette source, la grande majorité des résidents du quartier seraient des locataires qui payent entre 100\$ et 2000\$ par mois pour le loyer, tel que le montre le graphique ci-dessous (figure 7.5).

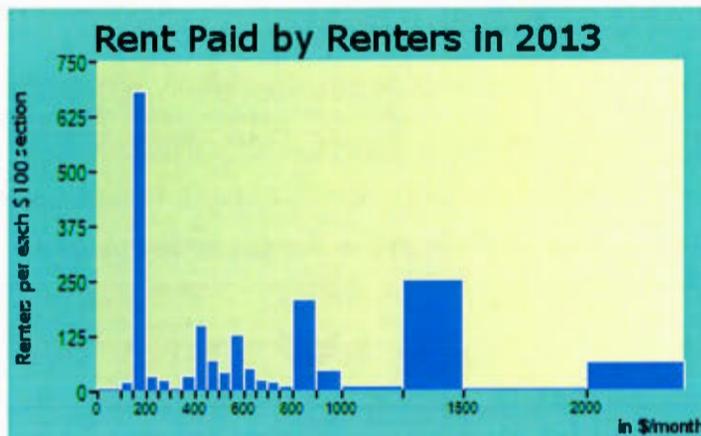


Figure 7.11 Variation du coût des loyers dans Corktown

<http://www.city-data.com/neighborhood/Corktown-Detroit-MI.html>

Étant donné la difficulté de présenter des données parfaitement fiables, la valeur accordée à cet indicateur doit être présentée avec certaines réserves. C'est donc dire que s'il semble effectivement possible de loger à juste prix dans le quartier de Corktown, mais cette affirmation ne peut être confirmée avec certitude.

7.3.1.2 Disponibilité des emplois

Lors du travail de terrain, nos efforts ont été concentrés sur l'évaluation des éléments observés sur la Michigan Avenue. Ce faisant, le secteur des services (restaurants, bars, boutiques) constitue l'ensemble de notre échantillonnage. Selon les données présentées lors de l'évaluation de l'indicateur précédent, les emplois recensés ne permettent pas de se loger dans Corktown. À preuve, si 150 des 180

employés que dénombrent les 15 commerçants interviewés résident bel et bien à Détroit, les propriétaires des commerces de la Michigan Avenue affirment qu'une infime proportion (le chiffre exact ne peut être confirmé avec certitude) de ces personnes habitent dans Corktown en tant que tel. Il est donc possible d'en conclure que si la création d'emplois engendrée par revitalisation commerciale de la Michigan Avenue profite à la population de Détroit, elle n'offre pas le type d'emplois recherchés par la population du quartier. Cette affirmation est d'ailleurs confirmée par le représentant municipal, un représentant d'organisme communautaire et un activiste.

Cet indicateur expose une limite de notre recherche. En effet, on retrouve quelques entreprises dans le domaine des hautes technologies sur la rue Rosa Parks, mais ces dernières n'ont pas été sondées. Ce faisant, les données présentées ici peuvent être jugées incomplètes. Toutefois, ces entreprises ne correspondent pas à la dimension commerciale de la revitalisation, fondement du questionnement général de cette recherche.

7.3.1.3 Satisfaction des besoins de base

Dans la zone d'étude, on dénombre plusieurs restaurants et bars, mais aucune épicerie, buanderie, pharmacie et il n'y a qu'un seul salon de coiffure. Lors de la période de collecte de données, nous avons assisté à une rencontre de citoyens du quartier organisée par la CBA et la CEDC et le manque criant de services de proximité était souligné par un grand nombre d'entre eux. Il est donc possible de prétendre que la revitalisation de la zone d'étude se fait surtout par l'implantation de bars et de restaurants, et non par l'ouverture de commerces de proximité dont la population locale a pourtant besoin.

7.3.1.4 Sécurité

À l'instar de plusieurs indicateurs nécessitant la présentation de données statistiques fiables, il nous a été impossible de mettre la main sur des statistiques portants sur le taux de criminalité dans la zone d'étude à proprement parlée. Par contre, certains experts interrogés sont bien au fait de l'état de la situation. Selon un journaliste, depuis la sécurisation de la Michigan Central Station, Corktown serait un des quartiers les plus sécuritaires de Détroit, notamment en termes de vols résidentiels et de meurtres. De plus, le second journaliste soutient que la réputation sécuritaire de Corktown en fait un quartier attractif pour la population blanche de la région métropolitaine, autant pour les gens qui désirent acheter une résidence en ville que pour les consommateurs des commerces de la Michigan Avenue.

Cependant, il importe de nuancer cette affirmation. En effet, lors du travail de terrain, nous avons assisté à une conférence donnée par le chef de la police de la ville de Détroit. Dans cette rencontre, il était question de la sécurité dans Corktown spécifiquement. Or, bien qu'il se félicite que le taux de meurtres soit très bas dans ce quartier comparativement à celui observable à l'échelle de la ville de Détroit, le chef de police soutient que les vols dans les voitures sont anormalement fréquents dans le quartier. Cette anomalie serait imputable au fait que les nombreux consommateurs banlieusards ne soient pas suffisamment prudents en ce qui concerne les objets qui sont laissés à la vue dans les véhicules. En réponse à ces vols, le chef de police a annoncé la décision d'augmenter la présence policière dans le quartier. D'après nos observations sur le terrain, les policiers sont effectivement très présents, particulièrement sur la Michigan Avenue. Ceci renforce le sentiment de sécurité de la population résidente et de passage selon un journaliste.

7.3.1.5 Déplacements intra et extra territoriaux

Les déplacements intra territoriaux, dans Corktown, sont aisés. En effet, lors des séances d'observation, il est apparu évident que les déplacements en voiture, principal moyen de transport utilisé à Détroit, étaient favorisés. De plus, on remarque qu'un réseau de pistes cyclables relativement vaste (11 km de pistes cyclables) dans Corktown facilite les déplacements à vélo. Cependant, ce réseau ne couvre pas la totalité du tronçon de la Michigan Avenue se trouvant dans la zone d'étude, faisant en sorte que les déplacements en vélo sur l'artère principale sont parfois dangereux. Les déplacements à pied sont également aisés dans le secteur résidentiel, mais deviennent plus complexes sur la Michigan Avenue en raison des rares passages piétons permettant de traverser ce boulevard comptant neuf voies de circulation.

(3.7) Miles of Bike Lanes in Greater Downtown

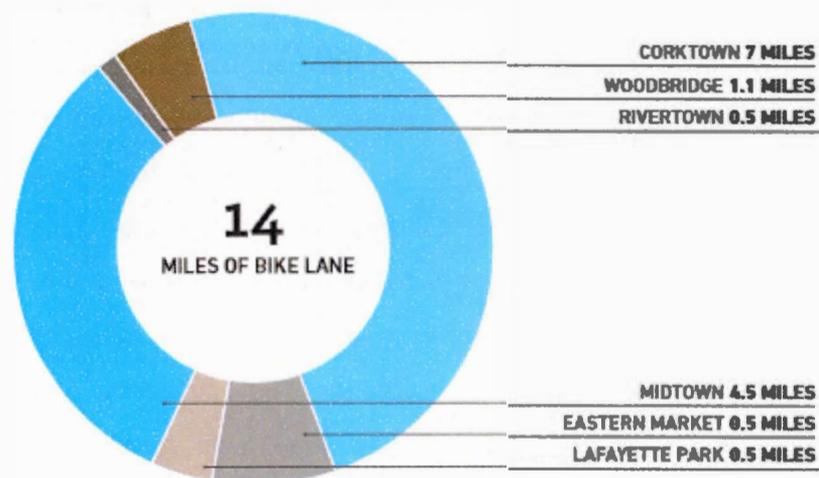


Figure 7.12 Comparaison du réseau cyclable des quartiers du 7,2
mi²

7.2 SQ MI (2015)



Figure 7.13 Commerce de vélo dans Corktown

Photo : Charles Gagné Fournier, 2015

Les déplacements extra territoriaux sont également faciles en voiture en raison de la proximité du quartier avec trois autoroutes (I-96 à l'ouest, I-75 au nord et le Lodge Freeway à l'est). De plus, il est facile pour les voitures d'utiliser les différents passages permettant de rejoindre les quartiers à l'est, au nord et à l'ouest de Corktown. À l'inverse, ces traversées sont plutôt ardues pour les cyclistes et les piétons. En effet, les pistes cyclables sont mal définies et croisent même parfois dangereusement les voies réservées aux automobiles. Pour les piétons, la longue distance à parcourir pour rejoindre les quartiers voisins est contraignante, de même que le manque d'éclairage des passages piétons la nuit. Conséquemment, les passages piétons permettant de rejoindre le centre-ville, North Corktown ou Mexican Town ne sont que très peu fréquentés selon nos observations. En outre, tel que précisé lors de la mise en contexte de la ville de Détroit (chapitre V), le système de transport en commun est déficient. Ce faisant, l'utilisation de la voiture est, et de loin, le moyen de transport le plus sécuritaire et pratique pour se déplacer vers l'extérieur de la zone d'étude.



Figure 7.14 Piste cyclable

Photo : Charles Gagné Fournier, 2016

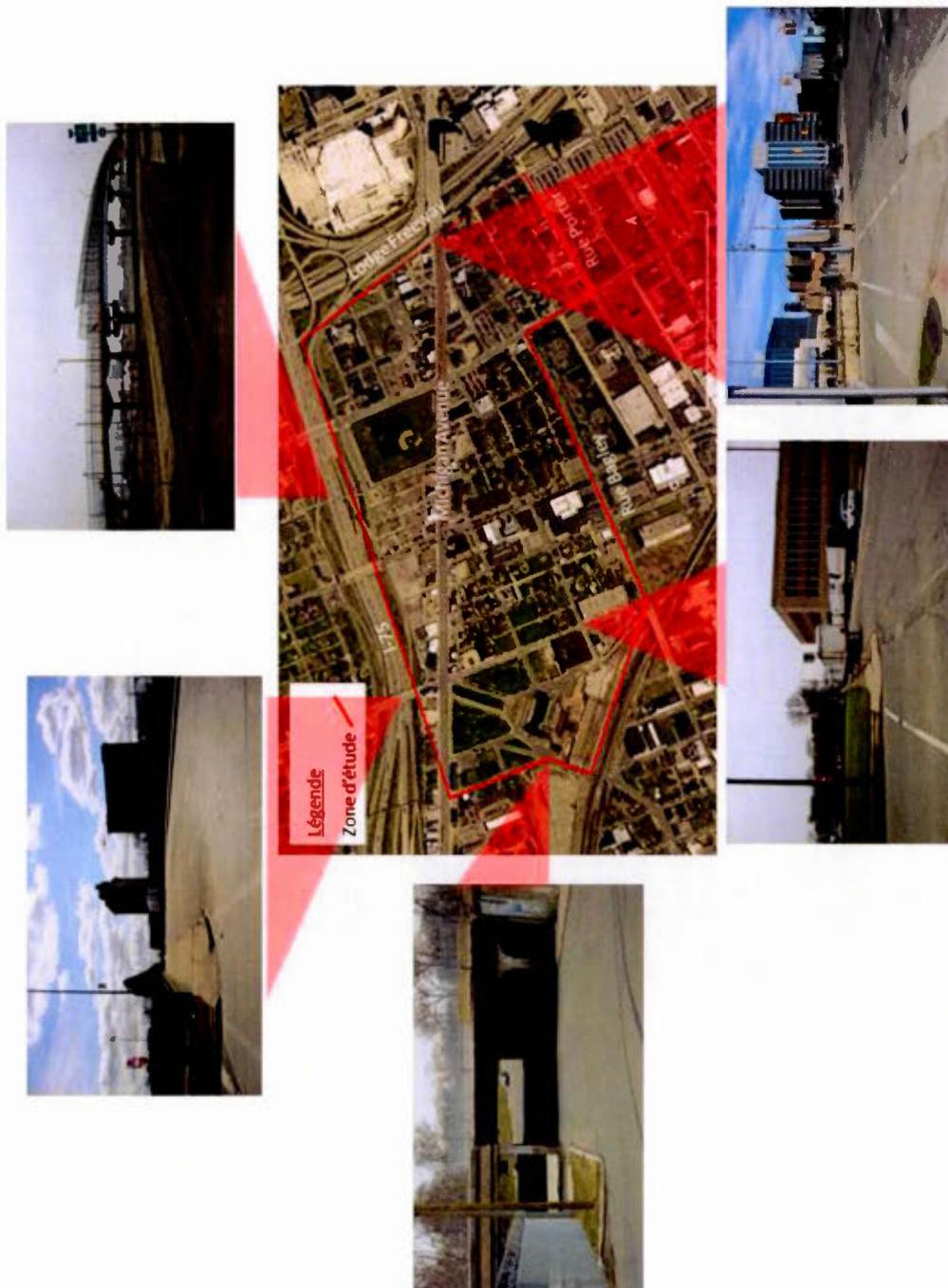


Figure 7.15 Accès piétons et cyclables inhospitaliers

Charles Gagné Fournier, 2017

7.3.1.6 Changements démographiques

Encore une fois, les données statistiques concernant cet indicateur ne sont pas tout à fait exactes. Toutefois, tel que le montre la carte ci-dessous (figure 7.17) on remarque une hausse de population résidente dans la zone d'étude. Il est cependant impossible de savoir précisément la proportion de ces gens qui sont des migrants de la banlieue vers la ville centre ou si ce sont des citoyens de Détroit qui migrent vers Corktown. À cet égard, le professeur d'université de même qu'un journaliste estiment que l'augmentation de la population dans la zone d'étude serait attribuable à la migration de jeunes professionnels ayant grandi en banlieue et qui voudraient désormais profiter du mode de vie urbain offert dans le quartier.

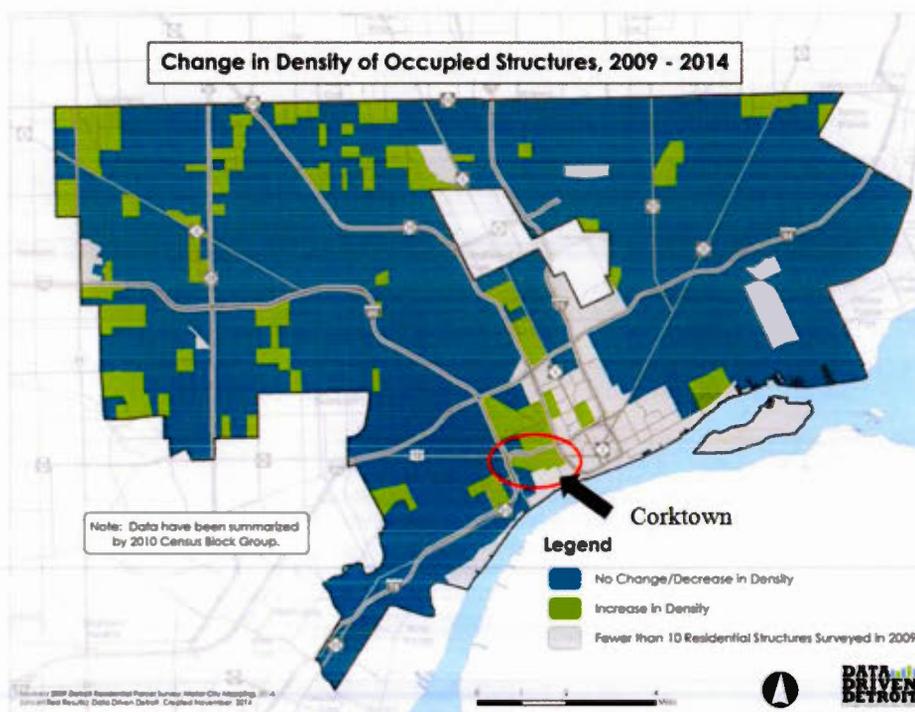


Figure 7.16 Changement de densité résidentielle à Détroit

<http://datadrivendetroit.org/city-of-change/city-of-change-occupancy-density-in-detroits-residential-neighborhoods/>

L'évaluation de cet indicateur avait aussi pour but de déterminer si un processus de gentrification est à l'œuvre dans la zone d'étude. Selon les experts interrogés, il semble que ce ne soit pas le cas. En effet, le représentant municipal ainsi que les quatre représentants d'organisations communautaires soutiennent que les nouveaux arrivants ne sont pas assez nombreux pour entamer un processus de gentrification. De plus, selon un de ces représentants, et le site City-Data (2017) appui ses dires, aucune maison n'a été construite à Corktown depuis les 30 dernières années, les nouveaux arrivants investissent donc les bâtiments existants. Selon une représentante d'organisme communautaire, la situation s'expliquerait comme suit :

I think that it is a neighbourhood that has been fairly stable; a lot of children of the Irish immigrants continue to live here, Mexicans also, and before the Mexicans is was the Maltese. There is that same stability in the neighbourhood that held housing in a pretty good shape, and its proximity to downtown, and its proximity to freeways, its proximity with the old Tiger Stadium site, I think was more what kept the community intact. And then, people moved in to Detroit to this area, you know it is an attractive neighbourhood, close to downtown where housing is affordable, so people could buy houses close to downtown. And so I think that is what brought people in initially.

7.3.2 Commerciale

L'attractivité commerciale est une variable importante dans cette section. En effet, si on ne note pas de grands changements démographiques dans le quartier, le secteur commercial est en pleine effervescence. Dans cette section, nous évaluerons des indicateurs permettant de déterminer quels facteurs forment l'attractivité du quartier pour les entrepreneurs indépendants.

7.3.2.1 Main-d'œuvre

Tel que mentionné lors de la présentation de l'évaluation des indicateurs de la variable précédente, les habitants de Corktown ne travaillent pas dans les commerces locaux. De plus, ces commerces étant principalement des restaurants et des bars, le fait de pouvoir compter sur une main-d'œuvre qualifiée importe peu. Ce faisant, nous pouvons en conclure que la présence de la main-d'œuvre n'est pas un facteur dans le choix d'établir un commerce dans Corktown.

7.3.2.2 Présence d'un bassin de consommateurs

La présence d'un marché, d'une clientèle, est certainement un des atouts de Corktown. D'abord, il importe de souligner la proximité du quartier avec le centre-ville, élément qui, selon Halleux et Lambotte (2008), confère un avantage comparatif certain à un espace en processus de revitalisation. D'ailleurs, tous les commerçants sondés le soulignent, les gens travaillant au centre-ville constituent environ 50% de la clientèle des restaurants et des bars en semaine. De plus, les caractéristiques démographiques de Corktown sont un deuxième atout majeur pour les commerçants du quartier. En effet, tous les propriétaires de commerces le mentionnent, le fait que Corktown compte sur un secteur résidentiel dense et que les habitants soient relativement aisés fût un des facteurs déterminants dans leur prise de décision d'ouvrir boutique dans le quartier. De fait, les commerçants estiment que les résidents du quartier forment environ 50% de leur clientèle en semaine et 25 à 30% la fin de semaine. Un représentant d'organisme communautaire soutient que c'est la proximité avec le centre-ville qui stimule la revitalisation de Corktown, d'abord et avant tout. Il est à noter que la proportion de clientèle décrite par les commerçants ne varie pas

autre mesure selon l'emplacement de leur entreprise. C'est-à-dire que cette statistique est semblable pour les commerces à l'est et à l'ouest de la zone d'étude.

La présence d'un marché ne se limite toutefois pas à la simple proximité avec le centre-ville ou le secteur résidentiel relativement dense du quartier. En effet, selon les commerçants sondés, la présence des autoroutes à proximité de la Michigan Avenue est un atout de taille pour Corktown. Les commerçants estiment d'ailleurs qu'environ 70% de leur clientèle la fin de semaine et les soirs de matchs des équipes sportives locales (surtout dans le cas des nombreux bars sportifs) provient de la banlieue. Ceci s'explique, selon eux, par la facilité d'accéder à la Michigan Avenue par les autoroutes des environs. À cet effet, le représentant de la CBA tient ces propos : « certainly the freeways have hurt us in the past³⁵, but now, we use them at our advantage ».

7.3.2.3 Identité territoriale

L'identité territoriale de Corktown est également un élément attractif pour de nouveaux commerçants. Cependant, ces derniers forment une population plutôt homogène autant démographiquement, blanche et provenant de la région métropolitaine selon nos sondages, que sur le point de vue du produit offert. En ce sens, la revitalisation est majoritairement portée par l'apparition de restaurants et de bars, principalement localisés sur la Michigan Avenue. Les représentants d'organismes communautaires ainsi que le représentant municipal soutiennent que le momentum actuel de la revitalisation de Corktown conjugué au fait que le quartier soit reconnu comme étant une destination gastronomique de choix à l'échelle de la région métropolitaine en fait un choix logique pour des restaurateurs qui désirent se

³⁵Cet intervenant fait ici référence à l'époque durant laquelle les autoroutes ont été construites, entraînant la destruction des quartiers où elles ont été creusées.

lancer en affaires. Cette identité est, en outre, soulignée abondamment par les médias locaux, nous y reviendrons.

Deux des représentants d'organismes communautaires, bien qu'enthousiastes face à la vigueur de la revitalisation commerciale du quartier, préviennent contre les dangers d'homogénéisation de l'offre commerciale et des propriétaires d'établissements dans Corktown. À cet effet, l'un d'eux lance : « I think that one of the main challenges is that we need the diversity of our businesses ownership to reflect the diversity of our residents base ». Ceci constitue un indice laissant croire que la revitalisation commerciale de la zone d'étude ne s'adresse pas nécessairement à la population locale, mais plutôt à une clientèle extérieure.

7.3.2.4 Changements dans l'offre commerciale

Les statistiques offertes par les différentes instances gouvernementales ne permettent pas de mesurer précisément les changements dans l'offre commerciale. L'objectif de cet indicateur est d'évaluer le nombre de commerces ayant été contraints de fermer boutique par rapport à la quantité de commerces qui ont ouvert leurs portes dans Corktown depuis le commencement de la présente vague de revitalisation, il y a 10 ans.

Le représentant municipal soutient que de nombreux commerces ouvrent leurs portes dans Corktown depuis les 10 dernières années. De plus, ce même intervenant souligne que très peu de commerces (le nombre exact n'est pas connu) ont été contraints de fermer en raison des pressions foncières exercées par l'arrivée de nouveaux commerçants. Certes, le représentant municipal ainsi que le représentant de la CBA admettent que certains commerces sont disparus au fil des ans, mais ces

fermetures seraient plutôt attribuables à un manque de rentabilité, et non à une hausse des prix des locaux commerciaux.

Toutefois, ces deux acteurs reconnaissent que les choses pourraient changer dans un avenir rapproché, et ce pour deux raisons principales. D'abord, au cours des 10 dernières années, les nouveaux commerçants investissaient surtout les locaux vacants tout au long de la Michigan Avenue. Cette réappropriation avec comme conséquence heureuse de « boucher » les trous sur l'artère commerciale, sans exercer de pression sur les commerces déjà établis. Or, les locaux vacants sont de moins en moins nombreux, mais la demande pour les espaces commerciaux est de plus en plus forte. Le manque d'espaces commerciaux pourrait, éventuellement, devenir un problème. D'autre part, deux grands projets sont à l'œuvre dans Corktown, celui du Tiger Stadium et le projet du nord-est du quartier. Ces deux projets comptent une portion résidentielle et commerciale, tous deux proposant des produits relativement haut de gamme, selon les standards de Détroit. Le représentant municipal affirme qu'il sera un défi de maintenir la cohabitation entre les commerces plus anciens s'adressant à une clientèle traditionnelle dans le quartier et les nouveaux commerces qui attireront une nouvelle clientèle qui n'existait pas autrefois dans Corktown. Une forme de gentrification commerciale pourrait donc apparaître. Le représentant d'un organisme communautaire nuance cependant les impacts négatifs de la gentrification dans le contexte de Détroit :

It is [an issue] and I was accused of that in a meeting room and I said I guess I don't know how to do it any different. So we bought three buildings here, our very first adventure in the city of Detroit is that we bought these buildings, they were two stories building, and from the basement you could actually see through the roof, the sky, you could see the sky from the basement because everything was rotted out, it hasn't been occupied in 30 years. And now we occupy that area, we have fixed those three buildings, we have apartments, we have over 100 employees, 75% and more are from Detroit, so is that gentrification? Would it have been better if we would let that alone and not do anything?

7.3.3 Marketing territorial

La troisième variable permettant d'évaluer le concept analytique de l'attractivité est le marketing territorial. Le marketing territorial est un élément essentiel de la construction de l'attractivité en ce sens qu'il consolide et diffuse l'identité territoriale (Eshuis, Klijn, Braun, 2014). Consolide, effectivement, plus qu'il crée, l'identité territoriale étant, le plus souvent, latente. Le marketing territorial a donc comme principale fonction de mettre en valeur cette identité. Voyons comment le marketing territorial est utilisé à Corktown par la mesure des indicateurs présentés dans cette section.

7.3.3.1 Labellisation

Nous l'avons dit plus tôt, la labellisation d'un territoire est l'outil par excellence d'une entreprise de marketing territorial. En effet, par l'apposition d'une étiquette, l'identité, ou une partie de cette identité, territoriale se cristallise. Le tout se fait en mettant en valeur, évidemment, les forces du territoire labellisé et ses faiblesses sont, par le fait même, évacuées du message.

Corktown est, depuis 1984, labellisé comme un quartier historique de Détroit, ce titre est d'ailleurs reconnu par les instances fédérales de protection du patrimoine. Selon un représentant d'organisme communautaire qui œuvre depuis longtemps dans le quartier, c'est la Ville, en 1984, qui a lancé cette initiative. Cet interlocuteur soutient que la labellisation du quartier en tant qu'espace historique avait un double objectif. D'abord, le gouvernement municipal désirait stimuler le tourisme dans ce quartier central à proximité du centre-ville, où se concentrait alors la vaste majorité du tourisme d'affaires. Ensuite, la Ville souhaitait, dans une moindre mesure, préserver ce qu'il restait du patrimoine bâti du quartier. Cependant, ce second objectif

n'était pas appuyé par une législation encadrant le patrimoine bâti; le label de quartier historique agit plus comme une suggestion qu'une obligation de préservation. L'intervenant cité dans ce paragraphe, de même que les deux journalistes soulignent que ces deux objectifs n'ont été que partiellement atteints. Le tourisme a longtemps souffert de la mauvaise réputation de Détroit en matière de sécurité, promouvoir la valeur historique d'un quartier n'était pas suffisant pour renverser cette tendance. L'aspect de la préservation du patrimoine bâti n'a pas non plus été couronné de succès, tel que le démontre la destruction de l'ancien Tiger Stadium en 2009, un édifice pourtant hautement significatif pour la population à l'échelle métropolitaine.

Si les objectifs de la Ville par rapport à la labellisation de Corktown en tant que quartier historique n'ont pas été atteints, le représentant communautaire soutient que c'est à partir de ce moment que le vent a tourné dans le quartier. En effet, la labellisation fut conjuguée à un important effort de marquage territorial ayant pour conséquence de délimiter clairement la portion patrimoniale du quartier. Ce marquage territorial prend la forme de panneaux disposés dans le quartier, ils sont particulièrement visibles aux frontières du secteur historique ainsi que sur la Michigan Avenue, cette artère commerciale majeure qui campe un rôle prépondérant dans la détermination patrimoniale du quartier (figures 7.17 et 7.18). Ce marquage territorial, dans les années 1990, a surtout attiré l'attention des gens vivant en ville et en banlieue et qui se rendaient dans Corktown pour assister aux matchs de baseball de l'équipe locale au Tiger Stadium, selon le représentant communautaire. Ces gens sont d'ailleurs ceux qui prennent en charge la revitalisation du quartier, particulièrement du point de vue de l'implantation de nouveaux commerces. La désignation de Corktown en tant que quartier historique serait donc l'élément déclencheur de la revitalisation qui s'est intensifiée dans la dernière décennie. Ceci est, par ailleurs, cohérent avec les propos d'une autre représentante d'organisme communautaire et des deux journalistes qui soulignent que la revitalisation de Corktown a, en fait,

débuté au tournant des années 1990, et non des suites de l'ouverture du restaurant Slow's BBQ en 2005.

L'expert cité tout au long de cette section affirme également que la Michigan Central Station a joué un rôle prépondérant dans l'obtention de cette labellisation. L'ancienne gare, déjà répertoriée au niveau fédéral en tant qu'édifice patrimonial (1975), aurait conféré la profondeur historique nécessaire au quartier pour que ce dernier soit reconnu comme patrimonial. Le Tiger Stadium aurait également joué ce rôle. En ce sens, il convient de reconnaître que la Michigan Central Station occupe une partie non négligeable de l'identité du quartier historique de Corktown, à tout le moins celle qui est mise de l'avant par la labellisation.



Figure 7.18 Marquage territorial

Photo : Charles Gagné Fournier, 2016



Figure 7.17 Marquage territorial

Photo : Charles Gagné Fournier, 2016

7.3.3.2 Diffusion de l'identité territoriale

L'identité territoriale de Corktown peut donc se résumer à celle d'un quartier historique reconnu pour la qualité de ses restaurants. Si cette description semble bien épidermique et ne pas représenter l'ensemble du quartier, c'est l'image qui en est projetée par les médias. En effet, sur les 26 articles de journaux portant sur Corktown recensés dans le cadre de la revue de presse, 18 ont pour sujet les différentes destinations gastronomiques du quartier. De plus, tous ces articles mentionnent le fait que Corktown soit un quartier culturellement vibrant. Des huit articles recensés restant, six portent sur le réaménagement du site de l'ancien Tiger Stadium et deux mettent en lumière la flambée des prix des espaces commerciaux et résidentiels. L'analyse de tous ces articles démontre que la véritable image médiatique de Corktown est celle d'un quartier tendance, branché, en phase intense de développement autour de l'industrie de la culture, particulièrement de la culture culinaire.

Cette promotion médiatique fait en sorte que l'appellation « Cortktown » devient un gage de qualité pour une certaine clientèle. De plus, les nombreuses mentions de succès des établissements du quartier en font un endroit attractif pour de nouveaux commerçants. En ce sens, si la labellisation de Corktown en tant que quartier historique joue un certain rôle dans le développement de son attractivité, selon les commerçants sondés, ce serait plutôt le momentum du processus de revitalisation qui les aurait convaincus de s'implanter dans le quartier. D'après l'analyse de la revue de presse, c'est effectivement la vitalité commerciale du quartier qui est mise de l'avant et non son caractère historique, pourtant partie intégrante de l'identité territoriale.

En outre, deux représentants d'organismes communautaires soutiennent que si les résidents du quartier, de même que les statistiques du recensement, présentent

Corktown comme un des quartiers les plus ethniquement diversifiés de *Motor City*, l'image projetée dans les médias n'en fait pas état. À ce sujet, la clientèle observée dans les multiples établissements du quartier ne reflète pas non plus la diversité ethnique de la population locale. La clientèle se compose principalement de jeunes professionnels et de familles blanches à très forte majorité.

7.3.3.3 Clientèle cible

L'image véhiculée dans les médias à propos de Corktown en dit long sur le type de clientèle visée par les commerçants. Cette dernière, selon un des journalistes interviewés, se compose principalement de hispters et de jeunes professionnels avides de découvrir les nouveaux endroits tendance. Les entretiens menés auprès des commerçants de la zone d'étude révèlent qu'en plus de ces deux catégories de personnes, les familles représentent une certaine proportion de la clientèle (0% pour les bars, évidemment, et en moyenne 25% pour les autres établissements). Les observations sur le terrain confirment les dire de ces deux acteurs. Il est cependant impossible de savoir si la labellisation de Corktown en tant que quartier historique joue un rôle dans le choix de destination de cette clientèle. Or, il est clair que l'offre commerciale le rend attractif pour les gens dits de la classe créative.

7.3.3.4 Spécialisation de l'offre commerciale

L'identité de Corktown qui transparait dans les médias a un effet pervers : celui de la spécialisation de l'offre commerciale. En effet, selon le professeur d'université et un journaliste, le fait que les médias soulignent à grands traits les succès des commerces de Corktown agit comme un incitatif pour de nouveaux

commerçants offrant un produit similaire à s'implanter dans le quartier. C'est, entre autres choses, pourquoi la quantité de restaurants et de bars est disproportionnée par rapport aux commerces de proximité dans le quartier, particulièrement sur la Michigan Avenue. Sur cette artère, on observe que des 24 commerces du type décrit lors du chapitre portant sur la méthodologie (chapitre II), 18 sont ou bien un restaurant ou un bar. Bien qu'il paraisse normal que l'artère principale du quartier compte sur de nombreux restaurants et bars, cette situation ne correspond pas aux visées principalement de la CEDC, mais aussi de la CBA, qui désireraient que la Michigan Avenue offre une variété de commerces plus importante que celle actuellement observable.

Par son développement actuel, deux représentants d'organismes communautaires, un journaliste, le représentant municipal, deux activistes et le professeur d'université estiment que la revitalisation de Corktown transforme le quartier en destination, ce qui contraste avec son ancienne vocation de milieu de vie inclusif.



Figure 7.19 Destination gastronomique

Photo : Charles Gagné Fournier, 2016



Figure 7.20 Destination gastronomique

(2009)

<http://www.zagoarchitecture.com/Mercury-Coffee-Bar>



Figure 7.19 Destination gastronomique

<http://chibbqking.blogspot.ca/2015/07/eatin-new-in-detroit.html>



Figure 7.20 Destination gastronomique

(année inconnue)

<http://www.mudgiesdeli.com/photos.htm>

7.3.3.5 Élargissement du toponyme de Corktown

L'élargissement de l'utilisation d'un toponyme est un indice sans équivoque de l'attractivité du territoire qu'il définit (Moine, 2006). À ce titre, il est révélateur d'évaluer l'évolution de l'utilisation du toponyme de Corktown dans les dernières années. Un journaliste interviewé affirme qu'avant les années 1980, le quartier historique de Corktown désignait un petit quadrilatère délimité à l'est par le Lodge Freeway, à l'ouest par la rue Rosa Parks, au nord par la Michigan Avenue et au sud par la rue Bagley. La labellisation de Corktown en tant que quartier historique a eu pour effet d'étendre la limite est de ce qui est considéré comme patrimonial jusqu'à la 14th Street qui borde la Michigan Central Station.

Dans la dernière décennie, la vigueur de la revitalisation commerciale de Corktown a eu pour effet d'élargir, une fois de plus, l'utilisation de son toponyme. Un journaliste et trois représentants d'organismes communautaires soulignent que de plus en plus de commerces se trouvant aux franges de quartier basent la promotion de leur établissement sur le fait qu'ils sont situés dans Corktown. Le premier intervenant soutient d'ailleurs que : « as the city continues to get better and better, the name of

Corktown is one of the most desirable places to be. So what happens is that people who own houses on the fringe start saying that they are in Corktown ». Ce faisant, les limites perçues du quartier tendent à s'élargir, particulièrement vers l'ouest et le nord. Inversement, la limite Est est restée stable en raison de la présence de l'autoroute comme barrière physique. De plus, le centre-ville possède son attractivité propre, il n'est donc pas nécessaire pour les commerçants qui s'y trouvent de s'associer à Corktown. Au sud, le secteur industriel est effectivement affublé du toponyme de Corktown. Cependant, ce secteur n'est pas inclus dans le label historique.

Il a été déterminé plus tôt que la CBA agit comme le principal leader de la revitalisation de Corktown, et ce, autant sur le plan politique que des initiatives de développement urbain. Le représentant de cet organisme qui a été interviewé souligne que le territoire d'action de la CBA est beaucoup plus large que le quartier de Corktown lui-même. En effet, si à l'est la limite reste la même, le Lodge Freeway, la frontière sud englobe le secteur industriel jusqu'à la rivière Détroit, l'ouest s'étend jusqu'à l'I-75 et c'est le boulevard Martin Luther King qui constitue la limite nord. Ce faisant, la CBA est active non seulement dans Corktown, mais également dans une partie de Mexican Town et dans North Corktown. Or, ces quartiers sont les endroits où le toponyme de « Corktown » commence à être de plus en plus utilisé par les commerçants, selon tous les intervenants interrogés.



Figure 7.21 Territoire d'action de la CBA

Charles Gagné Fournier, 2017

Selon le représentant municipal, cette situation n'est pas sans engendrer des conflits territoriaux. En effet, plusieurs voix s'élèvent dans Mexican Town et North Corktown pour freiner la « colonisation » de leur quartier par la CBA. Lors d'une rencontre entre les organisations communautaires et les citoyens des trois quartiers, Corktown, North Corktown et Mexican Town, nous avons été témoins de ces tensions. Le principal point de litige était la peur de la gentrification des quartiers voisins de Corktown. Par cette gentrification, les acteurs présents, particulièrement ceux de Mexican Town, craignaient de voir s'éroder l'identité de leur milieu de vie. Cette peur, déplore un représentant d'organisme communautaire, fait en sorte que les discussions qui ont cours dans ce type de rencontres citoyennes prennent la forme de

critiques envers Corktown et la CBA plutôt que de servir de base à une relation inclusive, constructive et profitable pour tous les territoires concernés.

CHAPITRE VIII

ANALYSE DES RÉSULTATS

Lors du chapitre précédent, nous nous sommes attardés à exposer la valeur des différents indicateurs qui composent les variables utilisées pour évaluer comment agissent les concepts analytiques que nous avons déterminés. Or, il est temps maintenant de croiser les résultats obtenus par la mesure des indicateurs afin de connaître l'implication des variables. Ce faisant, nous serons aptes à évaluer les concepts analytiques précisément pour, finalement, répondre au questionnement général de la recherche. Dans la première portion de ce présent chapitre, donc, nous évaluerons les variables et les concepts analytiques. Dans la seconde partie, nous répondrons aux questions du questionnement général et nous déterminerons la véracité des hypothèses de recherche initiales.

8.1 La gouvernance décortiquée

Le premier concept analytique, celui du système des acteurs, sert de liant entre les deux questions secondaires de cette recherche. Le système de la gouvernance n'est pas spécifiquement mis à l'avant-plan dans le développement du questionnement général. Par contre, ce concept intimement lié à la production territoriale est sous-entendu autant dans la question principale que dans les deux questions secondaires. S'il sera impossible de répondre à aucune de ces questions et, donc, de confirmer ou d'infirmer les hypothèses qui y sont rattachées par l'étude de ce concept analytique, ce dernier permet de comprendre les tenants et aboutissants des concepts qui seront présentés subséquentment dans ce chapitre. Car, en effet, comprendre le système de la

gouvernance territoriale à l'œuvre dans la zone d'étude est hautement révélateur de la construction de la perception des différents acteurs à l'égard de la Michigan Central Station ainsi que des ambitions des différents acteurs impliqués dans le processus de revitalisation.

8.1.1 Des acteurs aux intérêts divers

Par les indicateurs évalués lors du chapitre précédent, il apparaît clair que les divers acteurs à l'œuvre dans la zone d'étude possèdent tous des pouvoirs bien différents qu'ils utilisent de façon à atteindre des objectifs qui le sont tout autant. Or, il ne semble pas y avoir de forte concurrence entre tous ces acteurs, chacun poursuit ses propres objectifs et aucun n'empiète sur les compétences des autres. En effet, la famille Moroun, propriétaire de la Michigan Central Station, se concentre à faire avancer le dossier du Gordie Howe Bridge et n'a aucune implication concrète dans le processus de revitalisation de la zone d'étude. Toutefois, il serait faux d'affirmer que les actions de cette famille n'ont aucun impact sur le développement du quartier d'insertion de leur plus célèbre propriété. Il est effectivement important de se rappeler que la Michigan Central Station agit comme un marqueur territorial et identitaire dans Corktown et ce sont les Moroun qui ont le pouvoir, ultimement, de modifier physiquement ce symbole.

La municipalité joue également ce rôle et cela transparait dans la saga de la négociation entre cette institution et les Moroun, notamment en ce qui concerne les nouvelles fenêtres installées sur le bâtiment à l'été 2016. Cependant, ceci est l'unique trace du travail du gouvernement municipal qui est visible dans la zone d'étude. Il est donc possible d'affirmer que cet acteur, de même que le propriétaire de la Michigan Central Station, n'a aucune visée particulière en lien avec Corktown. L'échelle de leurs objectifs respectifs dépasse effectivement celle de la zone d'étude. Toutefois,

bien que les enjeux débattus entre ces deux acteurs aient une portée municipale, politiquement, les impacts sont bel et bien locaux, physiquement. Les nouvelles fenêtres de la Michigan Central Station en sont la preuve. De plus, elles sont la preuve que les impacts locaux des négociations ayant cours à l'échelon municipal importent peu. En effet, de nombreux acteurs, les deux journalistes et le professeur d'université interviewés notamment, dénoncent la piètre qualité architecturale de ces fenêtres qui ne correspondent en rien au style Beaux-arts du bâtiment. À ce titre, le propriétaire et la municipalité démontrent que la valeur symbolique de la Michigan Central Station n'est pas un enjeu central de ces pourparlers.

Au contraire, les organismes communautaires désirent mettre de l'avant le caractère symbolique et identitaire de la Michigan Central Station et cela transparaît dans leurs intentions à l'égard du Roosevelt Park. En effet, deux objectifs sont soulignés par les représentants de la CBA et de la CEDC en ce qui a trait au réaménagement du Roosevelt Park. Le premier étant de faire de cet espace vert un lieu de rencontre pour les gens des quartiers environnants, ce qui aurait également pour impact d'augmenter l'achalandage sur la Michigan Avenue. Le second objectif est celui de la mise en valeur de la Michigan Central Station, qui est, dans un certain sens, l'affirmation de la vocation identitaire du bâtiment. Car tel que le souligne le représentant de la CBA : « through the train station... it tells a great deal of our history, of our local ups and downs, and the building alone tells that story ». Donc, il est possible d'en conclure que la municipalité et les Moroun utilisent la Michigan Central Station comme objet de négociation. À l'inverse, les organismes communautaires, les réels leaders de la revitalisation, tentent d'utiliser la symbolique portée par le bâtiment de façon à mousser l'intérêt envers Corktown en mettant de l'avant son histoire dont la Michigan Central Station incarne toute la profondeur.

8.1.2 Peu de vases communicants

Selon l'évaluation des indicateurs de cette variable, il semble que le gouvernement municipal et les Moroun soient en contact relativement fréquemment, notamment depuis les deux dernières années. Parallèlement, les organisations communautaires influentes de la zone d'étude, la CBA et la CEDC, échangent régulièrement sur différents enjeux. Par contre, ces deux groupes d'acteurs n'interagissent pas entre eux. En effet, bien que la municipalité soit impliquée dans certaines décisions techniques en lien avec l'aménagement du territoire, son rôle est marginal actuellement dans le développement de Corktown. Il est toutefois important de se rappeler que l'administration municipale a contribué à enclencher le processus de revitalisation en 1984 lorsqu'elle a désigné le quartier historique de Corktown. Cependant, depuis ce temps, son rôle est effectivement marginal.

La famille Moroun et le gouvernement municipal semblent surtout intéressés par les développements en lien avec le Gordie Howe Bridge et le Riverside Park que par les enjeux locaux. À ce titre, la représentante d'un organisme communautaire œuvrant dans le South West, où sera construit le nouveau pont, déplore que la municipalité n'accorde pas de grande importance à la communauté locale du secteur. Pourtant, le nouveau pont aura un impact déstructurant sur le milieu de vie aussi important que celui qu'a eu la construction des grandes autoroutes dans les années 1950, selon elle. Le quartier de Corktown, pour sa part, ne vit pas sous la menace d'une déstructuration éventuelle. De plus, les organisations communautaires locales gèrent plutôt efficacement la revitalisation du quartier. Le gouvernement municipal n'est donc pas sollicité. Ce serait, donc, dans une logique de ne pas changer une formule gagnante ainsi que pour concentrer ses ressources sur d'autres espaces dans le besoin, plutôt que par désintérêt, que la Ville ne s'ingère pas dans les affaires locales de Corktown.

Par contre, tous les acteurs (le gouvernement municipal, la CBA et la CEDC), hormis le propriétaire, partagent un but commun : celui de mettre la Michigan Central Station en valeur. Or, si les finalités poursuivies par tous les acteurs ne sont évidemment pas les mêmes, tel que présenté tout au long de cette recherche, les différents joueurs ne discutent pas de cet enjeu majeur. En effet, il appert que la Michigan Central Station ne soit pas une priorité des divers pouvoirs en place dans le quartier. Cela dit, un activiste et deux représentants d'organismes communautaires estiment que le sujet de l'ancienne gare sera abordé lorsque le processus de revitalisation de Corktown aura atteint un certain stade de maturité. Certainement, à ce point, la valeur foncière associée au bâtiment et au sol en dessous aura augmenté substantiellement, au point où il deviendra, probablement, profitable d'enclencher un processus de réinvestissement de la structure. Par contre, la solution viable à ce point-ci, pour tous les acteurs impliqués, est la mise en valeur de l'extérieur du bâtiment, et comme tous les acteurs poursuivent des buts différents, les interactions portant sur cet enjeu sont rarissimes.

8.1.3 La CBA, l'acteur dominant

Le gouvernement municipal ainsi que la famille Moroun ont, évidemment, un pouvoir politique important à l'échelle de la ville de Détroit. Par contre, à l'échelle de la zone d'étude, du quartier de Corktown, ce sont plutôt les organisations communautaires qui tiennent le haut du pavé en termes politiques. En effet, le leadership observable dans Corktown est construit à partir de l'*empowerment*, tel que défini par Bacqué (2006), d'abord de la CBA et, plus récemment, de la CEDC qui mènent le processus de revitalisation sans ingérence de la part des autres acteurs mentionnés plus haut. Cet *empowerment* prend la forme d'une nouvelle façon de gérer le développement territorial. Les initiatives et la prise de décisions se font dans

une logique de concertation citoyenne, *bottom-up*, plutôt que dans une logique d'imposition par un échelon gouvernemental supérieur, de type *top-down*. Certes, l'*empowerment* de ce type n'est pas innovateur à l'échelle nord-américaine. Or, à l'échelle de Détroit, ce type de prise en charge par la communauté locale est relativement récent et les succès qui y sont associés sont inégalés à l'échelle de la ville dans la dernière décennie.

Corktown serait donc un cas emblématique où la prise en charge du développement urbain par la communauté locale constitue un succès, du moins selon ce qu'il est possible d'observer jusqu'à maintenant. En ce sens, le processus de revitalisation observable à Corktown confirmerait les thèses de Simard (2000), de Mah (2012) et de Bacqué (2006) qui prétendent que la renaissance d'un quartier tend à mieux fonctionner lorsqu'elle est portée par la communauté locale que lorsqu'elle est imposée par un échelon gouvernemental quelconque.

Toutefois, ce système de gouvernance comporte certaines limites. En effet, tel que le souligne Gallagher (2013), le principal défaut de la prise en charge de la revitalisation par la communauté locale est que les organismes mis en place pour gérer le développement local ne sont généralement pas démocratiquement élus. C'est notamment le cas de la CBA et de la CEDC dont les dirigeants ne sont pas désignés à la suite d'un vote populaire et, donc, qui ne se voient pas conférer le mandat de représenter l'ensemble de la population; cette représentativité est tributaire du bon vouloir des décideurs des différentes organisations. De plus, chaque organisme représente une population distincte au sein d'un même territoire, la CBA représente les entreprises, tandis que la CEDC adresse les préoccupations citoyennes sur le plan de l'urbanisme. Or, la CBA, notamment en raison de ses quatre années d'existence, possède une crédibilité et une capacité organisationnelle largement plus impressionnante que celle de la CEDC, organisme en construction lors de notre dernier passage sur le terrain. C'est donc dire que les intérêts de l'acteur économique, des entreprises, dans Corktown sont représentés plus solidement que les intérêts de la

population locale. Ceci est, entre autres choses, une raison pour laquelle la revitalisation de Corktown ne semble pas s'arrimer avec les besoins de la population locale; cette dernière ne possède pas les outils politiques pour faire valoir son point de vue. Donc, l'acteur dominant dans la zone d'étude, la CBA, a le pouvoir de transformer son territoire afin qu'il soit représentatif de son identité, par le fait même, cet acteur influence l'orientation de la revitalisation de ce territoire. Ici, la théorie de la territorialité (Di Méo, 2002; Piveteau, 1995; Raffestin, 1986; 1987) rejoint la réalité du terrain. Par ailleurs, le désir de la CEDC de conjuguer ses ambitions avec celles de la CBA révèle la dimension éminemment géopolitique de l'aménagement du territoire soulignée par Subra (2008), en ce sens que les initiatives urbanistiques développées par la CEDC n'ont que peu de chances de se concrétiser sans l'aval de la CBA.

8.2 La Michigan Central Station, un marqueur territorial

La perception est un concept analytique qu'il est ardu de mesurer avec précision. En effet, de nombreux facteurs influencent et modifient la perception faisant en sorte que cette dernière n'est jamais parfaitement stable, ni parfaitement claire, certaines zones grises persistent souvent ce qui complique l'analyse de ce concept pour le chercheur. Lorsqu'il est question de friches urbaines, les perceptions sont difficilement saisissables, de nombreuses variables, plus que nous en évaluons dans le cadre de cette recherche, influencent la construction et l'évolution de ce concept. Ceci étant dit, les variables que nous avons choisies afin d'évaluer l'implication de la perception dans le questionnement général nous apparaissent satisfaisantes des suites du travail de terrain. L'évaluation de ce concept analytique nous permettra, ultimement, de confirmer, ou d'infirmer, la première hypothèse secondaire de cette recherche.

« De manière générale, la production architecturale, mais aussi la patrimonialisation d'édifices hérités, sont des vecteurs très importants d'affirmation symbolique de groupes sociaux et de pouvoirs institutionnalisés » (Ripoll & Veschambre, 2005, p. 10). Or, est-ce que c'est le cas de la Michigan Central Station? Quel groupe social est le plus attaché à ce bâtiment? Ayant toujours été un lieu de transit, pratiquement un non-lieu, de par sa fonction en tant que gare, la Michigan Central Station n'a que brièvement fait partie des vies des gens qui l'ont fréquentée. Ceux qui se l'approprient aujourd'hui ne sont généralement pas des gens qui y ont pénétré durant sa vie utile. Leur motivation n'est donc pas de protéger la fonction première de ce lieu, mais plutôt de conserver ce qui est considéré comme un joyau architectural à l'échelle de la région du sud des Grands Lacs.

8.2.1 La valeur varie avec l'usage

L'analyse de la perception à l'égard de la Michigan Central Station selon les différents acteurs est révélatrice de son rôle dans la revitalisation de son quartier d'insertion. Compte tenu du poids relatif de ces acteurs dans le développement de Corktown, la perception des acteurs dominants a une importance supérieure à celle des acteurs n'ayant pas d'intérêts dans la revitalisation du quartier. C'est donc dire que, d'après les résultats présentés lors du chapitre précédent, la perception de la famille Moroun à l'égard de sa propriété n'est que peu pertinente pour répondre au questionnaire global de la recherche. En effet, il a été déterminé que pour la famille Moroun, la Michigan Central Station est perçue comme un « bargaining chip », ce faisant, le propriétaire utilise son bien à des fins purement égoïstes, ses visées rapport à son bâtiment ne sont pas en lien avec le développement de Corktown.

Il en va de même pour la municipalité, sa perception à l'endroit de la Michigan Central Station sert plutôt un objectif politique. En effet, les travaux de

rénovations effectués par la famille Moroun sur leur propriété, issus de négociations avec l'administration municipale, ont, tel que mentionné dans le chapitre précédent, un objectif d'accumulation de capital politique. Or, ce capital politique est utilisé pour souligner l'action de l'administration municipale qui tente de régler le problème des friches urbaines sur son territoire. Cependant, cet acteur utilise aussi, dans une moindre mesure, la revitalisation de Corktown pour accumuler du capital politique. Bien qu'il ne soit que peu impliqué dans le processus, cet acteur profite de la revitalisation pour faire la promotion du renouveau récent de sa ville. C'est donc dire que pour la municipalité, les deux phénomènes mis en relation tout au long de cette recherche, la friche urbaine et la revitalisation, sont des enjeux séparés qui sont traités en silo. Donc, même si le représentant municipal interviewé affirme que la Michigan Central Station est le point central d'où émane la revitalisation de Corktown, le calcul est que l'action la plus profitable politiquement est d'agir uniquement sur le bâtiment et non d'améliorer la cohabitation de la population locale avec ce dernier, notamment en autorisant les projets de modification du Roosevelt Park en façade. Cette situation est d'ailleurs vivement critiquée par un activiste, la CBA et la CEDC qui voient leurs projets en lien avec le Roosevelt Park être systématiquement bloqués par le gouvernement municipal qui ne semble y voir aucun intérêt politique. Car, ce serait effectivement des raisons politiques plutôt que financières qui pousseraient la Ville à rejeter ces projets, selon un activiste qui a lui-même amassé les fonds nécessaires au commencement de certains projets d'amélioration du Roosevelt Park³⁶.

Dans le cas des acteurs réellement impliqués dans le développement territorial, la Michigan Central Station porte une toute autre signification. S'il est vrai que les résidents, dont la perception est connue grâce aux commentaires des observateurs extérieurs, les commerçants et les organisations communautaires ont tous, individuellement des perceptions extrêmement variées en lien avec l'ancienne

³⁶ En effet, cet activiste a levé les fonds nécessaires à l'amélioration du Roosevelt Park, mais la Ville bloque son projet.

gare, il est possible de distinguer un élément fédérateur: la Michigan Central Station est un marqueur territorial dans Corktown. Effectivement, la célèbre ruine peut être qualifiée de lieu de l'en-attendant tel que défini par Baillargeon (2015), ce qui signifie que les perceptions à son endroit sont variées et polarisées au sein de la communauté locale, ce qui est vrai à l'échelle de Corktown. Néanmoins, il semble que la majorité de la population formant la collectivité locale au sens entendu par Simard (2000), c'est-à-dire les acteurs du développement urbain à l'échelle du quartier, estime que la Michigan Central Station agit comme un lieu emblématique du territoire.

Cela dit, il serait hasardeux d'affirmer que la Michigan Central Station joue un rôle identitaire pour la communauté locale. En effet, les nombreuses perceptions négatives à son égard démontrent que tous ne sont pas fiers de ce symbole de la déchéance de la ville et du quartier. Ce faisant, une certaine proportion de la population reconnaît la ruine comme un marqueur territorial en ce sens qu'il indique l'endroit spatial où se trouve le visiteur, mais pas au sens où la Michigan Central Station soit porteuse de l'identité territoriale. Autrement, s'il est indéniable que la Michigan Central Station fasse partie intégrante du paysage du quartier, elle ne définit pas son identité, pas plus qu'elle ne la porte, selon une proportion significative de la communauté locale (voir section 7.2.1).

8.2.2 Analyse scalaire de la « hauteur » du lieu

Mallach (2011) et Mah (2012) soutiennent qu'il y a un lien entre la distance du milieu de vie des gens et la perception que ces derniers entretiennent à l'égard d'un bâtiment en friche. D'après les résultats de notre recherche, nous pouvons confirmer cette affirmation. En effet, l'étude du cas de la Michigan Central Station montre que la distance fait varier les perceptions à l'égard de cette dernière, tel que

montré dans le chapitre précédent. À proximité de la gare, à l'échelle du quartier, les opinions sont diverses et très polarisées. Au contraire, à l'échelle de la ville de Détroit, les perceptions semblent plutôt négatives. Au sein de la couronne métropolitaine, les perceptions semblent plutôt positives.

L'évaluation de la variable précédente met en lumière le fait que la Michigan Central Station est signifiante pour la communauté locale qui la considère comme un marqueur territorial. De plus, certes la Michigan Central Station joue un rôle identitaire dans Corktown pour certains, mais cette perception n'est pas partagée par tous. Il est possible et pertinent d'approfondir cette analyse en confrontant la réalité observée sur le terrain et le concept du haut-lieu développé plus tôt (section 4.2.2.2), particulièrement en ce qui a trait à la temporalité de ce type de lieu. En effet, en reprenant toutes les temporalités des lieux établies par Bédard (2002a), lieu de mémoire, lieu exemplaire, lieu du cœur, non-lieu, entre-lieu, lieu attributs, lieux génériques, etc., nous pouvons conclure que la Michigan Central Station, compte tenu des différentes temporalités qu'elle soutient, devient un différent type de lieu pour les différentes échelles d'analyse, de même qu'elle est porteuse de plusieurs étiquettes à la fois.

Si la friche urbaine en question possède des caractéristiques propres aux non-lieux, nous ne sommes pas enclins à qualifier la Michigan Central Station comme tel. Les non-lieux sont, certes, issus de l'arrêt des activités qu'ils supportent, une caractéristique de l'ancienne gare. Par contre, les non-lieux se perdent dans la quantité de lieux similaires, ce qui n'est pas le cas de la Michigan Central Station qui, malgré son statut de friche urbaine, est considérée comme unique de par son histoire et son architecture. À l'échelle de Corktown, la Michigan Central Station jouait autrefois le rôle de lieu de mémoire en ce sens que la temporalité qu'elle représentait ne sous-entendait aucune perspective d'avenir. Depuis un certain temps, la Michigan Central Station tend à devenir un lieu exemplaire en raison du fait que le pouvoir

dominant dans Corktown entretient un espoir en un futur radieux pour le quartier et, conséquemment, laisse miroiter ce futur pour la ruine.

À l'échelle de la ville de Détroit, la Michigan Central Station agit plutôt comme un lieu attribut, c'est-à-dire un lieu parmi d'autres qui construisent l'identité territoriale. En effet, par son état de friche, l'ancienne gare ne représente pas autre chose, à l'échelle de Détroit, que le point le plus haut de l'ascension, puis le point le plus bas du déclin qu'a connu *Motor City*. Malgré le fait qu'elle soit célèbre et admirée par certains, la Michigan Central Station agit tout de même comme un rappel que Détroit est toujours aux prises avec une quantité ahurissante de bâtiments en friche. Ce faisant, ce lieu n'est pas, à cette échelle, pourvu d'une certaine « hauteur », elle est une friche urbaine symbolique du déclin parmi d'autres, au même titre que la Packard plant ou certains gratte-ciels du centre-ville.

À l'échelle métropolitaine, la Michigan Central Station joue plutôt le rôle d'un lieu du cœur en ce sens qu'elle existe dans une temporalité qui n'est pas définie. La relation quotidienne n'est pas établie, elle représente plutôt un monument rattaché à un passé lointain et flou pour lequel il n'existe pas de perspective d'avenir (Bédard, 2002a). Cependant, la Michigan Central Station ne semble pas s'élever au rang du bâtiment mythique, statut associé aux lieux du cœur tel que décrits par Bédard (2002a). En effet, étant un ancien lieu de transit, la population de Détroit, ce qui inclut également l'ancienne population ayant quitté la ville centre en suivant la vague du *white flight*, n'a jamais vraiment construit de lien fort avec ce bâtiment en marge du centre-ville. En ce sens, la Michigan Central Station représenterait surtout le passé glorieux de Détroit pour la population de la région métropolitaine se rendant, parfois, en tant que touriste et consommateur dans Corktown. En outre, les nuisances associées à la présence des friches urbaines n'ont pas traversé les frontières de Détroit, tel que le démontre la vigueur économique et démographique de la couronne métropolitaine. Également, les banlieusards ont longtemps vécu sans entretenir de contact avec la ville centre (Ryan, 2012), ce faisant, cette population, par son retour

vers Détroit, redécouvre cet espace appartenant au folklore. La Michigan Central Station étant l'emblème par excellence de la légende de *Motor City*.

8.2.3 L'âge, révélateur des époques

« Le lieu ne vit que par l'expérience de ceux qui le pratiquent » (Debarbieux, 195, p. 106). C'est dans cette optique que l'on peut expliquer les changements de perceptions à l'égard de la Michigan Central Station à travers le temps ainsi que selon les différents usages qui en ont été faits. Cette variable peut, d'ailleurs, être mise en relation avec la précédente, particulièrement en ce qui concerne le type de haut-lieu que représente la Michigan Central Station pour chaque groupe.

Tel que mentionné dans le chapitre précédent, le groupe des 60 ans et plus tend à avoir une opinion plutôt positive par rapport à la Michigan Central Station. Cependant, ce qui est frappant, c'est que les individus de cet âge semblent tous avoir une idée de plans pour reconverter la friche urbaine, l'unique mise en valeur à titre de ruine ne semble pas être une option. Ceci est probablement révélateur d'une nostalgie du temps où Détroit était un endroit présentant une grande vitalité économique et dont la Michigan Central Station symbolisait la puissance. Ce faisant, il semble inconcevable pour ce groupe que la ruine persiste dans cet état, elle doit avoir un futur productif.

Le groupe des 35 à 60 ans a plutôt connu les mauvais jours de Détroit. En effet, si le déclin de la ville s'est entamé dans les années 1950, c'est au tournant des années 1980 que la crise a atteint son paroxysme. De plus, la fermeture de la Michigan Central Station en 1988 a été, tel que souligné par un représentant d'organisme communautaire et un journaliste, un coup de poignard dans le cœur de la population. À ce choc s'ajoute également le fait que le bâtiment ait été investi par des

gens qui ont fait du secteur un endroit terrifiant. Ce faisant, pour cette tranche d'âge, la Michigan Central Station symbolise les promesses non tenues et les années de déchéance de leur ville. Ce qui explique, sans doute, la volonté de la majorité des gens de cette tranche d'âge ayant été interviewés de voir la ruine être détruite. D'ailleurs, ces gens ne conçoivent pas d'avenir autre que la démolition pour le bâtiment.

Inversement, les 35 ans et moins n'ont pas longtemps connu la Michigan Central Station durant ses années noires. En effet, les personnes de cette tranche d'âge ayant contribué à cette recherche à titre d'intervenants mentionnent les souvenirs qu'ils ont d'avoir eu la chance de pénétrer à l'intérieur du bâtiment. Il semble que ces individus n'entretiennent pas d'amertume envers la Michigan Central Station. C'est d'ailleurs ce groupe qui souhaite la mise en valeur du bâtiment, et ce, soit à l'état de ruine ou comme support à une activité productive. Comme le mentionne un représentant d'organisme communautaire, de plus en plus de gens vont avoir connu la Michigan Central Station telle qu'elle est actuellement. Ce faisant, la proportion de gens ayant cette perception du bâtiment tendra inévitablement à augmenter avec le temps.

8.2.4 Le spectacle médiatique

L'image véhiculée par les médias est partagée presque également entre le positif et le négatif en ce qui a trait au vocabulaire utilisé pour décrire la Michigan Central Station. Par contre les médias sont plutôt acerbes à l'endroit du propriétaire, Mr. Moroun. Ce faisant, le lien qui semble se créer dans la population lorsqu'il est question de la Michigan Central Station est que le bâtiment est associé à son propriétaire. En effet, dans tous les articles portant sur la Michigan Central Station, on retrouve une allusion à son propriétaire. L'inverse est vrai aussi, tous les articles

portant sur la famille Moroun mentionnent l'ancienne gare. Il semble donc impossible de dissocier la ruine et son propriétaire. Ce faisant, la couverture médiatique de la ruine semble favoriser le développement d'une perception négative à son égard, non seulement à travers le champ lexical, mais également par l'association systématique avec son propriétaire.

L'analyse de la perception à différentes échelles, tel que démontré dans la section 8.2.2, conjuguée à l'image de la Michigan Central Station diffusée par les médias porte à confirmer les dires des experts interrogés dans le cadre de cette recherche. En effet, selon ces experts, la population de Détroit, outre celle de Corktown, a une opinion plutôt négative de ce bâtiment, car elle n'est pas en contact avec ce dernier. Alors, l'unique source d'information permettant à cette population de se construire une certaine image de la ruine est celle diffusée dans les médias.

Il est important de noter que ceci semble également vrai pour les quartiers de Mexican Town et de North Corktown, même si ces espaces se trouvent à proximité de la Michigan Central Station. Dans le premier cas, pour la population de Mexican Town, la Michigan Central Station agit comme une barrière, elle symbolise la fin de leur territoire, selon un activiste local d'origine mexicaine. De plus, ce quartier fait face à l'arrière du bâtiment qui n'est absolument pas mis en scène de la même façon que la façade avant, on y retrouve pas un grand parc, mais plutôt la gare de triage. Ensuite, la population de North Corktown aperçoit effectivement la face principale de la Michigan Central Station. Cependant, une large autoroute en tranchée, l'I-75, sépare les deux quartiers. Ce faisant, cette population n'est pas particulièrement portée à se rendre vers le sud, dans Corktown.

En outre, aucun de ces articles (33) ne fait mention du quartier de Corktown lorsqu'il est question de la Michigan Central Station. Dans le même sens, seulement trois articles sur 26 portant sur Corktown font mention de la Michigan Central Station. Nous pouvons donc en conclure que le lien entre le Corktown et son

principal marqueur territorial ne se produit pas dans la couverture médiatique des deux éléments de cette recherche.

8.2.5 Le Roosevelt Park, point de salut

À l'instar des variables précédentes, la mise en scène de la Michigan Central Station suggère aussi de nombreuses perceptions polarisées. En effet, si l'architecture du bâtiment, un élément non négligeable de l'image que dégage la ruine (Ryan, 2012), suggère une symbolique de puissance et d'un passé glorieux, la mise en scène générale de l'ancienne gare n'incite pas à l'admiration. Le Roosevelt Park n'est pas un endroit accueillant, peu de percées visuelles offrent un coup d'œil sur la ruine. Elle est en mauvais état globalement et son orientation par rapport à la grille de rue en fait un obstacle pour la circulation.

D'après cette évaluation, il n'est pas surprenant de constater que les organisations œuvrant dans Corktown désirent apporter des améliorations au Roosevelt Park. La Michigan Central Station, nous l'avons dit, agit comme le principal marqueur territorial du quartier. Or, ce symbole n'est pas accessible pour la population locale ainsi que pour les visiteurs. Ce faisant, il apparaît stratégique que la CBA et la CEDC, les leaders de la revitalisation du quartier, tentent de trouver des moyens de mettre en valeur la Michigan Central Station par l'amélioration des installations dans le Roosevelt Park. La ruine est la principale carte de visite du quartier, c'est par elle que les visiteurs reconnaissent le quartier. Il est donc stratégique que le principal lieu d'où elle peut être observée soit rafraîchi et invitant. Étant donné le fait que ces organisations n'ont pas le pouvoir d'agir sur la structure en tant que telle, le Roosevelt Park devient le lieu privilégié de la mise en valeur. De plus, une mise en scène agréable et ludique aurait certainement l'effet de faire changer rapidement les perceptions à l'échelle du quartier, ces dernières seraient fort

probablement plus positives. Cependant, il est possible de douter du fait que cette initiative aurait un tel impact à l'échelle de Détroit. En fait, la forte appropriation d'un tel marqueur territorial accentuerait probablement l'effet de bulle exclusive présentement observable à Corktown par rapport aux quartiers voisins.

8.3 L'attractivité, rencontre du passé et du présent

Il a été établi au courant du quatrième chapitre que l'attractivité d'un espace est un ingrédient essentiel à sa revitalisation. Certes, les concepts de la gouvernance et de la gentrification jouent un rôle non négligeable sur la revitalisation urbaine. Or, c'est par l'analyse de l'attractivité que le processus de la revitalisation prend tout son sens. Par ailleurs, ce concept analytique est la pierre angulaire de la réponse à la seconde question secondaire de cette recherche. Conjuguée à certains éléments présentés plus tôt dans ce chapitre, l'application du concept de l'attractivité dans la zone d'étude est la dernière clé permettant de répondre au questionnement global de cette recherche. Voyons comment l'attractivité résidentielle et commerciale, de même que l'utilisation du marketing territorial, permettent de construire l'identité de Corktown. Par cette analyse, il sera possible de déterminer l'orientation du processus général de la revitalisation ce qui, ultimement, sera révélateur du rôle de la Michigan Central station sur ledit processus.

8.3.1 Le village gaulois

La facette résidentielle de l'attractivité est la première variable à évaluer en lien avec ce concept analytique. D'après l'analyse des résultats des indicateurs présentés au chapitre VII, il est possible d'en conclure que le quartier de Corktown

n'est pas particulièrement attractif pour une nouvelle population. Cependant, tous les experts interrogés lors des entretiens semi-dirigés notent peu de fluctuations dans le nombre de résidents dans le quartier depuis les 30 dernières années³⁷. Cette situation est en contradiction avec les propos de Hospers (2014) et Proulx et Tremblay (2006) lorsque ces derniers affirment qu'un espace tend à subir un déclin de sa population résidente lorsque son attractivité diminue. Cela dit, les indicateurs ont été appliqués dans le contexte d'un quartier en revitalisation de Détroit, inévitablement, le contexte particulier d'une *shrinking city* tend à confronter les principes théoriques. Car, si Corktown ne semble pas être un espace attractif en soit, ce quartier est définitivement plus attrayant que de nombreux autres espaces de Détroit.

D'abord, si les logements que l'on retrouve à Corktown semblent dispendieux par rapport à ce qu'il est possible d'observer à l'échelle de Détroit, les prix sont en fait bas relativement à la moyenne de la région métropolitaine. En effet, selon Aguilar (2016), le prix médian des maisons dans la couronne métropolitaine de Détroit serait de 165 000\$, tandis que selon le site internet Trulia (2017), une entreprise spécialisée dans l'évaluation du marché foncier, fixe le prix médian des maisons de Corktown³⁸ à 99 000\$. Aguilar (2016) souligne également que le prix médian des maisons vendues à Détroit est difficilement quantifiable précisément, de nombreuses transactions seraient conclues en argent comptant étant donné la difficulté pour la population de contracter une hypothèque. Par contre, nous pouvons affirmer, des suites des entretiens semi-dirigés, que Corktown est un secteur où les propriétés se vendent plus cher que la moyenne de la ville. Ensuite, nous avons déterminé que les emplois offerts dans les commerces de Corktown ne représentent pas d'opportunités intéressantes pour les habitants du quartier. Puis, les déplacements extraterritoriaux

³⁷Les données statistiques à ce sujet n'étant pas précises en ce qui concerne la zone d'étude, nous devons nous en remettre aux dires de ces experts.

³⁸Le secteur considéré comme Corktown par cette entreprise est un quadrilatère correspondant à l'ancien quartier historique, c'est-à-dire l'espace délimité à l'est par le Lodge Freeway, au nord par l'I-75, au sud par la rue Bagley et à l'ouest par le boulevard Rosa Parks. Donc, ce territoire ne correspond pas exactement à notre zone d'étude.

par un autre moyen de transport que la voiture ne sont pas aisés. Finalement, le quartier est relativement sécuritaire par rapport au reste de la ville. Selon ces données, Corktown n'est pas particulièrement attractif pour une population résidente.

Or, deux représentants d'organismes communautaires de même que deux activistes soulignent le fait que la population résidente de Corktown y vit depuis de nombreuses années. Ces gens, des Irlandais, des Mexicains et des Maltais, principalement, ont pris soin de leur maison durant les années de déclin de leur quartier. Ce faisant, le parc résidentiel est toujours en bon état. D'ailleurs, selon le professeur d'université, ce qui fait la force de Corktown ce n'est pas la revitalisation de son artère commerciale, ce serait plutôt le secteur résidentiel se trouvant entre le Lodge Freeway (à l'est) et le boulevard Rosa Parks (à l'ouest). Selon cet intervenant, ce sont les habitants de cet espace remarquablement bien préservé qui ont maintenu le quartier en santé. Il semble donc que la population résidente de Corktown soit restée attachée à son milieu de vie malgré la dégradation de ce dernier au fil des ans.

En lien avec ce constat, il est hasardeux de parler de gentrification dans le cas de Corktown. En effet, outre certains rares bâtiments où l'on retrouve des lofts de luxe, la population du quartier n'a que peu changé au fil du temps. Ce faisant, les experts interrogés ne soulignent pas de processus de gentrification autant dans le secteur résidentiel que commercial, actuellement, dans Corktown.

L'analyse de cette variable met donc en lumière le fait que les indicateurs utilisés pour l'évaluer n'étaient probablement pas adaptés à la réalité sur le terrain. L'attractivité résidentielle de Corktown semble être le résultat de l'attachement de la population à son milieu de vie et ce peu importe son état de dégradation. On note également que cette réalité n'est pas homogène à l'échelle de la zone d'étude. En effet, le boulevard Rosa Parks agit comme une fracture entre deux espaces au sein de Corktown au sens auquel nous l'avons défini. À l'est de ce boulevard, les maisons sont en bon état et on remarque peu de terrains vacants. Inversement, à l'ouest du

boulevard, les terrains vacants ou les maisons abandonnées sont plus nombreuses. Ceci serait le résultat des externalités négatives des mauvaises années de la Michigan Central Station. C'est donc dire que la friche urbaine aurait, durant un certain temps, eu un impact négatif sur l'attractivité territoriale de Corktown.

8.3.2 Destination tendance

L'attractivité résidentielle est effectivement un élément important dans le processus de la revitalisation d'un espace urbain. Cependant, l'attractivité commerciale est, bien évidemment, un ingrédient tout aussi essentiel afin de s'assurer du succès de l'entreprise de revitalisation (Poirot & Gérardin, 2010). Selon les indicateurs établis par ces auteurs, nous avons été en mesure d'évaluer le niveau de l'attractivité commerciale de la zone d'étude. Cette présente variable est éclairante, à l'instar de la précédente, en ce qui concerne la caractérisation du processus de revitalisation de Corktown.

Il a été établi précédemment que la population résidente locale avait continué de valoriser son milieu de vie malgré l'absence d'un secteur économique dynamique sur l'artère commerciale, la Michigan Avenue. Il semble que pour les commerçants, la présence de cette population, un bassin de consommateurs, ait été déterminante dans le processus de décision de s'implanter dans Corktown. Car c'est en effet la présence d'un marché plutôt que la disponibilité de la main-d'œuvre qui a attiré les commerçants dans le quartier. À ce titre, la présence des autoroutes, de même que la proximité avec le centre-ville ont joué un rôle déterminant dans l'arrivée de nouveaux entrepreneurs à Corktown.

Outre la présence d'un marché, c'est surtout le momentum de la revitalisation et l'identité territoriale qui moussent l'attractivité du quartier à l'étude. La prise de décision des commerçants, qui sont d'ailleurs tous des acteurs exogènes, de venir

s'installer dans Corktown est, selon les dires de tous les propriétaires sondés, le fruit d'une opportunité en ce qui concerne la disponibilité d'un local adéquat. Ceci est conjugué au fait que Corktown se présente comme étant un quartier tendance et une destination gastronomique de choix à l'échelle métropolitaine. Ce faisant, pour les acteurs exogènes, c'est plutôt la combinaison de ces deux facteurs qui rend le quartier attractif. La présence d'une population résidente relativement aisée de même que la labellisation de Corktown en tant que quartier historique ne jouent qu'un rôle de second ordre dans la prise de décision des commerçants. Cette analyse, bien que brève, semble fort révélatrice de l'orientation du processus de revitalisation de Corktown.

8.3.3 Une double identité

L'évaluation des indicateurs de cette variable, présentée dans le chapitre précédent, démontre que l'identité de Corktown se construit autour de la présence prédominante d'établissements offrant une expérience culinaire relativement haut de gamme. Ceci résulte, selon de nombreux commerçants et experts sondés, du succès fulgurant du restaurant Slow's BBQ qui a été le premier établissement de la Michigan Avenue à attirer une importante quantité de clients dans le quartier. Ce restaurant se trouve directement en face de la Michigan Central Station et, selon son propriétaire, le choix n'est pas anodin. L'ancienne gare a été un élément déterminant dans son choix d'établir son entreprise à cet endroit. Le succès du Slow's BBQ a encouragé d'autres restaurateurs à s'établir à proximité. L'impression que la revitalisation du quartier rayonne à partir de la Michigan Central Station vers l'est de la Michigan Avenue est issue de la présence de la concentration de restaurants et de bars à cet endroit. Effectivement, 5 des 14 restaurants ou bars se trouvant sur la Michigan Avenue, dans la zone d'étude, sont situés sur le même segment que le Slow's BBQ,

donc à proximité de l'ancienne gare. Ce faisant, l'association entre le processus de la revitalisation et la présence de la Michigan Central Station semble être évidente de prime abord. Or, les restaurateurs sondés affirment que la présence de la ruine n'était qu'un facteur marginal dans leur prise de décision pour l'emplacement de leur entreprise. Il apparaît donc que le caractère historique de Corktown et l'identité créée par l'arrivée de nouveaux commerces ne sont pas aussi intimement liés qu'il ne le semble.

La labellisation de Corktown en tant que quartier historique est omniprésente sur le territoire. En effet, cet atout dont dispose les leaders de la revitalisation est amplement mis à profit, particulièrement sur la Michigan Avenue. Cette labellisation joue un rôle double dans le processus de revitalisation. Premièrement, par la promotion du patrimoine bâti, les leaders du quartier définissent l'identité territoriale, les limites du Corktown historique sont clairement définies ce qui engendre une altérité avec les quartiers limitrophes. Il est important de noter ici que c'est l'approche de la promotion du patrimoine bâti qui est privilégiée et non sa mise en valeur; les leaders du quartier ne sont pas impliqués dans le maintien de l'esthétique de ce patrimoine, cette responsabilité incombe aux résidents et aux commerçants propriétaires. Le patrimoine bâti fait donc office de « décor officiel » du quartier et peut être qualifié de lieu attribut selon la définition de Bédard (2002a). Le deuxième impact de la labellisation est qu'il fait de Corktown une valeur sûre pour les visiteurs de la ville de Détroit, ceci est, par ailleurs, une des fonctions de la labellisation (Marcotte, Bourdeau, Leroux, 2011). Dans le contexte de la ville de Détroit, peu de quartiers peuvent se doter d'un label rassurant pour les visiteurs étant donné les ravages de la dévitalisation. Corktown possède donc cet avantage sur de nombreux autres quartiers dont l'identité n'est pas affirmée aussi formellement.

La réelle identité de Corktown dans le contexte actuel n'est cependant pas celle qui est soulignée par son patrimoine bâti. En effet, ce serait plutôt la vigueur de la revitalisation qui forgerait le plus son image. C'est également par l'orientation de

sa revitalisation que Corktown est en voie de devenir le quartier le plus prospère à l'ouest du centre-ville. La représentation par la Corktown Business Association d'entreprises hors du territoire de Corktown, dans North Corktown et Mexican Town, démontre l'attractivité de ce quartier. Par les actions de la CBA, Corktown étire l'empreinte de sa territorialité aux espaces limitrophes, de la façon dont l'entend Raffestin (1987). Or, ces espaces qui désirent être inclus sous le toponyme de Corktown ne peuvent le faire grâce à l'extension du label de quartier historique, les limites de l'étiquette semblent difficilement élastiques. Ce faisant, c'est en présentant le même type de commerces que Corktown que ses voisins peuvent se voir inclus dans l'amalgame. C'est cette partie de l'identité de Corktown qui semble donc être la plus attractive, ou du moins la plus instrumentalisée, autant pour les leaders du quartier que pour les commerçants des espaces voisins. En ce sens, le patrimoine bâti et, par extension, la Michigan Central Station ne joue qu'un rôle très marginal dans la construction de l'identité de Corktown qui tend à s'élargir. De plus, avec la mise en œuvre des projets du Tiger Stadium et du nord-est de Corktown, la place du patrimoine bâti tendra à être marginalisée, et la revitalisation commerciale deviendra la véritable identité du quartier.

8.4 Réponse au questionnement général

Nous y voici, après l'élaboration de la théorie, la présentation des résultats et la transposition de la réalité sur les principes développés dans la littérature, il est maintenant temps de connaître, finalement, la réponse à notre questionnement général de recherche.

8.4.1 Perceptions multiples et polarisées

Avant d'être en mesure de confirmer ou d'infirmier notre hypothèse principale de recherche, il est nécessaire de répondre aux deux questions secondaires qui ont guidé notre parcours jusqu'ici. La première question secondaire se lit comme suit : *comment la Michigan Central Station, du fait de son état d'abandon et en tant qu'élément central du patrimoine bâti du quartier de Corktown, est-elle perçue par les différents groupes d'acteurs impliqués dans la revitalisation du quartier?* L'hypothèse que nous avons posée en réponse à cette question stipule que la Michigan Central Station est une friche urbaine hautement symbolique et stratégique pour les différents acteurs de la revitalisation du quartier de Corktown.

Selon les résultats de cette recherche, il est possible d'affirmer que cette hypothèse est exacte, malgré quelques nuances. En effet, les acteurs principaux de la zone d'étude, la famille Moroun, le gouvernement municipal, la CBA et la CEDC, perçoivent tous la Michigan Central Station comme un atout stratégique. Néanmoins, pour tous ces acteurs, l'ancienne gare est porteuse d'enjeux différents qui ont été décrits plus tôt. Ce faisant, pour la famille Moroun, la Michigan Central Station ne revêt pas d'importance symbolique. Par contre, elle est stratégique dans une optique de négociation avec le gouvernement municipal. Pour ce dernier acteur, la friche urbaine est symbolique au sens où elle permet de diffuser un message politique à la population, elle est également stratégique en ce sens. Dans le cas de la CBA et de la CEDC, la ruine est d'une importance stratégique capitale en ce sens qu'elle et le parc en façade agissent comme un point de repère dans le quartier et comme un marqueur territorial de Corktown. Sur le plan symbolique, la Michigan Central Station représente, pour les leaders de la revitalisation, l'histoire de leur territoire et cette histoire est mise de l'avant par la promotion du patrimoine bâti du quartier. En ce sens, Debarbieux (1995) tient ces propos en faisant référence au patrimoine bâti :

avec lui, la société habille de formes bien concrètes ses propres valeurs; par le lieu, elle combine l'image de ces valeurs et celles du territoire. Cela est tout particulièrement vrai quand il s'agit d'un passé révolu dont on veut entretenir le souvenir (p. 108).

Si cette hypothèse semble exacte, il importe de la nuancer quelque peu, notamment en ce qui a trait à la notion de la perception présente dans la question. Lors de l'élaboration du cadre conceptuel (chapitre IV), nous avons décrit le concept du temps de veille tel que défini par Ambrosino et Andres (2008) ainsi que le concept du lieu de l'en-attendant (Baillargeon, 2015), deux temporalités caractéristiques de la friche urbaine. Or, dans la définition de ces concepts, la perception joue un rôle essentiel. En effet, ce qui définit le temps de veille est qu'il consiste, en partie, en une période de changement de perception à l'égard d'un bâtiment en friche qui passe de négative à positive grâce à une réappropriation informelle (Ambrosino & Andres, 2008). Les lieux de l'en-attendant sont, pour leur part, plutôt caractérisés par une temporalité floue durant laquelle les perceptions se multiplient (Baillargeon, 2015), contrairement au temps de veille durant lequel ces perceptions se fédèrent. Alors, d'après l'analyse des résultats présentés précédemment, il apparaît évident que la Michigan Central Station s'apparente à un lieu de l'en-attendant et, donc, qu'elle n'est pas entrée dans une phase de temps de veille au sens entendu par Ambrosino et Andres (2008). Ultimement, les perceptions à l'égard de la Michigan Central Station ne sont pas uniquement polarisées, elles sont à ce point multiples qu'il est impossible d'établir un consensus par rapport au futur du bâtiment.

En outre, certains auteurs ont défini diverses temporalités en lien avec la friche urbaine (Andres, 2010; Gravari-Barbas, 2010). Compte tenu de l'état actuel de la Michigan Central Station, la ligne du temps élaborée par Gravari-Barbas (2010) correspond mieux à la réalité. Évidemment, la Michigan Central Station n'est plus au stade de sa valeur d'usage, de sa vie utile. Cependant, il semble que les multiples perceptions recensées chez les différents acteurs ne permettent pas d'établir avec

certitude la temporalité de la friche. En effet, l'étape qui suit celle de la valeur d'usage, sur la ligne du temps en question, est celle du déchet, qui est suivie de l'étape de la reconnaissance populaire. Or, pour certaines personnes, la Michigan Central Station est considérée comme un déchet d'une époque antérieure, tandis que d'autres reconnaissent le bagage symbolique du bâtiment et militent pour sa mise en valeur.

Temporalité Gravari-Barbas (2010)

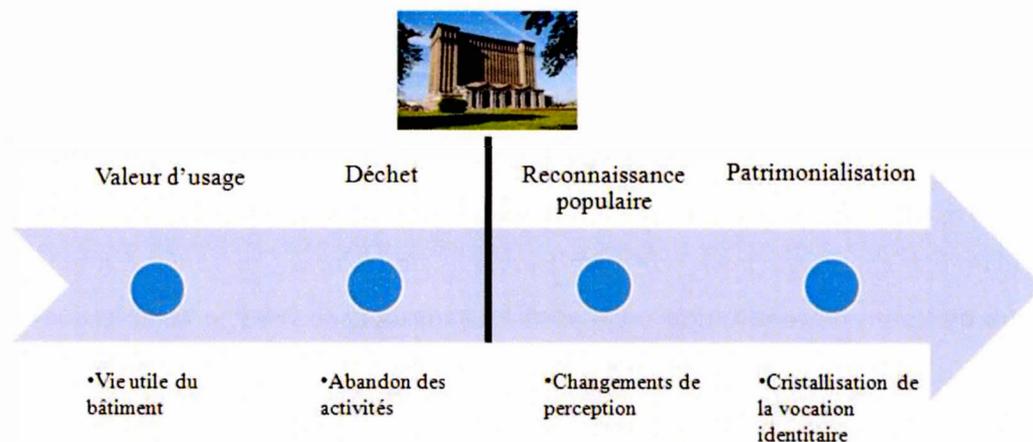


Figure 8.1 Temporalité de la Michigan Central Station selon l'échelle de Gravari-Barbas (2010)

Charles Gagné Fournier

Donc, s'il apparaît clair que la Michigan Central Station est un bâtiment symbolique et stratégique pour les acteurs impliqués dans le développement urbain de Corktown, il semble que les perceptions soient multiples dans la population en général, ce qui porte à confirmer l'hypothèse présentée plus haut avec certaines réserves. En effet, si l'ancienne gare tend à être valorisée, reconnue, par de nombreux

acteurs locaux, d'autres n'apprécient pas sa présence dominante dans le paysage local. En outre, tel que démontré plus tôt, les perceptions à l'égard de cette friche urbaine tendront à changer positivement. Or, est-ce que cela augmentera l'importance de son rôle dans le processus de revitalisation du quartier? Nous ne pouvons malheureusement que spéculer là-dessus. Néanmoins, il est indéniable que la friche urbaine représente un lieu significatif pour les acteurs ayant un impact réel sur le développement urbain de la zone d'étude.

8.4.2 Corktown, une destination

Si la première question secondaire se concentrait sur l'aspect de la perception à l'égard de la friche urbaine, la question qui suit interroge plus particulièrement le processus de revitalisation de la zone d'étude. *Comment se caractérise le processus de revitalisation actuellement observable dans le quartier de Corktown?* En réponse à cette question, notre intuition est que la revitalisation observable dans le quartier met en scène le patrimoine bâti pour en faire une destination plutôt qu'un milieu de vie. À l'instar de l'hypothèse à la question précédente, cette présente intuition semble être confirmée par les résultats de notre travail de terrain, mais il importe de nuancer cette affirmation.

La revitalisation de Corktown ne fait effectivement pas du quartier un milieu de vie, mais plutôt une destination commerciale. À cet égard, il est possible de confirmer la présente hypothèse. À preuve, l'identité qui est mise de l'avant par la labellisation du territoire ainsi qu'à travers l'image médiatique ne reflète qu'une mince dimension de l'identité territoriale. De plus, le fait que les résultats suggèrent que le quartier n'est pas particulièrement attractif pour une population résidente prouve que le développement de cet espace, principalement de la Michigan Avenue,

est plutôt orienté vers une dynamique de destination plutôt que de milieu de vie. Cette portion de l'hypothèse, selon notre recherche, semble être vraie.

La revitalisation de Corktown peut être considérée comme une forme d'*empowerment*, de développement local, notamment en ce qui a trait aux leaders de ce processus. Cependant, « ce type de développement [local] constituerait un mouvement social et spatial de reconquête du sens et du pouvoir pour les individus et les collectivités par la maîtrise du milieu local et des conditions de vie que l'on y retrouve » (Simard, 2000, p. 171). Corktown, malgré lui, est en quelque sorte un contre-exemple de cette affirmation. En effet, bien que de nombreuses initiatives de développement local se produisent dans ce quartier, le groupe de leaders de ces projets est plutôt homogène. Il consiste surtout en des hommes blancs ayant grandi en banlieue, ce qui est représentatif de la clientèle observée sur la Michigan Avenue, mais pas de la mixité ethnique de la population résidente du quartier. Bien que les leaders affirment ne pas vouloir être exclusifs, mais plutôt inclure le plus de gens possible dans leur aventure, il reste que les principaux porteurs de projets ne représentent pas l'ensemble de la population du quartier. Autrement dit, l'identité construite à travers le processus de la revitalisation de Corktown représente surtout les leaders du quartier et semble déconnectée de l'identité populaire traditionnelle.

Le lien établi entre le patrimoine bâti et la revitalisation du quartier est un aspect de cette hypothèse qui se doit d'être nuancé, il n'est certes pas aussi définitif qu'estimé au départ. La présence du patrimoine bâti n'est évidemment pas l'unique raison de la revitalisation rapide de Corktown par rapport aux quartiers voisins. En effet, la présence d'un parc immobilier en relativement bon état et avec une valeur marchande au-dessus de la moyenne à l'échelle de la ville fait en sorte qu'une base de clientèle se trouve déjà à proximité de l'avenue commerçante de la Michigan Avenue. De plus, certaines études démontrent qu'il est plus rentable de recycler un bâtiment à des fins commerciales que résidentielles (Halleux & Lambotte, 2008). Ceci confère à Corktown un avantage sur ses voisins sur le plan de l'attractivité. Ces derniers

devront en effet mener une revitalisation résidentielle autant que commerciale, alors qu'à Corktown, une revitalisation résidentielle n'a pas été nécessaire. Compte tenu de la nécessité de la présence d'une clientèle régulière dans les commerces, il est impératif que l'avenue commerçante se trouve dans un quartier présentant une densité de population relativement élevée, ce qui n'est pas le cas partout à Détroit. Toutefois, ce l'est pour Corktown. Ce paramètre est donc aussi à considérer dans l'analyse du processus global de la revitalisation commerciale du quartier. En outre, la situation géographique avantageuse de Corktown (à proximité du centre-ville et de trois autoroutes) ainsi que le dynamisme de sa revitalisation sont également des facteurs déterminants dans cette optique.

Finalement, tel que mentionné dans la section 8.3.3, les leaders de la revitalisation utilisent le patrimoine bâti pour faire la promotion du quartier. Cependant, ce patrimoine n'est pas mis en valeur, il n'est que présenté comme un atout. La nuance est importante. Donc, certes le patrimoine bâti est mis en scène et, effectivement, le quartier se développe pour devenir une destination plutôt qu'un milieu de vie. Toutefois, les deux éléments sont moins intimement liés qu'estimé.

8.4.3 Réponse à la question principale de recherche

La véracité des hypothèses secondaires de recherche ayant été établie, il est maintenant temps de se pencher sur l'hypothèse générale de cette recherche, de boucler la boucle. À la question : *en quoi la présence de la Michigan Central Station a-t-elle un impact sur la revitalisation commerciale du quartier de Corktown, à Détroit?*, nous avons répondu que la présence de la Michigan Central Station, en tant que partie intégrante du paysage, a une influence majeure sur revitalisation commerciale du quartier de Corktown en s'imposant comme le point central stratégique du renouveau du quartier. À la lumière des nuances apportées aux

hypothèses précédentes, il nous est impossible de confirmer entièrement cette intuition. Certes, la Michigan Central Station joue un rôle dans le quartier de Corktown. Toutefois, cet impact sur la revitalisation du quartier ne peut être qualifié de majeur.

La Michigan Central Station a joué un rôle au tournant des années 1990 en tant que porte étendard de la labellisation de Corktown comme un quartier historique, patrimonial. Ensuite, une fois la revitalisation lancée, l'importance de son rôle s'est quelque peu estompée, au même titre que celui de l'impact du label qui avait, dans les années 1990, attiré quelques nouvelles entreprises. Depuis les années 2000, la Michigan Central Station joue surtout le rôle du haut-lieu dans Corktown, la ruine est devenue une partie intégrante du paysage local. Voici son rôle dans le quartier.

Toutefois, il serait faux de prétendre qu'elle est un élément important du processus de revitalisation commerciale du Corktown historique. En effet, tel que le mentionnent les commerçants sondés, c'est le momentum de la revitalisation, d'abord, et la présentation d'une opportunité pour un local bon marché, ensuite, qui ont été les facteurs motivants leur prise de décision. En ce sens, le rôle de la Michigan Central Station sur la revitalisation de Corktown, depuis les 10 dernières années, est marginal. La vigueur de la revitalisation est le facteur principal moussant l'attractivité du territoire, « development creates development » tel que le soutient le représentant de la CBA. À tel point que les experts interrogés s'entendent pour dire que la Michigan Central Station devient un projet pour la communauté locale, c'est donc dire que la ruine profitera de l'élan de la revitalisation pour être remise en valeur plus que la revitalisation profite de sa présence dans le quartier pour s'enclencher. Tel que le souligne, avec justesse, un activiste interviewé : « ultimately, the train station could be a starting point for a neighbourhood, it is going to be the things developing around it that will make the place great. The train station would probably be the last thing to go through development ». Ce même activiste affirme également que: « the train

station is the landmark of Corktown », confirmant du même coup son rôle dans la construction identitaire de ce territoire en redéfinition.

Le rôle de la friche urbaine se limite à celui d'un lieu emblématique. Dans Corktown, la Michigan Central Station agit comme un haut lieu, cet élément est non-négligeable, particulièrement en ce qui a trait à la construction de l'identité locale. Cette identité est un élément fondateur du processus de revitalisation. « Parfois, ils [les hauts-lieux] coiffent une hiérarchie de lieux dont la base est faite de lieux génériques » (Debarbieux, 1995, p. 109) et c'est ici exactement le rôle de la Michigan Central Station dans Corktown. La symbolique est personnifiée dans le lieu qui agit sur l'espace pour le transformer en territoire, « les hauts-lieux renouvellent la charge de signification du territoire et ravivent sa dynamique comme milieu » (Bédard, 2002b, p. 236). La ruine agit également sur la dynamique territoriale en ce sens qu'elle stimule le débat sur l'avenir de l'espace urbain et remet en question la place du patrimoine bâti dans le redéveloppement d'un espace ayant connu le déclin.

Imagining change and reinventing place are important theoretical and practical acts for people who live within landscapes of industrial ruination and urban decline, as they help people to enter into dialogue with one another and identify challenges and constraints while seeking alternatives and possibilities (Mah, 2012, p. 175-176).

CONCLUSION

Détroit résulte d'un cauchemar en même temps qu'elle le nourrit. Le rêve américain, quant à lui, s'incarne et s'élabore dans les *suburbs*. Tout comme la ville sinistrée et la *suburbia* florissante renvoient à un seul et même processus, le cauchemar et le rêve américains ne sont sans doute que les deux facettes d'un même imaginaire. (Staszak, 1999, p. 297)

Le contexte des *shrinking cities* s'apparente, du moins dans ses conséquences, aux sévices d'un cataclysme sur un espace urbain. En effet, la population d'une ville affectée par le passage des crises menant au déclin est portée à fuir son milieu de vie, à l'instar de celle des endroits touchés par la guerre ou une catastrophe naturelle. Or, les villes affectées par une catastrophe, quelle qu'elle soit, ont tendance à faire preuve d'une incroyable résilience et à réinvestir l'espace déserté. Tout au long de ce mémoire de maîtrise, nous nous sommes posé cette question : qu'est-ce qui pousse ces gens à revenir vers le territoire désolé qu'ils ont abandonné? Il semble qu'une partie de la réponse se trouve dans la nostalgie envers l'ancien milieu de vie, un espace empreint d'une profondeur historique absente de la terre d'accueil de ces réfugiés de guerre, environnementaux ou économiques.

Dans le but de comprendre comment ce processus de retour vers l'espace délaissé, nous nous sommes attardés à décrire le cas du quartier de Corktown, un quartier en pleine période de revitalisation, donc de réinvestissement, et ce par la population qui l'avait autrefois déserté. Afin d'évaluer l'importance de la quête identitaire de ce retour, nous nous sommes interrogés sur le rôle de la Michigan Central Station, une ancienne gare maintenant à l'état de friche, sur ce processus. À nos yeux, ce bâtiment serait porteur d'une signification hautement symbolique et identitaire dans son territoire d'insertion et ce serait pour cette raison que le quartier de Corktown en particulier est actuellement en plein processus de revitalisation. Or, il

semble, après notre enquête, que cette hypothèse ne soit que partiellement confirmée. Car s'il est vrai que la Michigan Central Station soit porteuse d'une symbolique forte et qu'elle soit, pour une partie de la communauté locale, un référent identitaire, son rôle dans le processus global de la revitalisation du quartier est secondaire.

Face à ce constat, de nouvelles questions font surface. De nombreux chercheurs attribuent l'apparition des friches urbaines à la mondialisation économique. Plus largement, ils sont nombreux à affirmer que ce phénomène est non seulement un symptôme des crises de ce système, il est le résultat direct des inégalités territoriales et une preuve physique de l'exploitation inconsidérée des ressources et des vies humaines à l'échelle de la planète (Harvey, 2011; Jacobs, 1984; Mah, 2012; Staszak, 1999). Devant les ravages évidents du passage du système capitaliste sur un espace, ne serait-il pas temps d'entreprendre une réflexion par rapport à ce modèle basé sur la production et la consommation à outrance? À la lumière de la situation observable dans les *shrinking cities* de la *Rust Belt*, il semble que le système capitaliste présente des failles évidentes, dont la première serait... qu'il semble ne pas en présenter justement. En effet, qui aurait pensé, dans les années 1950, que Détroit ressemblerait à ce que l'on observe aujourd'hui? Cette ville pourtant si puissante qui subit un déclin inexorable, détruite par le même système l'ayant propulsée au sommet de la chaîne alimentaire industrielle états-unienne.

Dans la région de la *Rust Belt*, il est trop tard pour se poser de telles questions. Néanmoins, il importe de s'interroger sur le futur des rebus laissés par le passage du capitalisme, dont les témoins les plus probants sont les bâtiments en friche éparpillés dans l'espace urbain. Dans le contexte de la *Rust Belt*, certains soutiennent que, dans le cadre d'un processus de réinvestissement de l'espace et dans une optique de rentabilité de l'espace, les friches urbaines devraient soit être reconverties soit détruites. C'est, d'ailleurs, cette idéologie qui prédomine en ce qui a trait à l'avenir de la Michigan Central Station.

Or, cette idéologie de la croissance, du redéveloppement à tout prix rencontre de plus en plus d'opposants, et pas uniquement dans le cas de la Michigan Central Station. En effet, de nombreuses voix s'élèvent et proposent, certes, la mise en valeur des friches urbaines, mais d'une nouvelle façon, celle de leur mise en valeur à l'état de ruine. Serait-on, alors, entré dans une nouvelle phase, une nouvelle temporalité, de la vie des friches urbaines nord-américaines? Ces bâtiments représentaient autrefois des lieux nuisibles, dangereux pour la santé publique et l'environnement. Ils étaient considérés comme étant des endroits à éviter et dont il fallait se débarrasser.

Aujourd'hui les friches urbaines tendent à être revalorisées, notamment en raison du patrimoine historique qu'elles transportent. Si certains pensent toujours que les friches urbaines sont nuisibles, la pensée dominante tend à migrer vers la préservation et la mise en valeur de ces bâtiments. « La relation entre spatialité symbolique et espace géographique devrait plutôt être conçue sur le mode de l'ajustement interactif, la structuration narrative de l'une et fonctionnelle de l'autre devant se combiner dans un construit cohérent » (Debarbieux, 1995, p. 110). En ce sens, un représentant d'organisme communautaire rencontré lors du travail de terrain s'interroge sur le rôle du patrimoine bâti industriel. Pourrait-on considérer la préservation à l'état de ruine, à l'instar des châteaux du Moyen-âge et des ruines antiques, comme un témoin d'une époque glorieuse, mais révolue? Cette question à laquelle s'attache de nombreux enjeux politiques, économiques et identitaires qui la rendent éminemment complexe et, donc, conflictuelle, est, en fait, une réflexion sur notre relation, en tant que société, sur notre passé ainsi que sur l'appréhension et la gestion de notre futur.

Retour sur expérience

Sans avoir l'ambition de devenir un travail fondateur sur la relation entre le patrimoine bâti et la revitalisation spatiale, cette recherche a le mérite de soulever des questions pertinentes et révélatrices de la relation entre la société moderne, son passé et le territoire issu de la relation entre ces temporalités. Bien que nous ayons le sentiment du travail bien fait, nous devons souligner certaines limites de notre recherche.

D'abord, sur le plan conceptuel, il est possible de remettre en question l'emphase mise sur la perception. Bien que ce concept soit hautement pertinent dans le cadre d'un travail géographique, ses multiples définitions et sa nature éminemment abstraite en font un concept difficile à cerner, autant pour le chercheur que pour les participants aux entretiens dirigés et semi-dirigés. De plus, la recherche sur la perception implique la recension d'opinions. Ce faisant, certaines personnes pourraient éprouver une quelconque gêne à donner leur véritable opinion concernant l'enjeu de la protection du patrimoine bâti. Dans le même sens, cette opinion est rarement noire ou blanche, les nombreuses zones grises sont reflétées dans l'analyse des résultats qui deviennent relativement imprécis. Finalement, il y a un danger de biais de la part du chercheur. En effet, si nous décidons de travailler sur le patrimoine bâti, c'est parce que cette problématique nous intéresse. On devine alors un certain parti pris en faveur de la mise en valeur des éléments patrimoniaux de l'espace urbain qu'il fut ardu de censurer complètement tout au long de la réalisation de ce travail.

La seconde limite est celle de la taille de l'échantillon. Nous aurions, effectivement, gagné sur le plan méthodologique, si nous avions été en mesure de rejoindre un plus grand nombre de commerçants. De plus, il aurait été pertinent de contacter les entreprises œuvrant dans le domaine des nouvelles technologies se trouvant dans la zone d'étude. Car malgré le fait qu'elles ne correspondent pas parfaitement à ce qui était recherché par notre démarche, ces entreprises participent

indéniablement au processus de revitalisation du quartier. En ce sens, avec le recul, il aurait également été bénéfique de s'entretenir avec les propriétaires des franchises (Subway, White Castle, Firestone, etc.) présentes dans la zone d'étude. En effet, l'opinion de ces acteurs mérite certainement que l'on s'y attarde, ils sont des acteurs locaux au même titre que les commerces indépendants. À cet égard, notre perception de leur rôle sur les processus étudiés, que nous avons a priori estimé modeste, peut être considérée comme un biais de cette recherche.

En outre, notre recherche aurait certainement bénéficié de l'apport d'une population qui n'a pas été mise à contribution : les résidents du quartier. Par manque de temps et de moyens financiers, il nous a été impossible de construire un échantillon suffisamment large pour être représentatif des diverses opinions présentes dans la population résidente de la zone d'étude. Par manque de moyens financiers, en effet, car une technique qui aurait probablement fonctionné pour rejoindre cette population aurait été de déposer des questionnaires ainsi qu'une enveloppe timbrée dans toutes les boîtes aux lettres résidentielles de la zone d'étude. Or, il nous a été impossible de choisir cette avenue.

Pistes de recherche

Tout au long de cette recherche, de nombreuses interrogations sont nées. Évidemment, nous avons trouvé réponse à certains questionnements lors de la réalisation de ce travail. Or, d'autres thématiques ont été laissées en suspend, non pas par manque d'intérêt, mais plutôt par manque de temps et de ressources.

Si ce travail ne les a pas pris en compte, les friches urbaines non bâties représentent une thématique de recherche tout aussi féconde que la problématique explorée dans le cadre de ce mémoire. Certes elles n'ont pas la même portée

symbolique qu'une ancienne infrastructure en friche (un bâtiment industriel, institutionnel ou même un parc), mais elles peuvent certainement être des endroits où les différents pouvoirs exposés dans ce mémoire de maîtrise se rencontrent. Les terrains vacants dans les quartiers centraux pourraient tout à fait être le théâtre de la lutte entre des groupes de citoyens désireux de disposer de l'espace urbain et d'un propriétaire ou promoteur ayant pour unique objectif de faire fructifier son avoir grâce à la spéculation foncière. Dans un tel conflit, il serait certainement fort intéressant d'observer le comportement de l'acteur politique à toutes les échelles, de même que les pressions autant citoyennes qu'économiques provenant de l'extérieur du quartier concerné par la présence du terrain vacant. Également, aborder la question de la mobilisation citoyenne et l'organisation de ce rassemblement par l'angle spatial semble porteur de pistes de réflexion pertinentes.

Le contexte de la ville de Détroit est, nous l'avons dit plus tôt, un terreau fertile pour qui s'intéresse à la problématique des friches urbaines et à la revitalisation d'espaces désinvestis. Du point de vue de la friche urbaine, cette présente recherche s'est attardée à décrire le rôle de la Michigan Central Station dans son quartier d'insertion. Une telle étude pourrait également être effectuée en prenant l'exemple de la Packard Plant, une autre imposante friche urbaine qui a, indéniablement, un impact sur l'espace qui l'entoure. De plus, une comparaison des rôles respectifs de ces deux monuments en friche sur leurs environs ferait certainement émerger des questionnements complexes. La problématique des friches urbaines et de la revitalisation ne s'observe pas uniquement à l'échelle de la *Rust Belt*, ce phénomène est recensé à l'échelle internationale. À cet effet, est-il possible d'établir une comparaison entre deux bâtiments en friche et à forte valeur symbolique, mais dont les raisons ayant mené à l'état de la friche sont distinctes? Par exemple, comparer un bâtiment témoin des impacts d'une crise économique et un second partiellement détruit par un conflit armé. Les perceptions à l'égard des deux bâtiments sont-elles aussi variées et polarisées? Comment la population vit-elle à proximité de ces

friches? L'expérience de la revitalisation telle qu'observable à Corktown se reproduit-elle? Peut-on expliquer clairement, sans nuance, pourquoi ces bâtiments restent dans cet état de latence malgré le fait que l'espace autour soit des plus vibrants?

Pour en revenir à Détroit, d'autres pistes de recherche ont émergées du travail effectué sur le terrain. En effet, l'objectif avoué était de déterminer l'impact du patrimoine bâti sur la revitalisation d'un quartier central. Néanmoins, la revitalisation de certaines portions de cette ville est tout aussi captivante que l'histoire racontée par le patrimoine bâti qui la supporte. Les diverses communautés locales de Détroit vivent dans la pauvreté depuis des décennies et ont espérés, longtemps, le retour de l'industrie de l'automobile. Or, depuis quelques années, les citoyens réalisent que cette ré-industrialisations est improbable. Avec ce constat naît la question : « que fait-on, alors? ». Et la réponse, à Détroit, prend la forme de la coopération entre les habitants des quartiers qui se regroupent et collaborent à la reconstruction de leur milieu de vie et de l'économie locale. Cette réorganisation des ressources locales qui sont mobilisées dans l'atteinte d'une meilleure qualité de vie est un sujet tout désigné pour la géographie sociale.

Une autre branche de la géographie, la branche économique, devra également se pencher sur la situation des quartiers centraux de Détroit. L'étude de cas présentée tout au long de ce mémoire révèle un nouveau mode de développement économique et un retour de la proximité physique, spatiale, des producteurs, distributeurs et vendeurs. L'exemple des restaurants de la Michigan Avenue est éloquent. En effet, les nouveaux restaurants de la rue commerçante de Corktown se font un point d'honneur de s'approvisionner auprès des agriculteurs présents à proximité de leur commerce. Le tout se fait à quelques pas du centre-ville, pas dans une communauté rurale où la pratique pourrait sembler banale. Dans le même ordre d'idée, et pour compléter ce qui a été dit dans le paragraphe précédent, les nouveaux commerces de Détroit n'ont pas uniquement un objectif de profitabilité; les retombées sociales sont

également essentielles. Sans être de l'économie sociale, qui impose le respect de certains critères (gouvernance démocratique des entreprises, par exemple), la finalité de la revitalisation des quartiers de Détroit en prend la forme. Serait-ce donc dire qu'un mode de développement relativement nouveau en Occident et particulièrement dans les grandes villes est en train de naître à *Motor City*? Certes, le contexte physique en lien avec le taux de vacances de l'espace le permet, mais la vraie raison est probablement plus profonde. Sans aucun doute, Détroit, de par la nature et l'échelle du leadership menant sa revitalisation, ouvre la porte à une nouvelle façon de penser et planifier l'espace urbain, le maillage des fonctions et le rôle de la communauté locale.

ANNEXE A

GRILLES DES OBSERVATIONS

Jour:

Heure:

Durée de l'observation:

Michigan Central Station et Roosevelt Park

- Position du site par rapport à la rue
- Architecture
- État de préservation de la structure
- Accessibilité
 - À pied
 - À vélo
 - En voiture
 - En transport en commun
- Achalandage
 - Lieu d'arrêt?
 - Lieu de transit?
 - Vers où?
- Temps passé dans le parc
 - Moyenne
 - Activité?
 - Prise de photos
 - Activité sportive

- Activités ludiques

- Mobilier urbain
 - Quantité
 - État
 - Dispersion
- Arbres

Remarques:

Jour :

Heure :

Durée de l'observation :

Michigan Avenue

- Nombre de commerces
 - o Type de commerce
 - o Nombre de commerces indépendants
 - o Nombre de franchises
- État des bâtiments
 - o Résidentiels
 - o Commerciaux
- Fonctions
 - o Zones
 - o Mixité (résidentielle commercial)
 - Zones
- Achalandage
 - o Nombre de personnes
 - o Type de clientèle
- Terrains vacants
 - o Bâtiments abandonnés
 - o Terrain vague
 - o Taille
 - o Localisation
 - o Utilisation informelle
- Mobilier urbain
 - o Bancs
 - Nombre

- État
 - Dispersion
 - Poubelles
 - Nombre
 - État
 - Dispersion
 - Racks à vélo
 - Nombre
 - État
 - Dispersion
 - Éclairage de la rue
- Transport
 - Automobile
 - Utilisation relative
 - État des infrastructures
 - Facilité d'usage
 - Vélo
 - Utilisation relative
 - État des infrastructures
 - Facilité d'usage
 - À pied
 - Utilisation relative
 - État des infrastructures
 - Facilité d'usage
 - Transport en commun
 - Utilisation relative
 - État des infrastructures
 - Facilité d'usage
- Aménagement paysagé

- Arbres
- Bacs à fleurs
- Autre
- Parcs
 - Nombre
 - Taille
 - Fréquentation
 - Mobilier urbain
- Branding territorial
 - Comment?
 - Intensité
 - Dispersion

Remarques:

Jour :

Heure :

Durée de l'observation :

Corktown historique

- Fonctions
 - Zone
 - Mixité
- État des bâtiments
 - Résidentiels
 - Commerciaux
- Parc
 - Nombre
 - Taille
 - Fréquentation
 - Mobilier urbain
 - État
- Population
 - Importance des groupes d'âge
 - Présence de familles
 - Type de personnes

ANNEXE B

ENTREVUES DIRIGÉES: COMMERÇANTS

- 1- Êtes-vous originaire de Détroit?
 - a. Si oui, de quel quartier?
 - b. Si non, de quelle ville?
- 2- Depuis combien de temps votre commerce existe-t-il?
- 3- Combien de personnes employez-vous?
 - a. Quelle proportion de vos employés est originaire de Détroit?
 - b. De Corktown?
- 4- Qu'est-ce qui vous a poussé à ouvrir un commerce dans Corktown?
 - a. À quel point la présence de la Michigan Central Station dans le quartier a influencé votre décision de vous établir dans Corktown?
 - b. Quelle est votre opinion sur ce bâtiment?
- 5- Sentez-vous que vous avez le soutien de la population locale?
- 6- Quelle est la proportion de vos consommateurs qui sont originaire de Détroit par rapport à ceux qui sont originaire de la banlieue?
 - a. Quel est leur profil en général?
- 7- Dans quelle mesure sentez-vous que vous faites partie du processus de revitalisation en cours dans Corktown?
 - a. Avez-vous des projets visant la revitalisation, outre votre commerce, actuellement sur la table à dessin?
- 8- Comment avez-vous géré le processus de création de votre commerce?
 - a. En termes de rénovation du bâtiment?
 - b. En termes de financement du projet?

ANNEXE C

ENTRETIENS SEMI-DIRIGÉS : LES EXPERTS

- 1- Quelle est votre perception de la Michigan Central Station?
- 2- Comment interprétez-vous son rôle dans la revitalisation du quartier de Corktown?
- 3- Quelle est, selon votre expérience, la perception de la population de Corktown envers la Michigan Central Station?
 - a. La population de Corktown est-elle attachée à ce bâtiment symbolique?
 - b. Cette perception est-elle uniforme à l'échelle de la ville de Détroit?
- 4- Quelle est, selon vous, la perception de la municipalité en lien avec la Michigan Central Station?
- 5- Quelle est, selon vous, la perception de la famille Moroun en lien avec la Michigan Central Station?
- 6- Quelles sont les relations entre les différents acteurs du développement en lien avec la Michigan Central Station?
 - a. Qui sont les acteurs dominants et ceux qui œuvrent plutôt dans l'ombre?
 - b. Y a-t'il des alliances qui se forment?
 - c. Y a-t'il des frictions entre certains de ces acteurs?
 - d. Quelle sont les raisons de ces frictions?
 - e. Quels buts poursuivent les différents acteurs du développement en lien avec la Michigan Central Station?
- 7- Quelle est la vigueur de la revitalisation actuellement à Corktown?

- a. Quelle est la proportion de gens provenant de Détroit qui participent à la revitalisation?
 - b. Quelle est la proportion de gens venant de l'extérieur qui participent à la revitalisation?
 - c. Quel est le type de personne qui participe à la revitalisation du quartier?
 - d. Pensez-vous que la Michigan Central Station a un effet attractif sur cette population?
- 8- Quelle forme prend le leadership des initiatives de revitalisation?
- a. En quoi ce leadership se distingue-t-il des tendances antérieures et de celui présent dans d'autres quartiers en mutation? Par rapport au centre-ville et à Midtown, par exemple.
 - b. À quel point est-ce que les leaders de la revitalisation doivent innover pour parvenir à leurs fins?
- 9- Notez-vous de nouvelles tendances dans le développement urbain de Corktown?
- a. En termes de transport?
 - b. En termes de protection et préservation du patrimoine bâti?
 - c. En termes de gestion des terrains vacants?
- 10- À quel point est-ce que la localisation de la Michigan Central Station est-elle stratégique à l'échelle du quartier et, plus largement, de la ville?

ANNEXE D

FORMULAIRE DE CONSENTEMENT



Consent form

**The Revitalization of Central Neighborhoods by the
Reconversion of Brownfields: The Case of the Michigan
Central Station in Detroit.**

Information about the project

Responsible person

Responsible person: Charles Gagné Fournier

Studying program: Master in geography

E-mail: gagne_fournier.charles@courrier.uqam.ca

Phone number : 514-409-0926

Direction

Direction: Sylvain Lefebvre

School and Department: University of Quebec in Montreal (UQAM), department of geography

Faculty: Human sciences

E-mail: lefebvre.sylvain@uqam.ca

General goal of the research project

You are invited to take part in a research project aiming to understand the place of brownfields in the process of the revitalization of central neighborhoods in the city of Detroit, Michigan. This project looks more precisely at the case of the Michigan Central Station and its potential role in the revitalization process of the Corktown neighborhood in Detroit.

Task that you will be asked

Your participation consists in giving an individual interview during which you will be asked to give your opinion on the role, the potential, and the perspectives that you see regarding the present and future of the Michigan Central Station as an asset for the revitalization of the Corktown neighborhood.

This interview is numerically taped with your permission and will take about an hour of your time. The place and time of the interview are to be decided between you and the person responsible for the project. The transcription on numerical support that will follow will not permit to identify you.

Means of diffusion

The results of this research will be published in a masters degree thesis.

If you wish, the results of the present research will be communicated to you when available.

Advantages and risks

Your participation will contribute to the advancement of the knowledge and give a better understanding of the different challenges, potentials, and perspectives related to the reconversion of the Michigan Central Station and to its possible contribution to the revitalization of the Corktown neighborhood. There is no risk of important discomfort associated with your participation to this interview. You should however take note that some questions could revive some uncomfortable emotions related to past experiences. An appropriated help resource can be proposed to you if ever you want to discuss about your situation. You are free to not answer a question without having to justify yourself. It is the researcher's responsibility to suspend or end the interview if this person estimates that your well-being is compromised.

Anonymity and confidentiality

It is understood that the information gathered during the interview is confidential and that only the person responsible of the project and its direction will have access to the recording of the interview and to the content of its transcription. The researching material (numerical recording) and the consent form will be preserved separately and locked by the person responsible for the project and that for the entire duration of the project. The recordings and the consent forms will be destroyed a year after the final deposit of the master degree thesis.

Financial compensation

Your participation to this project is free of compensation

Questions about the project and about your rights

You can contact the person responsible of the project for additional questions about the project. You can also discuss with the research direction about the conditions in which your participation takes place and about your rights being a participant of the research.

The project in which you are participating has been approved in terms of research ethics with human beings by the Comity of research ethics for student projects of the Faculty of human sciences of the UQAM. For any questions that cannot be addressed to the research direction or to address a complaint or comments, you can contact the president of the comity by the intermediary of the coordination of the Comity :cerpe4@uqam.ca, 514-987-3636.

Acknowledgements

Your collaboration is important for the accomplishment of the project and we want to thank you for that.

Signatures*Participant*

I recognize having read the present form and voluntarily consent to participate to this research project. I also recognize that the person responsible for the project has answered my questions in a satisfying manner and that I have disposed of enough time to think about my decision to participate. I understand that my participation to this research is totally voluntary and that I can end it any time, without any penalty. I just have to inform the person who is responsible for the project.

I wish to be informed about the results of the research when they will be available: yes /
no

Name (pleaseprint), and contact information

Participant signature

Person responsible of the project

I declare to have explained the goal, the nature and the risk related to the project to the participating person and to have answered to the best of my knowledge the questions that were asked.

Responsible person's signature

Date

BIBLIOGRAPHIE

- 7.2 SQ MI. (2015) (Page consultée le 20 septembre, 2016). *A Report on Greater Downtown Detroit*, [En ligne]. (http://detroitsevenpointtwo.com/resources/7.2SQ_MI_Book_FINAL_LoRes.pdf).
- AGUILAR, L. (2015). Empty Michigan Central Depot to get 1,000 new windows, *The Detroit News*, février, [En ligne]. (<http://www.detroitnews.com/story/business/2015/02/23/michigan-central-station/23899469/>). Page consultée le 6 mars, 2016.
- AGUILAR, L. (2015). Moroun stidy up before Detroit land vote, *The Detroit News*, juillet, [En ligne]. (<http://www.detroitnews.com/story/business/2015/07/13/moroun-ambassador-bridge-detroit-riverside/30115883/>). Page consultée le 6 mars 2016.
- AGUILAR, L. (2015). Detroit council approves Riverside Park deal, *The Detroit News*, juillet, [En ligne]. (<http://www.detroitnews.com/story/news/local/detroit-city/2015/07/28/detroit-riverside-park-deal/30786379/>). Page consultée le 6 mars 2016.
- AGUILAR, L. (2016). Detroit area housing market hits new heights, *The Detroit News*, juin, [En ligne]. (<http://www.detroitnews.com/story/business/real-estate/2016/06/16/metro-detroit-housing-prices/85960488/>). Page consultée le 16 décembre 2016.
- AGUILAR, L. (2017). Bedrock to revamp former Free Press Building, *The Detroit News*, janvier, [En ligne]. (<http://www.detroitnews.com/story/business/2017/01/23/gilbert-bedrock-revamps-free-press-building/96959962/>). Page consultee le 4 mars 2017.
- AKERS, J. (2013). « Making Markets : Think Tank Legislation and Private Property in Detroit », *Urban Geography*, octobre, vol. 34, n° 8, p. 1070-1095.
- AMBROSINO, C. & ANDRES, L. (2008). « Friches en ville : du temps de veille aux politiques de l'espace », *Espaces et sociétés*, mars, n° 134, p. 37-51.
- ANDRES, L. (2006). Les espaces en marge et en déshérence dans la ville d'aujourd'hui : des trajectoires d'évolution à l'épreuve des politiques urbaines et de la population locale, in. UMR PACTE *Colloque Territoires, action*

sociale et emploi. Acte du colloque organisé par le Centre d'Études de l'Emploi, Cnam, Profession Banlieue, le 22 et 23 juin, Paris.

- ANDRES, L. (2010). « Reconquête culturo-économique des territoires délaissés : de l'importance du temps de veille et de ses acteurs transitoires », *Méditerranée*, septembre, n° 114, p. 1-23.
- ANDRES, L. & GRÉSILLON, B. (2011). « Les figures de la friche dans les villes culturelles et créatives », *Regards croisés européens*, janvier, tome 40, p. 15-30.
- AUSTIN, D. (2010). *Lost Detroit : Stories behind the Motor City's majestic ruins*, Charleston: The History Press.
- AUSTIN, D. (2013). After a century, Michigan Central train station's last stop is limbo., *Detroit Free Press*, décembre, [En ligne]. (<http://www.freep.com/story/news/local/michigan/detroit/2013/12/26/after-a-century-michigan-central-train-stations-last-stop-is/77154772/>). Page consultée le 4 mars 2016.
- AUSTIN, D. (2015). Last train left Detroit depot 27 years ago today, *Detroit Free Press*, janvier, [En ligne]. (<http://www.freep.com./story/news/local/detroit-reborn/2015/01/05/michigan-central-station-depot-detroit-ruins-abandoned/21291589/>). Page consultée le 4 mars 2016.
- AUSTIN, D. (2015). Don't kill Riverside Park deal just to get back at Morouns, *Detroit Free Press*, juin, [En ligne]. (<http://www.freep.com/story/opinion/columnists/2015/06/25/riverside-park-moroun/29175767/>). Page consultée le 7 mars 2016.
- BACQUÉ, M-H. (2006). « Empowerment et politiques urbaines aux États-Unis », *Géographie, économie, sociétés*, janvier, vol. 8, p. 107-124.
- BACQUÉ, M-H. & FOL, S. (2005). « Ségrégation et politiques de mixité sociale aux États-Unis », *Information sociales*, mai, n° 125, p. 82-93.
- BAILLARGEON, T. (2015). *Les lieux de l'en-attendant : Le cas du Generalstab de Belgrade*, thèse de doctorat non-publiée. Montréal : Université du Québec à Montréal, Département d'Études urbaines et touristiques.
- BEAUDET, G. (1997). « Domaines "vides" et structuration morphologique de l'agglomération montréalaise », *Cahiers de géographie du Québec*, avril, vol. 41, n° 112, p. 7-29.

- BÉDARD, M. (2002a). « Une typologie du haut-lieu, ou la quadrature d'un géosymbole », *Cahiers de géographie du Québec*, avril, vol. 46, n° 127, p. 49-74.
- BÉDARD, M. (2002b). « De l'être-ensemble à l'être-au-monde : le rôle du haut-lieu », *Ethnologies*, vol. 24, n° 2, p. 229-241.
- BÉDARD, M. (2015). *Méthodologie et méthodes de la recherche en géographie, GEO-8011*. Montréal : Université du Québec à Montréal, Département de géographie.
- BENALI, K. (2012). « La reconversion des friches industrielles en quartiers durables : aperçu théorique », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 56, n° 158, p. 297-312.
- BENEDETTI, M. (2016). Corktown commercial property prices are anyone's guess, *Crain's Detroit Business*, janvier, [En ligne]. (<http://www.crainsdetroit.com/article/20160130/NEWS/160129787/corktown-commercial-property-prices-are-anyones-guess>). Page consultée le 9 mars 2016.
- BERMAN, L. (2015). Another promise to repair Detroit's temple of gloom, *The Detroit News*, mai, [En ligne]. (<http://www.detroitnews.com/story/opinion/columnists/laura-berman/2015/05/04/another-promise-repair-detroits-temple-of-gloom/26897855>). Page consultée le 6 mars 2016.
- BETANCUR, J. (2002). « Can Gentrification Save Detroit? Definition and Experiences from Chicago », *The Journal of Law in Society*, vol. 4, n° 1, p. 1-12.
- BONTJE ET AL. (2013). « Shrinking cities: Notes for the further research agenda », *Cities*, mars, n° 35, p. 221-225.
- BORJA, J. (2007). L'attractivité: les conditions locales de la réussite globale, in J-P. Blais, P. Ingallina, M. Vernier (dir.) *L'attractivité des territoires : regards croisés*. Actes du colloque organisé par le Ministère de l'Écologie, de l'énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du territoire, les mois de février à juillet, Lille, p. 37-40.
- BOWMAN, A. & PAGANO, M. (2000). « Transforming America's Cities : Policies and Conditions of Vacant Land », *Urban Affairs Review*, mars, vol. 35, n° 4, p. 559-581.

- CITY DATA. (2016) (Page consultée le 20 septembre 2016). *Corktown neighborhood in Detroit, Michigan (MI), 48216, 48226, 48201 detailed profile*, [En ligne]. (<http://www.city-data.com/neighborhood/Corktown-Detroit-MI.html>).
- CLAVAL, P. (1974). « La géographie et la perception de l'espace », *Espace Géographique*, tome 3, n° 3, p. 179-187.
- CLERVAL, A. (2011). « L'occupation populaire de la rue : un frein à la gentrification? », *Espaces et sociétés*, janvier, n° 144-145, p. 55-71.
- CORKTOWN BUSINESS ASSOCIATION. (2016) (Page consultée le 22 novembre 2016). *Public Space Development*, [En ligne]. (<http://www.corktownedc.com/menu/>).
- DANIELS, S-M. (2015). Bobcat Bonnie's is Corktown's new neighbourhood joint, *Detroit Metro Times*, octobre, [En ligne]. (<http://www.metrotimes.com/detroit/bobcat-bonnies-is-corktown-new-neighborhood-joint/Content?oid=2375481>). Page consultée le 9 mars 2016.
- DANIELS, S-M. (2015). Mudgie's goes from sandwich shop to elegant night spot, *Detroit Metro Times*, novembre, [En ligne]. (<http://www.metrotimes.com/detroit/mudgies-goes-from-sanfwich-shop-to-elegant-night-spot/Content?oid=2383028>). Page consultée le 9 mars 2016.
- DANIELS, S-M. (2016). Is St. Cece's Pub for sale?, *Detroit Metro Times*, janvier, [En ligne]. (<http://www.metrotimes.com/Blogs/archives/2016/01/28/is-st-ceces-pub-for-sale>). Page consultée le 9 mars 2016.
- DANIELS, S-M. (2016). Get Rubbed, *Detroit Metro Times*, mars, [En ligne]. (<http://www.metrotimes.com/detroit/get-rubbed/Content?oid=2400533>). Page consultée le 9 mars 2016.
- DEBARBIEUX, B. (1995). « Le lieu, le territoire et trois figures de rhétorique », *Espace géographique*, vol. 24, n° 2, p. 97-112.
- DELICATO, A. & DEMERY, J. (2007). *Images of America : Detroit's Corktown*, Charleston: Arcadia Publishing.
- DETROIT FUTURE CITY (2012a) (Page consultée le 22 janvier 2015). *The Economic Growth Element : The Equitable City*, [En ligne]. (https://detroitfuturecity.com/wp-content/uploads/2014/12/DFC_EconomicGrowth_2nd.pdf).

- DEVITO, L. (2014). The UFO Factory lands in Corktown, *Detroit Metro Times*, septembre, [En ligne]. (<http://www.metrotimes.com/detroit/the-ufo-factory-lands-in-corktown/Content?oid=2249264>). Page consultée le 9 mars 2016
- DEVITO, L. (2014). Detroit to get even more abandoned warehouses turned into art centers, courtesy of NYC's Galapagos Art Space, *Detroit Metro Times*, décembre, [En ligne]. (<http://www.metrotimes.com/Blogs/archives/2014/12/08/detroit-to-get-even-more-abandoned-warehouses-turned-into-art-spaces-courtesy-of-nycs-galapagos-art-space>). Page consultée le 8 mars 2016.
- DEVITO, L. (2015). Corktown's beloved Casey's Pub returns with updates, *Detroit Metro Times*, janvier, [En ligne]. (<http://www.metrotimes.com/Blogs/archives/2015/01/22/corktowns-beloved-caseys-pub-returns-with-updates>). Page consultée le 9 mars 2016.
- DIAMOND, A. & DURKHEIM, V. (2013). « De l'arsenal de la démocratie au parc à thème apocalyptique : pauvreté et impuissance à Détroit », *L'Esprit du temps*, n° 37, p. 91-100.
- DI MÉO, G. (2002). « L'identité: une médiation essentielle du rapport espace / société », *Géocarrefour*, vol. 77, n° 2, p. 175-184.
- DI MÉO, G. (2004a). « Une géographie sociale dans le triangle des rapports hommes, sociétés, espaces », in. Bulletin de l'Association de géographes français (dir) *Géographie sociale : Quelle géographie sociale?*, juin, n° 2, p. 193-204.
- DI MÉO, G. (2004b). « Composantes spatiales, formes et processus géographiques des identités », *Annales de géographie*, vol. 113, n° 638-639, p. 339-362.
- DI MÉO, G. (2007). « Identités et territoires : des rapports accentués en milieu urbains? », *Métropoles*, mai, n° 1, p. 69-94.
- DI MÉO, G. (2008). « Une géographie sociale entre représentations et action », *Représentations, Actions, Territoires*, n° 23, p. 1-8.
- ESHUIS, J. KLIJN, E-H. BRAUN, E. (2014). « Marketing territorial et participation citoyenne: le branding, un moyen de faire face à la dimension émotionnelle de l'élaboration des politiques? », *Revue Internationale des Sciences Administratives*, janvier, vol. 80, p. 153-174.
- ESQUINCA, M. (2015). Inside Michigan Central Station : Renovations, including 600 new windows, *Crain's Detroit Business*, août, [En ligne]. (<http://www.craindetroit.com/article/201550813/NEWS/150819920/inside->

- michigan-central-station-renovations-including-600-new-windows). Page consultée le 9 mars 2016.
- FARLEY, R. *ET AL.* (1993). « Continued Racial Residential Segregation in Detroit “Chocolate City, Vanilla Suburbs” Revisited », *Journal of Housing Research*, vol. 4, n° 1, p. 1-39.
- FELTON, R. (2015). Mixed reaction among some for Riverside Park deal with Moroun, *Detroit Metro Times*, avril, [En ligne]. (<http://www.metrotimes.com/Blogs/archives/2015/04/29/mixed-reaction-among-detroit-officials-for-riverside-park-deal-with-moroun>). Page consultée le 9 mars 2016.
- FERRETTI, C. (2015). Council postpones proposed Moroun lan swap, *The Detroit News*, juillet, [En ligne]. (<http://www.detroitnews.com/story/news/local/detroit-city/2015/07/14/detroit-riverside-park/30122551/>). Page consultée le 7 mars 2016.
- FERRETTI, C. (2015). Moroun company pays \$3M toward Riverside Park fix-up, *The Detroit News*, septembre, [En ligne]. (<http://www.detroitnews.com/story/news/local/detroit-city/2015/09/01/riverside-park/71530750/>). Page consultée le 7 mars 2016.
- FOL, S. & CUNNINGHAM-SABOT, E. (2010). « Déclin urbain » et Shrinking Cities : Une évaluation critique des approches de la décroissance urbaine », *Annales de géographie*, mars, n° 674, p. 359-383.
- FOLEY, A. (2014). As spotlight shines on new biz, longtime shops in Corktown feel left out, *Crain's Business Detroit*, octobre, [En ligne]. (<http://article/20141019/NEWS/310199999/as-spotlight-shines-on-new-biz-longtime-shops-in-corktown-feel-left>). Page consultée le 9 mars 2016.
- FONTAN, J-M. KLEIN, J-L. TREMBLAY, D-G. (2004). « Innovation et société: pour élargir l'analyse des effets territoriaux de l'innovation », *Géographie, Économie, Société*, février, vol. 6, p. 115-128.
- FORBES MAGAZINE (2016). #1011 Manuel Moroun & Family, *Forbes Magazine*, [En ligne]. (<http://www.forbes.com/profile/manuel-moroun/>). Page consultée le 16 décembre 2016.
- FRANKLIN, R. (2014). The Landscape of Population Decline in the United States: Considering the Role of the Demographic Components of Change and Geography, in H. Richardson & C-W. Nam (dir.) *Shrinking Cities : A Global Perspective*, New York: Routledge, p. 74-84.

- GALLAGHER, J. (2013). *Revolution Detroit : Strategies for Urban Reinvention*, Detroit: Wayne State University Press.
- GALLAGHER, J. & AUSTIN, D. (2014). \$80 million for the train station? Skeptics doubt it., *Detroit Free Press*, septembre, [En ligne]. (<http://www.freep.com/story/money/business/michigan/2014/09/16/80million-for-the-train-station-skeptics-doubt-it/15691995>). Page consultée le 4 mars, 2016.
- GALLAGHER, J. (2015). New windows, new life for the train station?, *Detroit Free Press*, février, [En ligne]. (<http://www.freep.com/story/money/business/michigan/2015/02/23/moroun-depot-architecture/23894001/>). Page consultée le 4 mars 2016.
- GALLAGHER, J. (2015). Windows coming back, but what to do with train station?, *Detroit Free Press*, août, [En ligne]. (<http://www.freep.com/story/money/business/michigan/2015/08/14/detroit-train-moroun-economy-urban-corktown-mexicantown-development/3107217/>). Page consultée le 4 mars 2016.
- GALLAGHER, J. (2015). Are new train station windows historically accurate?, *Detroit Free Press*, août, [En ligne]. (<http://www.freep.com/story/money/business/michigan/2015/08/20/moroun-central-michigan-depot-detroit-architecture-preservation-train-michigan-central-windows/31931263/>). Page consultée le 7 mars 2016.
- GALLAGHER, J. (2015). Morouns float idea of moving operations to train depot, *Detroit Free Press*, août, [En ligne]. (<http://www.freep.com/story/money/business/michigan/2015/08/25/detroit--moroun--michigan-central--residential--office-gilbert/32323385/>). Page consultée le 7 mars 2016.
- GALLAGHER, J. (2015). Old train station, new uses: Many ideas floated over time, *Detroit Free Press*, février, [En ligne]. (<http://www.freep.com/story/money/business/michigan/2015/02/24/moroun-depot-kilpatrick/23937135>). Page consultée le 4 mars 2016.
- GALLAGHER, J. (2015). For train station window team, a very good year., *Detroit Free Press*, février, [En ligne]. (<http://www.freep.com/story/money/business/michigan/2015/02/24/moroun-depot-chamberlain/23934179/>). Page consultée le 4 mars 2016.
- GALLAGHER, J. (2016). Easy road to new Moroun bridge could have a roadblock, *Detroit Free Press*, février, [En ligne]. (<http://www.freep.com/story/money/business/michigan/2016/02/20/detroit->

- [windsor-moroun-mdot-dnr-riverside/80458932/](#)). Page consultée le 7 mars 2016.
- GALSTER, G. (2002). « Gentrification as Diversification : Why Detroit Needs it and How Can it Get it », *The Journal of Law in Society*, vol. 4, n° 29, p. 29-43.
- GALSTER, G. (2014). Driving Shrinking Detroit, in H. Richardson & C-W. Nam (dir.) *Shrinking Cities : A Global Perspective*, New York: Routledge, p. 207-218.
- GEORGES, S. (2015). New windows for Michigan Central train station, *Detroit Free Press*, août, [En ligne]. (<http://www.freep.com/videos/news/local/michigan/detroit/2015/08/14/31706949/>). Page consultée le 4 mars, 2016.
- GOVERS, R. & GO, F. (2009). Place Branding : Glocal, Virtual and Physical Identities, Constructed, Imagined and Experienced, New York : Palgrave MacMillan.
- GRAVARI-BARBAS, M. (2010). « Culture et requalification de friches: le front pionnier de la conquête des marges urbaines », *Méditerranée*, septembre, n°114, p. 85-94.
- GRODACH, C. & LOUKAITOU-SIDERIS. (2007). « Cultural Development Strategies and Urban Revitalization », *International Journal of Cultural Policy*, Novembre, Vol. 13, n° 4, p. 349-370.
- GROSS, A. (2015). Windsor says 'Ambassador Bridge is crumbling,' Matty Moroun says 'nope', *Detroit Metro Times*, octobre, [En ligne]. (<http://www.metrotimes.com/Blogs/archives/2015/10/16/windsor-says-ambassador-bridge-is-crumbling-matty-moroun-says-nope>). Page consultée le 9 mars 2016.
- GUILLEN, J. (2014). Michigan Central Station could see \$80M makeover, *Detroit Free Press*, septembre, [En ligne]. (<http://www.freep.com/story/news/local/2014/09/15/michigan-centra-station-could-see-80m-makeover/15639075>). Page consultée le 4 mars 2016.
- GUYETTE, C. (2003). A hole in the heart, *Detroit Metro Times*, août, [En ligne]. (<http://www.metrotimes.com/detroit/a-hole-in-the-heart/Content?oid=2176756>). Page consultée le 8 mars 2016.
- HALLEUX, J-M. & LAMBOTTE, J-M. (2008). « Reconstruire la ville sur la ville. Le recyclage et le renouvellement des espaces dégradés », *Territoire(s) wallon(s)*, décembre, n° 2, p. 8-22.

- HARVEY, D. (1989). « From managerialism to entrepreneurialism: the transformation in urban governance in late capitalism », *Geografisk Annaler*, vol. 71, n° 1, p. 3-17.
- HARVEY, D. (2011). *Le capitalisme contre le droit à la ville : Néolibéralisme, urbanisation, résistances*, Paris : Édition Amsterdam.
- HENNING, L. (2015). New plans for old Tiger Stadium, *The Detroit News*, février, [En ligne]. (<http://www.detroitnews.com/story/opinion/columnists/lynn-henning/2015/02/23/sports-field-honor-tiger-stadiumroots/23864315>). Page consultée le 9 mars 2016.
- HOLLANDER, J. ET AL. (2009). « Planning Shrinking Cities », p. 3-37.
- HOSPERS, G-J. (2014). Urban shrinkage in the EU, in H. Richardson & C-W. Nam (dir.) *Shrinking Cities : A Global Perspective*, New York: Routledge, p. 47-58.
- ILMONEN, M. (2007). *Branding city – vendre un produit ou créer une identité?*, in J-P. Blais, P. Ingallina, M. Vernier (dir.) *L'attractivité des territoires : regards croisés*. Actes du colloque organisé par le Ministère de l'Écologie, de l'énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du territoire, les mois de février à juillet, Lille, p. 33-36
- INGALLINA, P. (2007). L'attractivité des territoires, in J-P. Blais, P. Ingallina, M. Vernier (dir.) *L'attractivité des territoires : regards croisés*. Actes du colloque organisé par le Ministère de l'Écologie, de l'énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du territoire, les mois de février à juillet, Lille, p. 9-18
- JACOBS, J. (1984). *Les villes et la richesse des nations : Réflexions sur la vie économique*. Boréal.
- JACKMAN, M. (2014). Corktown Rises: Michigan Ave. Has a New Shine, *Detroit Metro Times*, février, [En ligne]. (<http://www.metrotimes.com/detroit/corktown-rises-michigan-ave-has-a-new-shine/Content?oid=2144042>). Page consultée le 8 mars 2016.
- JACKMAN, M. (2014). Gold Cash Gold completes a busy year for Corktown, *Detroit Metro Times*, décembre, [En ligne]. (<http://www.metrotimes.com/Blogs/archives/2014/12/06/gold-cash-gold-completes-a-busy-year-for-corktown>). Page consultée le 8 mars 2016.
- JACKMAN, M. (2015). Marking the closure of Michgian Central Station 27 years ago, *Detroit Metro Times*, janvier, [En ligne].

- (<http://www.metrotimes.com/Blogs/archives/2015/01/06/marking-the-closure-of-michigan-central-station-27-years-ago>). Page consultée le 8 mars 2016.
- JACKMAN, M. (2015). The problem with Michigan Central Station's new windows, *Detroit Metro Times*, août, [En ligne]. (<http://www.metrotimes.com/Blogs/archives/2015/08/21/the-problem-with-michigan-central-station-new-windows>). Page consultée le 8 mars 2016.
- JANIN, C. & ANDRES, L. (2008). « Les friches : espaces en marge ou marges de manoeuvre pour l'aménagement des territoires », *Annales de géographie*, mai, vol. 5, n° 663, p. 62-81.
- KAFFER, N. (2014). Moroun low-balls Detroit, but city too smart to fall for it, *Detroit Free Press*, septembre, [En ligne]. (<http://www.freep.com/story/opinion/columnists/nancy-kaffer/2014/09/13/nancy-kaffer-moroun-low-balls-detroit-but-city-too-mart-to-fall-for-it/15587395/>). Page consultée le 7 mars 2016.
- KAFFER, N. (2015). Look back : What's it like to own the train station?, *Detroit Free Press*, décembre, [En ligne]. (<http://www.freep.com/story/opinion/columnists/nancy-kaffer/2015/12/27/moroun-train-station/77694232/>). Page consultée le 4 mars 2016.
- KLEIN, S. (2003). The neighborhood that wouldn't die, *Detroit Metro Times*, août, [En ligne]. (<http://www.metrotimes.com/detroit/the-neighborhood-that-wouldnt-die/Content?oid=2176724>). Page consultée le 8 mars 2016.
- LADWEIN, R. (2003). Les modalités de l'appropriation de l'expérience de consommation : le cas du tourisme urbain, in E. Remy, I. Garubau-Moussaoui, D. Desjeux, M. Filser (dir) *Sociétés, consommations et consommateurs*, Paris, L'Harmattan, p. 85-98.
- LELOUP, F. MOYART, L. PECQUEUR, B. (2005). « La gouvernance territoriale comme nouveau mode de coordination territoriale? », *Lavoisier*, avril, vol. 7, p. 321-332.
- LESSENBERRY, J. (2014). Politics & Prejudices : Matty Moroun's very own congressman, *Detroit metro Times*, octobre, [En ligne]. (<http://www.metrotimes.com/detroit/politics-and-prejudices-matty-moroun-very-own-congressman/Content?oid=2263345>). Page consultée le 9 mars 2016.

- LESSENBURY, J. (2015). Politics & Prejudices: Detroit Council follies, *Detroit Metro Times*, juillet, [En ligne]. (<http://www.metrotimes.com/detroit/politics-and-prejudices-detroit-council-follies/Contentoid=2357216>). Page consultée le 9 mars 2016.
- LESSENBERRY, J. (2015). Politics & Prejudices: Guess who stole our port authority?, *Detroit Metro Time*, octobre, [En ligne]. (<http://www.metrotimes.com/detroit/politics-and-prejudices-guess-who-stole-our-port-authority/Content?oid=2373498>). Page consultée le 9 mars 2016.
- LIM, L. (2016). Corktown STRUT coming to Detroit this summer, *Detroit Metro Times*, février, [En ligne]. (<http://www.metrotimes.com/Blogs/archives/2016/02/16/corktown-strut-coming-to-detroit-this-summer>). Page consultée le 8 mars 2016.
- MAH, A. (2012). Industrial Ruination, Community, and Place: Landscapes and Legacies of Urban Decline, Toronto, University of Toronto Press.
- MAISETTI, N. (2013). « City branding et fragmentation métropolitaine: l'impossible recherché d'une marque territorial dans le cas du territoire marseillais », *Communication & langages*, mai, vol. 2013, n° 175, p. 95-118.
- MALLACH, A. (2011). « Demolition and preservation in shrinking US industrial cities », *Building Research & Information*, juin, vol. 39, n° 4, p. 380-394.
- MARCOTTE, P. BOURDEAU, L. LEROUX, E. (2011). « Branding et labels en tourisme : réticences et défis », *Management & Avenir*, juillet, n° 47, p. 205-222.
- MASON, B. (2008). Corktown : The buzz in development, *Crain's Business Detroit*, août, [En ligne]. (<http://www.crainsdetroit.com/article/20080810/SUB/454177730/corktown-the-buzz-is-development>). Page consultée le 9 mars 2016.
- MCCARTHY, J. (2002). « Entertainment-led Regeneration : the Case of Detroit », *Cities*, vol. 19, n° 2, p. 105-111.
- MESREY, D. (2015). Tiger Stadium site should be preserved as a green space in the heart of Corktown, *Detroit Metro Times*, avril, [En ligne]. (<http://www.metrotimes.com/Blogs/archives/2015/04/12/tiger-stadium-site-should-be-preserved-in-its-natural-state>). Page consultée le 9 mars 2016.
- MOINE, A. (2006). « Le territoire comme un système complexe : un concept opératoire pour l'aménagement et la géographie », *L'Espace géographique*, février, tome 35, p. 115-132.

- MORILL, R. (2014). Shrinking Cities: The United States, in H. Richardson & C-W. Nam (dir.) *Shrinking Cities : A Global Perspective*, New York: Routledge, p. 61-73.
- MULLEN, A. (2003). On track, *Detroit Metro Times*, août, [En ligne]. (<http://www.metrotimes.com/detroit/on-track/Content?oid=2176729>). Page consultée le 8 mars 2016.
- NUTILE, A. (2015). Corktown Farmers Market to debut next week, *Detroit Metro Times*, mai, [En ligne]. (<http://www.metrotimes.com/Blogs/archives/20150210/corktown-farmers-market-to-debut-in-may>). Page consultée le 8 mars 2016.
- OFFMAN, A. (2014). El Dorado General Store, *Detroit Metro Times*, juillet, [En ligne]. (<http://www.metrotimes.com/detroit-el-dorado-general-store/Content?oid=2202763>). Page consultée le 9 mars 2016.
- OFFMAN, A. (2015). Burn Rubber Detroit collaborates with Puma for a shoe dedicated to Michigan Central Station, *Detroit Metro Times*, octobre, [En ligne]. (<http://www.metrotimes.com/Blogs/archives/2015/10/26/burn-rubber-detroit-collaborates-with-puma-for-a-shoe-dedicated-to-michigan-central-station>). Page consultée le 8 mars 2016.
- OFFMAN, A. (2015). Community meeting called to address the future of Navin Field, site of historic Tiger Stadium, *Detroit Metro Times*, octobre, [En ligne]. (<http://www.metrotimes.com/Blogs/archives/2015/10/23/community-meeting-called-to-discuss-the-future-of-navin-field>). Page consultée le 9 mars 2016.
- OFFMAN, A. (2016). Corktown brewery has more to offer than beer, *Detroit Metro Times*, janvier, [En ligne]. (<http://www.metrotimes.com/detroit/corktown-brewery-has-more-to-offer-than-just-beer/Content?oid=2391500>). Page consultée le 8 mars 2016.
- OFFMAN, A. (2016). Corktown shop dispenses character, *Detroit Metro Times*, mars, [En ligne]. (<http://www.metrotimes.com/detroit/corktown-shop-dispenses-character/Content?oid=2399351>). Page consultée le 9 mars 2016.
- PADDEU, F. (2012). « Faire face à la crise économique à Détroit : les pratiques alternatives au service de la résilience urbaine? », *L'Information géographique*, vol. 76, avril, p. 119-139.
- PINHO, K. (2015). New owners of Corktown's CPA Building hope to spare it from wrecking ball, *Crain's Detroit Business*, mars, [En ligne]. (<http://www.craindetroi.com/article/20150312/NEWS/150319949/new->

owners-of-corktowns-cpa-buildings-hope-to-spare-it-from-wrecking). Page consultée le 9 mars 2016.

- PIVETEAU, J-L. (1995). « Le territoire est-il un lieu de mémoire? », *Espace géographique*, vol. 24, n° 2, p. 113-123.
- POIROT, J. & GÉRARDIN, H. (2010). « L'attractivité des territoires : un concept multidimensionnel », *Mondes en Développement*, janvier, n° 149, p. 27-41.
- POPELARD, A. (2009). « Détroit, catastrophe du rêve », *La Découverte*, janvier, n° 132, p. 202-215.
- PROULX, M-U. TREMBLAY, D. (2006). « Marketing territorial et positionnement mondial », *Géographie, économie, société*, février, vol. 2, p. 239-256.
- RAFFESTIN, C. (1977). « Paysage et territorialité », *Cahiers de géographie du Québec*, septembre, vol. 21, n° 53-54, p. 123-134.
- RAFFESTIN, C. (1982). « Remarques sur les notions d'espace, de territoire et de territorialité », *Espaces et Sociétés*, n° 41, p. 167-171.
- RAFFESTIN, C. (1986). « Territorialité : concept ou paradigme de la géographie sociale? », *Geographia Helvetica*, n° 2, p. 91-96.
- RAFFESTIN, C. (1987). « Repères pour une théorie de la territorialité humaine », *Cahier / Groupe Réseaux*, janvier, n°7, p. 2-22.
- RAVE, T. (2014). Environmental Impacts of Shrinking Cities, in H. Richardson & C-W. Nam (dir.) *Shrinking Cities : A Global Perspective*, New York: Routledge, p. 207-218.
- RECOQUILLON, C. (2009). « Les enjeux de la revitalisation urbaine: Harlem, du ghetto au quartier chic », *La Découverte*, janvier, n° 132, p. 181-201.
- RILEY, R. (2015). Why should we trust Duggan's land swap with Moroun, *Detroit Free Press*, juillet, [En ligne]. (<http://www.freep.com/story/news/columnists/rochelle-riley/2015/07/16/matty-moroun-land-swap-deal/30206609/>). Page consultée le 7 mars 2016.
- RIPOLL, F. & VESCHAMBRE, V. (2005). « L'appropriation de l'espace comme problématique », *Noroi*, février, n° 195, p. 7-15.
- RYAN, B. (2012). *Design After Decline: How America Rebuilds Shrinking Cities*, Philadelphia, University of Pennsylvania Press.

- RYBCZYNSKI, W & LINNEMAN, P. (1999). «How to save our shrinking cities », *The Public Interest*, printemps, No. 135, p. 30-44.
- SÉGUIN, A-M. & DIVAY, G. (2004). « La lutte territorialisée contre la pauvreté : examen critique du modèle de revitalisation urbaine intégrée », *Lien social et politique*, n° 52, p. 67-79.
- SHEA, B. (2015). Moroun, city to swap parkland for Ambassador Bridge second span effort, *Crain's Detroit Business*, avril, [En ligne]. (<http://www.craindetroit.com/article/20150429/NEWS/150429798/moroun-detroit-to-swap-park-land-for0ambassador-bridge-second-span>). Page consultée le 9 mars 2016.
- SIMARD, M. (2000). « Développement local et identité communautaire: l'exemple du quartier Saint-Roch à Québec », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 44, n° 122, p. 167-188.
- SKID, N. (2012). Can the Cooley brothers strike gold in Corktown... again?, *Crain's Business Detroit*, novembre, [En ligne]. (<http://www.craindetroit.com/article/20121116/BLOGS006/121119895/can-the-cooley-brothers-strike-gold-in-corktown-again>). Page consultée le 9 mars 2016.
- STAFFORD, K. (2015). Corktown residents have crime worries., *Detroit Free Press*, mars, [En ligne]. (<http://www.freep.com/story/news/michigan/detroit/2015/03/23/corktown-crime-meeting-detroit-police/70354686/>). Page consultée le 6 mars 2016.
- STASZAK, J.-F. (1999). « Détruire Détroit. La crise humaine comme produit culturel », *Annales de Géographie*, 108, 607, 277-299.
- SUBRA, P. (2008). « L'aménagement, une question géopolitique ! », *Hérodote*, mars, n° 130, p. 220-250.
- SUGRUE J., T. (2005). *The Origins of the Urban Crisis: Race and Inequality in Postwar Detroit*. New Jersey, Princeton University Press.
- THEYS, J. EMELIANOFF, C. (2001). « Les contradictions de la ville durable », *Le Débat*, janvier, n° 113, p. 122-135.
- THOMPSON, B. (2015). Morouns face corporate responsibility questions, *The Detroit News*, juillet, [En ligne]. (<http://www.detroitnews.com/story/opinion/2015/07/29/morouns-face-corporate-responsability-questions/30865919/>). Page consultée le 6 mars 2016

- TRULIA. (2017). (Page consultée le 16 décembre 2016). *Corktown Real Estate Market Overview*, [En ligne]. (https://www.trulia.com/real_estate/Corktown-Detroit/3816/).
- U.S. CENSUS BUREAU. (2016). *Quick Facts : Detroit City, Michigan*, [En ligne]. Chicago : US Department of Commerce. (<https://www.census.gov/quickfacts/table/PST045215/2622000>). Page consultée le 20 septembre, 2016.
- VACHON, B. (1993). *Le développement local. Théorie et pratique. Réintroduire l'humain dans la logique de développement*. Boucherville, Gaëtan Morin éditeurs.
- VESCHAMBRE, V. (2005). « Le recyclage urbain, entre démolition et patrimonialisation : enjeux d'appropriation symbolique de l'espace. Réflexions à partir de quatre villes de l'Ouest », *Norois*, juin, n° 195, p. 79-92.
- VESCHAMBRE, V. (2007a). « Patrimoine : un objet révélateur des évolutions de la géographie et de sa place dans les sciences sociales », *Annales de géographie*, avril, n° 656, p. 361-381.
- VESCHAMBRE, V. (2007b). « Le processus de patrimonialisation : revalorisation, appropriation et marquage de l'espace », *Vox geographica*, novembre.
- WELCH, S. (2015). Corktown's Farmers Market gives Detroit growers, food vendors a new spot to sell their wares, *Crain's Detroit Business*, mai, [En ligne]. (<http://www.crainsdetroit.com/article/20150520/NEWS/120529984/corktown-farmers-market-gives-detroit-growers-food-vendor-a-new>). Page consultée le 9 mars 2016.
- WILLIAMS, S. (2015). Judge dismisses most Moroun arguments in Detroit-Windsor bridge lawsuit, *Crain's Detroit Business*, septembre, [En ligne]. (<http://www.cainrsdetroit.com/article/20150930/NEWS01/150939852/judge-dismisses-most-arguments-in-detroit-wondsor-bridge>). Page consultée le 9 mars 2016.
- YCHARTS. (2016). *Detroit, MI Unemployment Rate*, [En ligne]. Chicago. (https://ycharts.com/indicators/detroit_mi_unemployment_rate). Page consultée le 11 janvier, 2017.