

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL

DÉVELOPPEMENT URBAIN DANS UN CONTEXTE DE CRISE : PRATIQUES
ET STRATÉGIES DE REVALORISATION URBAINE À DÉTROI

MÉMOIRE

PRÉSENTÉ

COMME EXIGENCE PARTIELLE
DE LA MAÎTRISE EN GÉOGRAPHIE

PAR :

CÉDRIC GLORIOSO-DERAICHE

DÉCEMBRE 2019

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.10-2015). 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

Compléter ce mémoire a été pour moi une des expériences les plus difficiles de ma vie. Près de cinq ans se sont écoulés depuis le début de ce périple qui m'a permis de voyager dans une des villes les plus fascinantes que j'ai eu la chance d'explorer. Détroit est pour moi l'accomplissement d'un rêve des plus fous en aménagement urbain, soit celui de pousser la logique de l'*empowerment* citoyen au point où les résident-e-s de la ville se prennent littéralement en charge pour répondre à leurs besoins vitaux. C'est très inspirant de voir à quel point les gens de Détroit se regroupent en réseaux, échangent et montent des projets de développement urbain avec des moyens minimaux et faute d'une autorité publique compétente en place pour assumer son rôle et ses responsabilités.

Dans le cadre de ce travail, je tiens sincèrement à remercier ma famille et mes ami-e-s qui m'ont encouragé à poursuivre mon mémoire jusqu'à cet accomplissement dont je suis fier. Un merci tout particulier à Louis-Martin, Éloïse, Marco, Francis, Guillaume, François, Laurence, Catherine et Jocelyn qui ont été là pour moi à différents moments quand le moral n'y était plus et qu'un simple mot d'encouragement a fait toute la différence.

Un énorme merci à mon ami Charles qui a fait ce séjour avec moi, travaillant aussi sur son mémoire à Détroit, et sans qui les moments vécus n'auraient pas résonné de la même manière. Je m'en souviendrai toute ma vie, merci Charles!

Je remercie Anne Latendresse, ma directrice de recherche, qui m'a accompagné tout au long de ce parcours et m'a toujours poussé à me dépasser. Je crois sincèrement que malgré cette relation professeure-étudiant, j'ai réussi à développer une amitié réelle auprès de cette personne que je chéris de tout cœur.

Je salue également toutes les personnes que j'ai rencontrées à Détroit durant mon séjour : Evan, Zach, Eric, Rahul, Morgen, Kate, Bree, Sean, Annie, Sarah, Ben, Patrick et Ashley. Leur accueil chaleureux et leur présence durant mon périple à Détroit ont été franchement admirables et je les en remercie profondément.

Enfin, un remerciement exceptionnel à ma conjointe, mon amour, ma meilleure amie, Élisabeth, pour son dévouement inégalé. Je t'aime!

TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS	iii
LISTE DES FIGURES	xi
LISTE DES TABLEAUX.....	xv
RÉSUMÉ.....	xvii
INTRODUCTION.....	1
CHAPITRE I	
PROBLÉMATIQUE : DU DÉCLIN À LA REVALORISATION URBAINE	7
1.1 Introduction	7
1.2 Urbanisation et industrialisation des grandes villes aux États-Unis	8
1.2.1 L'âge d'or de l'industrialisation.....	8
1.2.2 Les <i>shrinking cities</i>	9
1.2.3 Le développement de la région métropolitaine	16
1.3 La planification urbaine dans les <i>shrinking cities</i>	21
1.3.1 Les stratégies de relance.....	21
1.3.2 La requalification productive des espaces en friche	23
1.3.3 La planification des espaces « ouverts ».....	25
1.3.4 La revitalisation des espaces vacants par investissement productif.....	28

1.3.5 Les dynamiques de pouvoir dans les approches de développement de la ville	30
1.4 Le développement urbain à Détroit de 1900 jusqu'au début des années 2000	33
1.4.1 Les enjeux du développement urbain.....	34
1.4.2 Les initiatives de rénovation urbaine à Détroit	37
 CHAPITRE II	
QUESTION PRINCIPALE ET DÉMARCHE MÉTHODOLOGIQUE : LES INITIATIVES DE REDÉVELOPPEMENT URBAIN.....	43
2.1 Introduction	43
2.2 La question principale de recherche.....	43
2.3 Questions et hypothèses secondaires	48
2.4 Cadre opératoire	50
2.5 La démarche méthodologique	55
2.5.1 Type de recherche et d'approche	55
2.5.2 Cadre spatio-temporel	56
2.5.3 Type de sources et collecte de données.....	59
2.5.4 Mode de traitement et analyse des données	63
 CHAPITRE III	
CADRE THÉORIQUE ET CONCEPTUEL : NÉOLIBÉRALISME, AMÉNAGEMENT URBAIN ET PARTICIPATION CITOYENNE.....	65
3.1 Introduction	65
3.2 La géographie critique.....	65
3.2.1 La production de l'espace et des inégalités.....	65
3.2.2 Le processus d'accumulation par dépossession	68
3.2.3 Les nouvelles formes de gouvernance territoriale	70

3.2.4 L'influence des politiques néolibérales sur la compétition interurbaine ..	73
3.3 Les études urbaines critiques	77
3.3.1 Le fonctionnalisme en urbanisme	77
3.3.2 Les interventions urbanistiques et la <i>livable city</i>	80
3.4 La revalorisation des espaces urbains	84
3.4.1 Les conceptions théoriques du redéveloppement urbain	84
3.4.2 Conflits dans la l'identification et la représentation des valeurs.....	85
3.4.3 Choix des valeurs dans le processus de revalorisation urbaine	89
3.5 Cadre conceptuel	91
3.5.1 L'urbanisme néolibéral	92
3.5.2 La gentrification.....	94
3.5.3 Le droit à la ville	96
3.5.4 Synthèse des concepts-clés de notre recherche.....	97
CHAPITRE IV	
DÉTROIT: DE L'ÂGE D'OR À LA DÉVITALISATION URBAINE	101
4.1 Introduction.....	101
4.2 Le passé industriel de Détroit.....	102
4.2.1 Naissance de la ville et croissance démographique	102
4.2.2 Développement économique et industriel de Détroit.....	105
4.2.3 L'industrie automobile de Détroit.....	106
4.2.4 La chaîne de montage, le taylorisme et le régime d'accumulation fordiste	109
4.2.5 Le syndicalisme ouvrier et la discrimination raciale à Détroit	111
4.3 Le déclin de la ville.....	114
4.3.1 Le déclin démographique de Détroit.....	114

4.3.2 Le déclin industriel de Détroit	117
4.3.3 Relation entre les pertes d'emplois et le déclin démographique de la ville	119
4.3.4 La ségrégation raciale à Détroit	120
4.3.5 La ghettoïsation des projets immobiliers à Détroit	125
4.3.6 La baisse des valeurs foncières et le <i>White Flight</i>	127
4.3.7 L'évolution des structures de production.....	131
4.3.8 La crise de l'industrie automobile.....	132
4.3.9 L'intervention étatique et le développement de la région métropolitaine.....	134
4.3.10 La crise des finances publiques à Détroit.....	142
4.4 La situation de Détroit aujourd'hui	144
4.4.1 La paupérisation des citoyen-ne-s de Détroit.....	144
4.4.2 La dévitalisation du centre urbain de Détroit.....	147

CHAPITRE V

PRÉSENTATION DES RÉSULTATS : GRANDS PROJETS URBAINS ET INITIATIVES CITOYENNES..... 151

5.1 Introduction	151
5.2 Les documents de planification urbaine.....	151
5.2.1 Le plan d'urbanisme de la Ville de Détroit.....	153
5.2.2 La planification concertée des acteurs politico-institutionnels et économiques	155
5.2.3 Les plans d'amélioration des conditions et de la qualité de vie.....	162
5.2.4 Les rôles et responsabilités de la Ville de Détroit.....	168
5.3 Les programmes de développement urbain.....	169
5.3.1 La réutilisation des espaces vacants par le <i>Land Bank</i> de Détroit	172
5.3.2 La stratégie de démolition massive (<i>blight removal</i>) à Détroit.....	174
5.3.3 Le développement économique et commercial de Détroit.....	178

5.3.4	Attraction et développement résidentiel à Détroit	180
5.3.5	Le développement communautaire à Détroit	181
5.4	Les projets urbains de grandes et petites tailles	183
5.4.1	<i>Little Caesars Arena</i> et le développement immobilier au centre-ville de Détroit	184
5.4.2	Les projets de transport collectif à Détroit	188
5.4.3	L'accès aux services publics de la Ville de Détroit	189
5.4.4	Les projets de développement culturels à Détroit	191
5.4.5	Les projets de développement d'un milieu de vie dans les quartiers péricentraux	193
5.5	La multiplicité des initiatives de redéveloppement urbain	194

CHAPITRE VI

ANALYSE DES RÉSULTATS : LES DIFFÉRENTES DÉCLINAISONS DE LA REVALORSATION URBAINE		197
6.1	Introduction	197
6.2	Le développement urbain à tout prix pour assurer la relance de Détroit	197
6.2.1	La gouvernance locale	198
6.2.2	La régulation urbaine	204
6.2.3	La marchandisation de la ville	211
6.3	La transformation de la ville, une couronne à la fois	216
6.3.1	Le coût de la vie à Détroit	216
6.3.2	L'évolution du cadre bâti	221
6.3.3	Le déplacement de la population	225
6.4	Les initiatives communautaires et citoyennes, signe de la revalorisation urbaine inclusive de Détroit	230
6.4.1	L'appropriation collective des développements en cours	231
6.4.2	L'accès aux équipements, aux emplois et aux services	236

6.4.3 La revendication d'un pouvoir décisionnel.....	242
6.5 La revalorisation urbaine à Détroit, entre espoir et inquiétude.....	247
CONCLUSION.....	255
ANNEXE A.....	261
ANNEXE B.....	267
ANNEXE C.....	269
ANNEXE D.....	273
BIBLIOGRAPHIE.....	281

LISTE DES FIGURES

Figure 1.1 – La <i>Rust Belt</i> aux États-Unis	11
Figure 1.2 – La <i>Sun Belt</i> et la délocalisation des entreprises aux États-Unis	13
Figure 1.3 – Délimitation de la ville de Détroit dans ses limites actuelles	19
Figure 1.4 – Délimitation de la région métropolitaine de Détroit.....	20
Figure 2.1 – Cadre opératoire du processus de revalorisation urbaine	51
Figure 2.2 – Les quartiers centraux de Détroit en 2014.....	57
Figure 2.3 – Les quartiers centraux et péri-centraux de Détroit en 2014	58
Figure 3.1 – Le modèle de développement urbain aux États-Unis	73
Figure 3.2 – Les valeurs au cœur du processus de revalorisation urbaine.....	91
Figure 3.3 – Schéma conceptuel de la revalorisation urbaine.....	98
Figure 4.1 – Évolution de la population à Détroit entre 1870-1950	103
Figure 4.2 – Proportion de la population blanche et afro-américaine à Détroit entre 1870-1950	104
Figure 4.3 – Nb. d’emplois totaux dans divers secteurs de l’économie à Détroit entre 1900-1950	105
Figure 4.4 – Proportion des emplois dans divers secteurs économiques à Détroit entre 1900-1950	106
Figure 4.5 – Les principaux axes de transports à Détroit en 2015	108
Figure 4.6 – Évolution de la population à Détroit entre 1950-2010	115
Figure 4.7 – Proportion de la population blanche, afro-américaine et hispanique à Détroit entre 1950-2010	116
Figure 4.8 – Nb. d’emplois totaux dans divers secteurs de l’économie à Détroit entre 1950-2010	117
Figure 4.9 – Proportion des emplois dans divers secteurs de l’économie à Détroit entre 1950-2010.....	118
Figure 4.10 – Relation entre les pertes d’emplois et le déclin démographique à Détroit entre 1950-2010.....	120
Figure 4.11 – La superficie de la ville de Détroit	122

Figure 4.12 – Les quartiers afro-américains de Détroit en 1940.....	123
Figure 4.13 – Localisation des projets de logements sociaux ségrégués à Détroit en 1941	126
Figure 4.14 – Étalement de la population afro-américaine à Détroit entre 1940-1970.....	130
Figure 4.15 – Marché de la production mondiale d’automobiles entre 1950-1994.....	133
Figure 4.16 – Étalement urbain de la région métropolitaine de Détroit entre 1921 et 2009	136
Figure 4.17 – Évolution de la population dans différentes agglomérations incluant Détroit entre 1950-2010.....	138
Figure 4.18 – Évolution de la population blanche et afro-américaine à Détroit et dans sa banlieue entre 1950-2010.....	139
Figure 4.19 –Ségrégation raciale et spatiale dans la région métropolitaine de Détroit en 2010	140
Figure 4.20 – La structure spatiale en <i>doughnut</i> de la région métropolitaine de Détroit dans les années 1990	141
Figure 4.21 – Recette fiscale de la ville de Détroit entre 1993-2011.....	143
Figure 4.22 – Taux d’espaces vacants à Détroit en 2009.....	148
Figure 4.23 – Exemple de la dévitalisation du tissu urbain à Détroit en 2015	149
Figure 5.1 – Scénario d’utilisation du sol sur 50 ans à Détroit.....	156
Figure 5.2 – Les futures routes de transport en commun à Détroit.....	158
Figure 5.3 – Les sept principaux pôles d’emplois de Détroit	159
Figure 5.4 – Le futur réseau d’espaces ouverts de Détroit.....	161
Figure 5.5 – Orientation future de la zone du LEAP à l’est de Détroit	163
Figure 5.6 – Localisation des projets communautaires et citoyens dans Springwells.....	165
Figure 5.7 – Orientations futures de développement urbain du quartier de Brightmoor	167
Figure 5.8 – Exemple de <i>side-lot</i> récemment acheté et clôturé à Détroit	173
Figure 5.9 – Identification des terrains vacants par le <i>Blight Removal Task Force</i> à Détroit.....	176
Figure 5.10 – Localisation des espaces de partage dans le cadre du programme <i>Motor City Match</i>	179
Figure 5.11 – Construction du <i>Little Ceasars Arena</i> à Détroit	185
Figure 5.12 – La répartition des acquisitions de Dan Gilbert et de la famille Ilitch à Détroit.....	187
Figure 5.13 – Detroit QLINE sur la rue Woodward	188
Figure 5.14 – Quelques œuvres d’art du Heidelberg Project à Détroit.....	192
Figure 5.15 – Quelques initiatives communautaires et citoyennes à Détroit.....	194

Figure 6.1 – Processus d’application aux programmes de réduction de paiement des taxes foncières à Détroit	210
Figure 6.2 – Localisation des projets immobiliers en cours à Détroit.....	222
Figure 6.3 – Localisation des épiceries et les zones de désert alimentaire à Détroit en 2017	239
Figure 6.4 – Localisation des projets de jardins communautaires à Détroit en 2016.....	240
Figure 6.5 – Le centre-ville élargi de Détroit ou communément appelé le <i>Greater Downtown</i>	250

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1.1 – Évolution de la population dans les 20 villes les plus peuplées aux États-Unis entre 1960-2008	14
Tableau 2.1 – Statistiques descriptives des entrevues semi-dirigées	61
Tableau 2.2 – Entrevues réalisées lors de notre séjour terrain à Détroit.....	61
Tableau 5.1- Résumé des documents de planification urbaine à Détroit.....	152
Tableau 5.2- Résumé des programmes de développement urbain à Détroit.....	170
Tableau 5.3- Résumé des projets urbains à Détroit.....	184

RÉSUMÉ

Ce mémoire se penche sur le processus de revalorisation urbaine à Détroit dans un contexte où cette ville connaît une crise sans précédent, nécessitant des interventions immédiates ayant une capacité d'impact social. Il présente une étude des interventions urbanistiques mises en œuvre par les principaux types d'acteurs du développement urbain (politico-institutionnels, économiques et communautaires) sur deux types de territoires distincts : les quartiers centraux et péri-centraux de la ville. L'objectif vise à découvrir la portée du processus de revalorisation urbaine tel qu'il est planifié par différents acteurs. L'hypothèse avancée veut que les interventions portées par les acteurs politico-institutionnels et économiques de Détroit contribuent à l'accentuation des inégalités socio-spatiales dans la ville.

Notre démarche méthodologique combine l'analyse documentaire, l'observation terrain et l'analyse de données statistiques, de même que 17 entretiens menés auprès de différents acteurs du développement urbain. L'examen des résultats démontre comment la ville subit un développement urbain inégal lorsque les interventions au centre visent de grandes transformations, en plus de créer un sentiment d'exclusion autant réel qu'imaginé, alors que les interventions réalisées par les acteurs communautaires sont bien intégrées aux préoccupations citoyennes et inclusives des besoins identifiés par ces derniers. De ce fait, la réalité vécue sur différents territoires face à la relance de la ville n'est pas identique d'un endroit à l'autre. En effet, si certains acteurs ont l'objectif d'attirer de nouveaux investissements, de nouvelles entreprises, de nouveaux travailleurs qualifiés et des touristes, d'autres sont davantage préoccupés par la rétention de la communauté locale existante à Détroit.

Mots-clés : Revalorisation urbaine, développement urbain, interventions urbanistiques, inégalités socio-spatiales, Détroit

INTRODUCTION

Après avoir connu un développement urbain important au cours de la période industrielle allant de la fin du 19^e siècle jusqu'à la deuxième moitié du 20^e siècle, de nombreuses agglomérations urbaines aux États-Unis sont confrontées à un phénomène de dévitalisation de leur centre urbain. À proximité des grands centres, la suburbanisation s'enclenche pour absorber le développement excédent à cette époque ce qui se traduit par un étalement urbain qui réduit l'importance des premiers centres urbains. Cette situation s'inscrit dans un contexte, entre autres, marqué par la désindustrialisation, la tertiarisation des activités économiques et le déclin démographique.

En parallèle, la mondialisation de l'économie qui se fait au profit des métropoles entraînent des reconfigurations socio-spatiales majeures. Ce processus de métropolisation permet aux grands centres du monde de s'imposer sur l'échiquier politico-économique mondial et d'introduire une compétition constante entre ces grandes villes pour attirer des entreprises transnationales, des investisseurs, des sièges sociaux, etc. Aux États-Unis, on assiste au déplacement des principales activités économiques dans le sud et l'ouest du pays avec la création de la *Sun Belt* tandis que l'ancien cœur du développement industriel du pays, la *Manufacturing Belt*, s'affaiblit sous la pression du développement international.

La *Manufacturing Belt*, située du Midwest jusqu'au nord-est des États-Unis, a été le lieu d'accueil du grand boom industriel du pays. À cette époque, elle concentre également la majorité des emplois ouvriers et participe activement à l'urbanisation des grandes villes de la région. Toutefois, cette conjoncture ne permet pas à ces grandes villes de connaître une croissance et un développement urbain infini, ce qui est notamment le cas pour la municipalité de Détroit située dans l'État du Michigan.

Au cours de la première moitié du 20^e siècle, Détroit devient le centre du développement de l'industrie automobile états-unienne en accueillant les *Big Three*, soit Ford, General Motors et Chrysler. Pendant cet âge d'or, les entreprises créent de nombreux emplois dans le domaine automobile (près de 215 000) et manufacturier (près de 350 000 au total) ce qui contribue à attirer des populations rurales et immigrantes. À cette époque, la croissance économique de Détroit est étroitement liée à sa croissance démographique. Par ailleurs, le syndicalisme ouvrier se renforce et, à travers diverses luttes ouvrières et sociales, permet l'amélioration des conditions de vie des travailleur-euse-s, et l'émergence de la classe moyenne. Nous aborderons ces aspects en détail dans le chapitre 4.

À partir des années 1950, Détroit voit ses industries manufacturières se délocaliser à l'extérieur de son centre urbain afin de profiter des avantages comparatifs disponibles en banlieue et dans le sud des États-Unis. Celles du secteur automobile, encore considéré comme le pilier de l'industrialisation de la ville, ne font pas exception. La suburbanisation s'accélère et accompagne la délocalisation des entreprises au détriment du centre urbain qui se vide d'un bon nombre de ses ménages, principalement ceux de la classe moyenne blanche. Pourtant, à la même époque, la population afro-américaine arrive à Détroit à la recherche d'emplois et elle trouvera de nombreux obstacles sur son passage pour s'intégrer à son nouveau milieu de vie. Au final, la désindustrialisation et la dévitalisation du centre urbain de Détroit

participent à la création de plusieurs poches de pauvreté et contribuent à l'accentuation d'une ségrégation raciale ainsi que spatiale entre le centre urbain (récemment dévitalisé) et sa banlieue proche (en pleine croissance).

À partir des années 1960, divers projets de revitalisation sont mis en place par des acteurs politico-économiques pour tenter de relancer le développement de la ville. Mais ces derniers ne remportent pas le succès dans la mesure où ils mettent en place des programmes de soutien qui s'adressent quasi exclusivement à l'industrie automobile tout en créant certaines conditions d'attraction aux entreprises de ce secteur qui ne se matérialiseront jamais. Au contraire, ces investissements mal dirigés accentuent le phénomène de paupérisation d'une bonne partie de la population, en particulier parmi la population afro-américaine vulnérable. Quant à elle, la crise économique de 2008 a des conséquences aggravantes pour les secteurs industriels et immobiliers tout en fragilisant les infrastructures publiques de Détroit. Cette situation a pour effet de priver la municipalité d'importantes sources de revenus, par la captation de la taxe foncière, d'entraîner la réduction des investissements publics et de créer une crise des finances publiques qui ultimement mène à la faillite de la Ville en 2013.

Cette conjoncture, liée au contexte global de mondialisation des marchés économiques, a des répercussions locales sur les grands centres urbains. À Détroit, la contraction démographique et économique jumelée à une perte de pouvoir politique, par la réduction du cadre financier de la Ville, pose des défis énormes. Les principaux acteurs politiques, économiques ainsi que ceux de la société civile se questionnent et se demandent quoi faire pour inverser cette tendance. Les politiques de *l'urban renewal* de la fin du 20^e siècle n'ont pas atteint, en grande partie, leurs objectifs de redéveloppement urbain comme nous le montrent plusieurs exemples des anciens centres industriels américains : Détroit, Baltimore, Buffalo, Cleveland, etc. De plus, les interventions urbanistiques dans ses centres urbains sont souvent mal planifiées et

prises en œuvre en fonction des intérêts économiques d'une élite politico-économique aux États-Unis. De plus, la multiplication des plans d'urbanisme et les divergences importantes dans l'élaboration d'une vision à long terme du développement urbain, témoignent non seulement de la diversité des options possibles pour redévelopper la ville, mais soulève la question de la stratégie pour y parvenir.

L'objectif de cette recherche est de réfléchir et d'analyser les principales pratiques et stratégies employées par les principaux acteurs du développement urbain pour relancer l'économie de la ville et améliorer les conditions de vie de l'ensemble de sa population. Ainsi, nous souhaitons mettre en lumière les initiatives qui sont mises en œuvre à Détroit afin de comprendre qu'est-ce qui fonctionne ou ne fonctionne pas et pourquoi c'est le cas. Diverses solutions ont été proposées ailleurs dans la région de la *Rust Belt* – nouvelle appellation pour la *Manufacturing Belt* –, mais est-ce que Détroit peut s'en inspirer pour réussir à inverser ce déclin ? Existe-t-il vraiment une solution clé en main pour inverser cette tendance ? Ou, au contraire, y a-t-il une multitude de stratégies adaptées à la situation particulière de Détroit qui permettront de le faire ? Par ailleurs, ces stratégies sont-elles mises en œuvre dans le seul but d'attirer des nouveaux investissements, des nouvelles entreprises et des nouveaux résident-e-s pour y vivre et y travailler ? Ou sont-elles mises à contribution pour améliorer les conditions et le cadre de vie de la population locale dans une situation de vulnérabilité importante ?

Dans ce mémoire, le premier chapitre présente la problématique de la revalorisation des espaces urbains en Amérique du Nord alors que le deuxième chapitre présente notre question principale de recherche, nos questions secondaires et notre démarche méthodologique. Le troisième chapitre aborde les considérations théoriques de la géographie critique en ce qui concerne le phénomène de production et de consommation des espaces urbains. Le quatrième chapitre, quant à lui, présente les éléments contextuels de notre recherche en caractérisant l'évolution du

développement urbain à Détroit du début de son ère industrielle à aujourd'hui. Notre cinquième chapitre présente les différents documents de planification urbaine, les programmes de développement urbain ainsi que les grands et les petits projets en cours ou planifiés à Détroit. Enfin, notre sixième chapitre expose les résultats de notre analyse sur les opportunités de redéveloppement urbain à Détroit de nos jours.

CHAPITRE I

PROBLÉMATIQUE : DU DÉCLIN À LA REVALORISATION URBAINE

1.1 Introduction

Notre recherche s'intéresse aux interventions urbanistiques planifiées et/ou mises en œuvre à Détroit depuis le 21^e siècle par les principaux types d'acteurs du développement urbain afin de comprendre dans quelle(s) mesure(s) elles participent à la revalorisation urbaine de la ville ? En d'autres mots, nous voulons voir dans quelle mesure elles contribuent à créer une valeur à un lieu ou à un secteur de la ville qui en était autrement dépourvu (nous y reviendrons au chapitre 3). Nous désirons mettre en lumière les objectifs d'aménagement urbain dans laquelle s'inscrivent ces interventions pour analyser leurs impacts sur la transformation de la ville et le milieu de vie des populations qui y habitent. Ce milieu en transformation est souvent synonyme de luttes de pouvoir et de conflits entre différents acteurs qui s'y investissent et y agissent (Di Méo, 2008), particulièrement lorsqu'il s'agit d'un enjeu d'appropriation assurant une mainmise sur le développement d'un espace hautement contesté (Harvey, 2011).

Pour ce faire, nous allons présenter l'historique du développement des anciennes villes industrielles des États-Unis en commençant par la période de croissance de la première moitié du 20^e siècle qui sera suivie d'une période de déclin démographique et socio-économique. Par la suite, nous pourrons aborder les stratégies en matière de planification urbaine dans les grandes villes industrielles des États-Unis et voir les diverses visions de redéveloppement qui s'y manifestent et s'affrontent. De cette

façon, nous allons pouvoir présenter les principaux enjeux du développement urbain et les initiatives de redéveloppement à Détroit.

1.2 Urbanisation et industrialisation des grandes villes aux États-Unis

1.2.1 L'âge d'or de l'industrialisation

Quelles sont les conditions ayant favorisé un développement industriel aussi important durant la première moitié du 20^e siècle ? C'est lorsque prend fin la guerre de Sécession aux États-Unis, au 19^e siècle, que le dynamisme économique revient en force après quelques années de ralentissement. Le Nord obtient une victoire décisive ce qui encourage le développement industriel dans les villes de cette partie du pays.

À partir des années 1870, les investissements en capitaux et le développement d'entreprises industrielles se font à proximité des centres financiers en développement pour avoir accès aux investissements disponibles et à la main-d'œuvre bon marché qui s'installe à proximité (Jacobs, 1992). Cette dernière provient non seulement des campagnes qui se vident petit à petit de leur population, mais également du Sud des États-Unis (Sugrue, 2005). Parallèlement, l'immigration européenne (allemande, polonaise, russe, italienne, irlandaise, juive, etc.) croît considérablement. Ces nouveaux arrivants s'installent principalement dans les grandes villes du nord du pays qui s'industrialisent à grande vitesse.

La population des États-Unis passe d'environ 30 millions d'habitants en 1860 à 63 millions 30 ans plus tard (Thompson Warren, 1948). L'industrialisation permet à des villes comme New York et Chicago d'occuper une place dominante dans l'économie états-unienne. Elle permet également à des villes comme Pittsburgh, Philadelphie, Baltimore, Cleveland, Buffalo et Détroit de se démarquer dans des secteurs industriels divers allant de l'acier, aux pâtes et papiers, à la sidérurgie et à l'industrie

automobile (Pallagst, 2009 ; Gallagher, 2013). Ce dernier secteur est particulièrement important dans l'économie de Détroit puisqu'elle compte pour 30 % des emplois totaux de la ville durant les années 1930 et 1940 (US Census, 2016a). La période des deux guerres voit l'augmentation de la production manufacturière qui contribue aux efforts de guerre. Cette situation bénéficiera largement au développement industriel dans ces villes qui s'agrandissent et s'étalent au gré des besoins de la production manufacturière et du développement urbain. Le lien intrinsèque entre capitalisme, développement et urbanité prend tout son sens durant cette période de croissance urbaine et industrielle.

Après un siècle de croissance économique, les villes du nord des États-Unis vont connaître un ralentissement économique important dû à une multitude de facteurs. Elles amorcent donc une phase de déclin démographique et économique. Dans les pages qui suivent, nous allons nous pencher plus en détails sur ce déclin.

1.2.2 Les *shrinking cities*

De nombreuses recherches démontrent que les professionnels de l'aménagement du territoire aux États-Unis ont tendance à lier le développement des grandes villes au développement de l'économie capitaliste. Pour un bon nombre de chercheurs, le développement urbain est directement lié à la croissance industrielle. Néanmoins, l'économie capitaliste se restructure. Certains secteurs d'activités économiques sont en pleine mutations au cours du 20^e siècle, entraînant le déclin économique du centre urbain et le départ d'une partie importante de la population (Pallagst, 2009 ; Martinez-Fernandez et al., 2012 ; Hollander et al., 2009). Ce processus aggrave les problèmes d'exclusion sociale, de pauvreté et d'itinérance déjà présents dans le centre urbain tout en causant des problèmes de ségrégation socio-spatiale importants qui différencient la ville-centre des banlieues qui l'entourent (*Ibid.*). Certains chercheurs

parlent de *shrinking cities* pour distinguer ce processus qui affecte un grand nombre d'anciennes villes industrielles d'Amérique du Nord et d'Europe (Pallagst, 2009 ; Martinez-Fernandez et al., 2012 ; Gallagher, 2010 ; 2013).

Un bon nombre de chercheurs se sont attardés à mettre en lumière les principaux facteurs qui expliquent le déclin des anciennes villes industrielles de la *Rust Belt*¹ (voir figure 1.1 à la page suivante). Au cours des années 1970, le régime d'accumulation fordiste-keynésien entre en crise ce qui met fin au partage des gains de productivité entre les entrepreneurs et les salarié-e-s (Boismenu, Loranger & Gravel, 1995). Cette situation se traduit par une diminution des interventions de l'État dans les centres urbains. La délocalisation des entreprises vers les périphéries au détriment des centres urbains est due à l'accroissement des avantages politico-économiques qu'on y retrouve (espace disponible, coût du foncier, modernisation des installations, etc.) et contribue à diminuer l'attractivité des secteurs centraux (Sugrue, 2005 ; Thomas, 2013).

Par ailleurs, le régime d'accumulation fordiste a favorisé l'émergence d'une classe moyenne blanche aux États-Unis qui est en mesure de suivre le déplacement des emplois en banlieue ou ailleurs (Peaucelle, 2003 ; Boyer & Orléan, 1991). À Détroit, l'industrie automobile, profitant des subventions du gouvernement fédéral pour moderniser ses usines, se déplace dans les comtés voisins de Wayne, Oakland et Macomb où sont encore disponibles de grands espaces (Sugrue, 2005 ; Thomas, 2013). Les classes moyennes se déplacent donc vers les banlieues de Détroit où se trouvent les nouvelles installations de l'industrie automobile (*Ibid.*). Cette

¹ Les grandes villes industrielles du nord des États-Unis se sont développées autour de la région des Grands Lacs, autrefois nommée la *Manufacturing Belt*. Suite au déclin industriel et populationnel de ce secteur, les chercheurs ont convenu que le nom de *Rust Belt*, ou ceinture de la rouille, convenait dorénavant mieux à la région pour expliquer l'érosion de l'économie manufacturière locale.

relocalisation permettra à des villes comme Warren, Sterling Heights, Dearborn, Livonia, Troy, Westland et Farmington Hills de voir le jour.

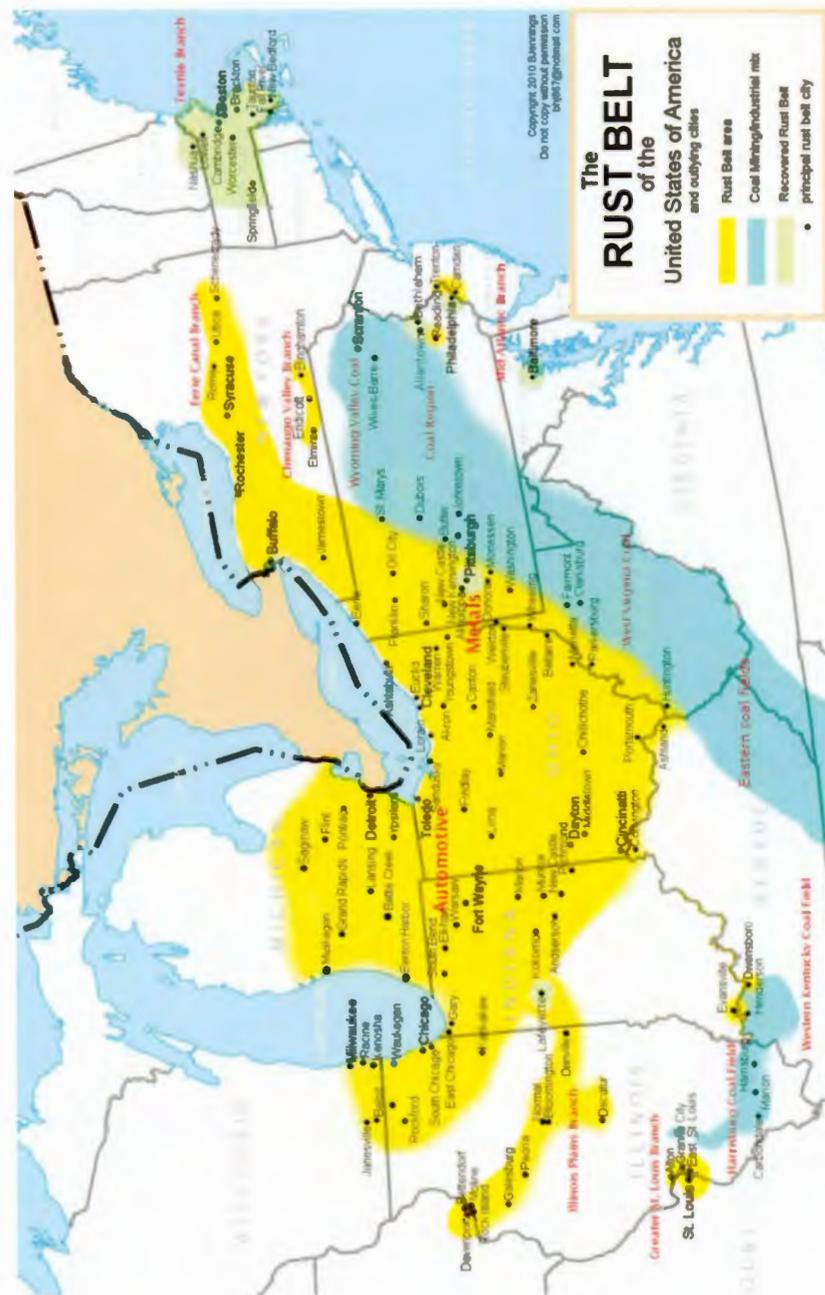


Figure 1.1 – La *Rust Belt* aux États-Unis

Source : Belt Magazine (2013).

De façon parallèle à ce déplacement des entreprises dans les banlieues des régions métropolitaines, certaines entreprises délocalisent une partie de leurs activités de production dans certains pays en développement. Cette situation contribue à l'appauvrissement des centres urbains qui ont de la difficulté à se repositionner dans cette nouvelle économie mondialisée (Sugrue, 2005 ; Thomas, 2013). L'émergence de nouveaux secteurs de l'économie telle que les nouvelles technologies de l'information et des communications (NTIC) complique davantage la transition des anciennes villes industrielles vers une économie post-industrielle (Vidal, 2006 ; Peck & Tickell, 2002). Ces dernières se retrouvent mal adaptées face à ces changements dans l'organisation spatiale de l'économie capitaliste contemporaine où la demande de main-d'œuvre spécialisée et de qualité surpasse l'offre de main-d'œuvre bon marché (*Ibid.*).

La particularité du phénomène de *shrinking* aux États-Unis, si on le compare aux cas européens, se perçoit dans le déclin économique et la perte de population qui se concentrent uniquement dans les centres urbains tandis que la banlieue proche et la région métropolitaine poursuivent leur croissance (Pallagst, 2009 ; Martinez-Fernandez et al., 2012). L'effet est particulièrement important pour les villes de la *Rust Belt* qui voient leurs centres urbains se vider au profit de leurs banlieues proches et des couronnes de villes en croissance du sud et de la côte ouest des États-Unis (Pallagst, 2009 ; Martinez-Fernandez et al., 2012 ; Gallagher, 2010 ; 2013). L'émergence de cette nouvelle zone de croissance économique, surnommée la *Sun Belt*, devient plus attirante pour les investisseurs publics et privés ce qui entraîne des mouvements migratoires importants à l'intérieur des États-Unis, entre les secteurs prospères et ceux en déclin (*Ibid.*). La figure 1.2, à la page suivante, fait état de ce phénomène de délocalisation des entreprises du nord vers le sud des États-Unis.



Figure 1.2 – La Sun Belt et la délocalisation des entreprises aux États-Unis

Source : Le blog espacetemps, 2011.

Le tableau 1.1, à la page suivante, démontre l'ampleur de ce déclin démographique dans 20 des villes les plus importantes aux États-Unis. Nous observons que sur une durée de presque 50 ans, 12 villes (tous dans la *Rust Belt*) connaissent une perte de population importante avec pratiquement la moitié des habitants qui déménage à l'extérieur du centre urbain (Gallagher, 2010). Seulement, trois des 20 villes connaissent une faible croissance (moins de 10 %) de leur population, soit New York, San Francisco et Seattle (*Ibid.*). Enfin, dans cinq villes la population double sur 50 ans. Ces villes sont toutes localisées dans la région de la *Sun Belt*, soit Los Angeles, Houston, Dallas, San Antonio et San Diego (*Ibid.*).

Tableau 1.1 – Évolution de la population dans les 20 villes les plus peuplées aux États-Unis entre 1960-2008

CITY	1960 population	Est. 2008 population	Percent gain/loss	Added land area?
New York	7,781,984	8,363,710	7	No
Chicago	3,550,404	2,853,114	-20	No
Los Angeles	2,479,015	3,833,995	55	Yes
Philadelphia	2,002,512	1,447,395	-28	No
Detroit	1,670,144	912,062	-45	No
Baltimore	939,024	636,919	-32	No
Houston	938,219	2,242,193	139	Yes
Cleveland	876,050	433,748	-50	No
Washington, D.C.	763,956	591,833	-23	No
St. Louis	750,026	354,361	-53	No
Milwaukee	741,324	604,477	-18	No
San Francisco	740,316	808,976	9	No
Boston	697,197	609,023	-13	No
Dallas	679,684	1,279,910	88	Yes
New Orleans	627,525	311,853	-50	No
Pittsburgh	604,332	310,037	-49	No
San Antonio	587,718	1,351,305	130	Yes
San Diego	573,224	1,279,329	123	Yes
Seattle	557,087	598,541	7	No
Buffalo	532,759	270,919	-49	No

Source : Gallagher, 2010, p.7.

Ces villes de la *Sun Belt* vont croître de manière importante non seulement du fait de l'arrivée des investissements publics et privés – nous y reviendrons au chapitre 4 – et des mouvements de populations, mais aussi du fait que leur territoire d'origine s'agrandit. En effet, le gouvernement de leur État respectif et le gouvernement fédéral leur permettent d'annexer les banlieues en développement de la région métropolitaine afin de contrôler la croissance démographique au pourtour de leur centre urbain (Gallagher, 2010 ; 2013). Ce pouvoir ne sera pas accordé aux anciennes villes industrielles du nord-est des États-Unis ce qui fait en sorte que la superficie de Détroit n'a pas changée depuis les années 1920 (*Ibid.*). Même si la superficie de la

ville de Détroit est grande (360 km²), elle ne se compare en rien avec celle des villes du Sud comme San Antonio (1 067 km²) et Houston (1 554 km²) (Gallagher, 2010).

Comme nous l'avons dit précédemment, le développement économique et démographique de la région métropolitaine permet de pallier au déclin des centres urbains puisque les banlieues connaissent une croissance importante (Gallagher, 2013). En effet, des 50 villes les plus peuplées aux États-Unis en 1950, il y en a 26 qui connaissent une perte de population importante, mais toutes ont un gain de population dans leurs régions métropolitaines (*Ibid.*). Ce n'est donc pas tant un phénomène de *shrinking* au sens propre qui les affecte, mais plutôt un processus d'étalement urbain particulièrement important qui transfère la masse des activités économiques du centre urbain vers la banlieue.

Ce phénomène de *shrinking* est vu par les acteurs politico-institutionnels comme un problème dans la mesure où il se fait au détriment des centres urbains. La municipalité doit trouver des moyens pour attirer des investissements supplémentaires et redorer l'image de la ville. Pour ce faire, elle a besoin de démontrer la rentabilité financière du développement de son centre-ville. C'est dans ces termes que se pose la question de la revitalisation des centres urbains qui permettrait de faire face au *shrinking* de ces espaces au profit de la région métropolitaine qui, elle, poursuit sa croissance. Certains auteurs constatent un regain d'intérêt pour la revitalisation urbaine limitée aux quartiers centraux permettant d'assurer le développement d'une ville plus petite, plus dense et avec une concentration plus importante des activités commerciales, institutionnelles et économiques (Pallagst, 2009 ; Gallagher, 2010 ; 2013).

1.2.3 Le développement de la région métropolitaine

Ce processus de délocalisation des emplois, de déplacement des ménages et du dynamisme économique des centres urbains vers la banlieue a incité des auteurs à parler de *edge* et *edgeless cities* (Garreau, 1991 ; Lang, 2003 ; Lee, 2007 ; Giband, 2013 ; Popelard, 2009). Les *edge cities* sont définies comme des concentrations de secteurs d'emplois développées à la périphérie des centres urbains du fait du coût moins élevé des terrains et de l'accès rapide à ces espaces qui profite du vaste réseau routier qui connecte les banlieues (Garreau, 1991 ; Lee, 2007 ; Popelard, 2009). Les *edgeless cities*, pour leur part, se développent grâce aux nouveaux outils de communication et au développement accéléré des réseaux de transports métropolitains afin de créer des secteurs de développement économique diffus qui transcendent les centres suburbains (Lang, 2003 ; Lee, 2007).

Sans s'attarder longuement aux arguments de ces différents auteurs, il est évident que les stratégies de revitalisation par croissance ou par densification urbaine s'observent à l'échelle de la région métropolitaine et non pas uniquement à l'échelle des centres urbains (Pallagt, 2009 ; Hollander et al., 2009 ; Ghorra-Gobin, 2008 ; Popelard, 2009). Dès lors, plusieurs des acteurs régionaux voient qu'il est possible de concilier les intérêts des centres urbains et des banlieues dans une perspective de développement intégré de la région métropolitaine. Le fruit de cette collaboration permet de mieux concurrencer le même type de développement qui a lieu ailleurs aux États-Unis comme dans la *Sun Belt*. Malheureusement, plusieurs facteurs liés au contexte socio-historique empêchent de telles collaborations dans la *Rust Belt* qui a connu de nombreux conflits sociaux et raciaux du 20^e siècle – nous y reviendrons au chapitre 4.

Pour sa part, la récente crise économique de 2007-2008, aussi connue sous le nom de « *subprime mortgage crisis* », aggrave le processus de déclin des anciennes villes

industrielles de la *Rust Belt* (Harvey, 2010). Malheureusement, les ménages à faible revenu, qui avaient misé sur l'accès à la propriété pour se sortir de la pauvreté, se voient incapables de payer leurs hypothèques². Lorsque la bulle éclate, les taux d'intérêt explosent et le remboursement des prêts hypothécaires devient impossible tant pour les familles des centres urbains que pour celles habitants en périphérie (Harvey, 2010; Gallagher, 2010). Depuis le début de la crise financière en septembre 2008, on estime qu'il y a environ 5,5 millions de propriétaires qui ont perdu leurs maisons à travers les États-Unis (Carlyle, 2015).

Pire encore, à Détroit, les propriétaires d'unités locatives qui résident surtout en banlieue ne se trouvent plus en mesure de rembourser l'hypothèque, les taxes foncières et les rénovations nécessaires à l'entretien des bâtiments (Gallagher, 2010). Dès lors, la multiplication des espaces vacants et des maisons abandonnées dans les centres urbains s'aggrave. On estime qu'une propriété sur trois (139 699 sur 384 672) à Détroit a fait l'objet d'un défaut de paiement nécessitant la reprise de la propriété. De ce nombre, 56 % sont des maisons en ruine, nécessitant des travaux majeurs, voire d'être démolies (Kurth & MacDonald, 2015).

Les anciennes villes industrielles de la *Rust Belt*, et leurs gouvernements locaux, sont ceux qui subissent le plus les impacts de la crise immobilière. Cette crise économique se transforme rapidement en crise urbaine, ce qui limite les opportunités de revitalisation urbaine pour ces villes en déclin depuis les années 1960.

² Au cours des années 2000, les banques accordent des prêts hypothécaires à des ménages insolubles qui ne seraient pas en mesure d'avoir accès à ces prêts normalement (Fédération des chambres immobilières du Québec, 2009). Cependant, la hausse de valeur des propriétés aux États-Unis était vue comme un élément compensant le prêt à haut-risque, car la propriété pouvait être revendue à un prix supérieur au prêt hypothécaire accordé (*Ibid.*) Par ailleurs, les banques profitaient de la titrisation des prêts hypothécaires permettant de vendre ces prêts hypothécaires à des créanciers ce qui devait réduire le risque initial du prêt (*Ibid.*).

De plus, cette crise aggrave le phénomène de ségrégation socio-spatiale vécu et les inégalités séparant la ville-centre et la périphérie (Thomas, 2013 ; Sugrue, 2005 ; Gallagher 2010). La dévitalisation des centres urbains accroît les problèmes de pauvreté, de vulnérabilité économique et d'exclusion sociale qui affectent la population locale – nous y reviendrons dans le chapitre 4. Néanmoins, les banlieues proches sont également affectées par cette crise immobilière et urbaine, notamment dans les secteurs les plus pauvres (Pallagst, 2009). Ce contexte créé des tensions importantes, particulièrement à Détroit, entre les municipalités de banlieue et les centres urbains. Les premières sont soucieuses de préserver leur croissance économique tout en limitant les impacts négatifs de la crise tandis que les seconds cherchent à profiter des opportunités de revitalisation urbaine disponibles dans la région métropolitaine pour inverser le déclin en cours.

Selon Ghorra Gobin (2008), cette fragmentation municipale de l'espace métropolitain est un phénomène qui complexifie les relations intra-métropolitaines et augmente les disparités sociales et spatiales entre les municipalités. De ce fait, il y a une forte rivalité entre les gouvernements locaux pour attirer des investissements et des entreprises dynamiques ce qui permet, par le fait même, d'externaliser les coûts sociaux du développement urbain (*Ibid.*). Cette fragmentation est particulièrement forte dans les anciennes villes industrielles de la *Rust Belt*. Pour leur part, les régions métropolitaines du sud et de l'ouest des États-Unis comprennent, en général, moins de municipalités distinctes que celles du nord où elles peuvent s'élever jusqu'à 400 (*Ibid.*). L'organisation territoriale est, de ce fait, nettement plus complexe pour les villes du nord puisqu'il faut parvenir à formuler des stratégies de développement et des objectifs communs avec davantage d'acteurs autour de la table³.

³ À Détroit, un projet de financement du transport collectif métropolitain a subi la colère des maires de banlieues et leurs populations parce qu'ils ne voulaient pas lier le développement économique de Détroit avec celui de la périphérie. La proposition a finalement été rejetée par référendum avec une différence de 18 000 votes, soit 0,5 % des électeurs (Runyan, 2016 ; Witsil & Lawrence, 2016).



Figure 1.3 – Délimitation de la ville de Détroit dans ses limites actuelles

Source : LoveLand, 2016.

Dans le cas de la région métropolitaine de Détroit, nous comptons 276 municipalités distinctes qui sont en concurrence les unes avec les autres pour attirer des investisseurs, des emplois et des nouveaux habitants. Cette situation complique davantage les relations et les opportunités de collaboration entre le centre urbain, les banlieues proches et les banlieues éloignées qui vivent des situations similaires (Ghorra Gobin, 2008). La figure 1.3, à la page précédente, montre les limites territoriales de la ville de Détroit⁴ tandis que la figure 1.4, ci-dessous, montre la région métropolitaine de Détroit.

⁴ Notons que Détroit comprend deux villes indépendantes en son sein, soit Highland Park et Hamtramck (un peu à l'image de la municipalité de Westmount et la ville de Montréal).



Figure 1.4 – Délimitation de la région métropolitaine de Détroit

Source : Detroit Regional Chamber (2019).

Plusieurs études ont démontré l'importance d'une analyse des enjeux de développement et de planification urbaine à de multiples échelles, soit celles des centres urbains, des banlieues proches, des régions métropolitaines ainsi que des contextes nationaux et internationaux. Pour ce faire, il faut considérer le modèle de développement souhaité, mais également la réalité urbaine à toutes ces échelles. En effet, des inégalités existent et persistent entre différentes localités (centre – périphérie) et populations (ville – banlieue) qui évoluent pourtant dans une même région métropolitaine. Par ailleurs, cette région est en constante compétition avec d'autres métropoles des États-Unis pour attirer des investissements, des promoteurs et

des nouveaux habitants. Le cas de la région métropolitaine de Détroit illustre les difficultés de partenariat entre son centre urbain et les banlieues. Ces dernières ont des intérêts divergents de ceux de la ville de Détroit ce qui complique les efforts de revitalisation urbaine.

Dans la prochaine section, nous aborderons les différents éléments de la planification urbaine aux États-Unis dans un contexte de crise urbaine. Ainsi, nous allons explorer les stratégies de relance qui existent pour tenter d'inverser cette période de déclin importante pour les villes qui la subissent et les populations qui y habitent.

1.3 La planification urbaine dans les *shrinking cities*

1.3.1 Les stratégies de relance

En raison du paradigme du développement urbain associé à la croissance économique, les *shrinking cities* sont « stigmatisées » dans la mesure où elles sont synonymes d'échec économique et ne sont pas capable d'attirer de nouvelles populations (Martinez-Fernandez et al., 2012). Ces villes deviennent en quelque sorte des secteurs abandonnés avec de vastes terrains vacants ou en friche et des infrastructures industrielles vétustes. On retrouve également de nombreuses résidences abandonnées qui ont besoin de réparations majeures. Enfin, les artères commerciales sont dévitalisées, la plupart des commerces ayant également fui les centres urbains. Les instances politico-institutionnelles se retrouvent face à une tâche colossale puisqu'elles doivent trouver des moyens pour redynamiser les activités économiques et commerciales de la ville tout en assurant l'entretien des infrastructures municipales et le maintien des services publics qu'elle offre à la population. Elles doivent être en mesure de faire tout ça avec des moyens financiers extrêmement limités du fait de la diminution importante des revenus provenant des taxes foncières.

Ce regard sur les villes en déclin incite les administrations publiques à réfléchir à des stratégies de revitalisation qui sont à l'opposé du modèle traditionnel de développement des centres urbains. Cette revitalisation pose la question des partenariats et permet d'envisager la création de modèles de financement alternatifs pour des projets urbains qui se veulent structurants. Ces stratégies vont de l'attraction des investissements privés, le développement de grands projets urbains, la relance du marché immobilier local, l'amélioration des infrastructures locales, la revitalisation des centres-villes, le développement d'espaces verts et ouverts⁵, etc. (Martinez-Fernandez et al., 2012 ; Hollander et al., 2009 ; Jonas & McCarthy, 2009 ; Bengston, Fletcher & Nelson, 2004).

Pour qualifier cette approche, certains chercheurs parlent de *creative shrinking* pour décrire les initiatives d'urbanisme innovantes qui cherchent à redonner une nouvelle fonction aux friches urbaines (Paddeu, 2013). D'autres parlent du *Do it Yourself* qui renvoie à l'idée de se réapproprier les moyens de changer son milieu de vie plutôt que de constamment attendre après les autorités publiques (Paddeu, 2013 ; Gallagher, 2010 ; 2013). Cette nouvelle approche de la revitalisation urbaine offre des opportunités de transition urbaine intéressantes, innovantes et inspirantes dues à la variété des stratégies qui existent. Cependant, elles ne participent pas toujours à la relance du développement urbain des villes en déclin. Elles sont encore moins des modèles de revitalisation urbaine qu'on pourrait reproduire d'un lieu à l'autre en espérant ainsi atteindre les mêmes résultats (Gallagher, 2010 ; 2013).

⁵ Un espace ouvert, ou *open space* en anglais, est un site urbain utilisé pour se déplacer, se rassembler ou participer à des activités récréatives. Il existe diverses façons de classer ces espaces selon leur taille, la façon dont les gens les utilisent, la fonction prévue, son emplacement, etc. La typologie variée des espaces ouverts peut comprendre les éléments suivants : parcs, places publiques, sentiers urbains, rues, cimetières, voie ferroviaire, sommets de toit, etc. (Byrne & Sipe, 2010).

1.3.2 La requalification productive des espaces en friche

Une des approches prisées pour relancer le développement urbain des villes en déclin est la démolition des vieilles structures industrielles et des unités résidentielles jugées en ruine pour faire place à des espaces offrant un potentiel de développement renouvelé. Ces propriétés abandonnées sont particulièrement visibles dans le paysage des centres urbains et sont symptomatiques de la dévaluation des valeurs des propriétés résidentielles, des problématiques de sécurité (hausse du niveau des crimes commis) et des risques importants pour l'environnement urbain (ex. : des incendies accidentels ou intentionnés), etc. (Martinez-Fernandez, 2012). De plus, ce paysage, abandonné aux « lois de la nature », décourage les investissements publics et privés dans la ville, réduit la capacité de taxation de la Ville et diminue les activités économiques ou commerciales présentes à proximité de ces lieux (*Ibid.*). Aux États-Unis, on estime à environ 20 millions le nombre d'unités résidentielles détruites entre les années 1950 et 2000 (Mallach, 2011).

Les politiques de renouvellement urbain (ou *urban renewal*) des années 1950 et 1960 font appel à cette stratégie de redéveloppement par démolition pour améliorer la qualité des logements disponibles et éliminer la nuisance visuelle de ces bâtiments en friche dans le paysage urbain (Mallach, 2011 ; Hollander et al., 2009). Ces politiques sont utilisées par divers promoteurs et acteurs politiques locaux pour libérer des espaces vacants en vue de les utiliser à des fins de redéveloppement (*Ibid.*). Par ailleurs, l'*urban renewal* a un impact désastreux sur les populations locales des centres urbains (dont une vaste majorité est afro-américaine), car il arrive fréquemment que les habitants soient évincés (*Ibid.*). Ces opérations coûtent des milliards de dollars au gouvernement fédéral. Cependant, ce dernier doit trouver des moyens pour relancer la revitalisation de ces secteurs et créer les conditions optimales pour un réinvestissement futur dans ces zones en requalification (*Ibid.*).

Au final, cette stratégie de redéveloppement est questionnable puisqu'elle n'inverse pas toujours la tendance de déclin économique et démographique rencontrés dans les anciens centres industriels de l'époque (Mallach, 2011). Dans certains cas, lorsqu'on observe les déplacements de population à l'intérieur du centre urbain, les lieux qui montrent des signes de relance sont précisément ceux qui ont été épargnés par ces démolitions et qui ont conservé leur caractère historique et leur patrimoine architectural (*Ibid.*). C'est le cas pour *Washington Street* à St-Louis et le *Warehouse District* à Cleveland (*Ibid.*).

Néanmoins, certaines municipalités réussissent à donner un nouveau dynamisme à leur centre urbain après quelques tentatives de démolition et reconstruction. Pittsburgh est l'une des villes aux États-Unis ayant tenté l'expérience. Elle a connu trois phases de revitalisation de son centre urbain, et se révèle un modèle pour plusieurs villes ayant connu un déclin industriel similaire. La 1^{ère} phase (1950-60) libère l'espace industriel vacant pour construire des immeubles à bureaux, des grands projets urbains comme le *Point State Park*⁶ et de nouvelles autoroutes pour relier le développement et le dynamisme économique de ses banlieues avec son centre urbain (Pallagst, 2009 ; Giarratani & Houston, 1989 ; Madison, 2011). La 2^e phase (1980-90) réaligne la stratégie de relance sur le développement résidentiel et la préservation du patrimoine urbain tout en développant une économie diversifiée axée sur l'industrie du *high-tech*, l'éducation, la santé, la culture et le tourisme (Pallagst, 2009 ; Madison, 2011). Enfin, la 3^e phase (de 2010 jusqu'à nos jours) cherche à valoriser le développement multifonctionnel de l'espace urbain avec des espaces commerciaux, des immeubles à bureaux, des logements résidentiels, des hôtels de luxe ainsi que des places publiques accueillant pour les piétons (*Ibid.*).

⁶ Un grand parc urbain avec une fontaine iconique situé à une entrée de ville d'importance de Pittsburgh et à la confluence de la formation de la rivière Ohio.

Un bon nombre de ces projets de redéveloppement repose sur des partenariats public-privé qui permettent d'investir plus de fonds dans un territoire circonscrit. Plusieurs projets de redéveloppement « productif » des espaces vacants aux États-Unis impliquent la création de districts spéciaux de zonage sous l'égide d'agences de redéveloppement en partenariat public-privé et indépendantes, dans une certaine mesure, des gouvernements locaux (Jonas & McCarthy, 2009). Ces agences ont des pouvoirs spéciaux pour augmenter les taxes perçues dans ces districts et ont accès à du capital privé par emprunt (*Ibid.*). L'objectif est de réinvestir ces sommes dans des zones ciblées considérées comme inaptes à se revitaliser sans l'intervention de la municipalité et ses investissements publics (Jonas & McCarthy, 2009 ; Bengston, Fletcher & Nelson, 2004). Le réinvestissement se fait par l'acquisition de propriétés, la préparation du site pour l'injection de fonds de développement, l'offre de prêts à des promoteurs immobiliers désirant investir leurs capitaux et l'amélioration des infrastructures publiques de la ville comme le réseau routier (*Ibid.*).

Malgré son attrait initial, cette approche peu coûteuse pour la municipalité ne devient payante qu'au moment où la zone en redéveloppement produit des revenus (Jonas & McCarthy, 2009). De plus, ces efforts génèrent de grandes attentes pour de nouveaux revenus taxables suite au redéveloppement du site et négligent des projets sociaux répondant à des besoins locaux puisqu'ils n'engendrent pas suffisamment de revenus pour rembourser les prêts bancaires. Enfin, cette stratégie permet de contourner les lois d'État qui obligent l'approbation des emprunts par référendum (*Ibid.*).

1.3.3 La planification des espaces « ouverts »

Outre la démolition des infrastructures industrielles et des bâtiments vacants, une autre stratégie de redéveloppement consiste en la requalification des espaces vacants par l'embellissement du paysage urbain (Hollander et al., 2009). Cette approche

permet la stabilisation du tissu urbain des zones à risque et permet de maintenir la valeur des propriétés adjacentes (*Ibid.*). Avec quelques similarités aux approches prisées durant la période de l'*urban renewal*, cette stratégie veut toutefois conserver des paysages simples, c'est-à-dire non développés, dans un périmètre délimité avec du gazon, des arbres et des fleurs (*Ibid.*). L'idée est de laisser libre cours à la nature pour reprendre possession des zones à forte concentration d'espaces vacants afin d'offrir une ambiance de campagne dans un environnement urbain (Hollander et al., 2009 ; Wachter, 2005). Le verdissement, les plantations comestibles et l'agriculture urbaine sont des initiatives très répandus avec cette approche.

Parallèlement, les municipalités peuvent envisager cette approche grâce à l'engagement et la participation citoyenne via les Corporations de Développement Communautaires (CDCs). Ces organismes sont mis en place aux États-Unis à la suite de contestations importantes des membres de la société civile contre les politiques de redéveloppement par croissance (Jonas & McCarthy, 2009). L'objectif de ces organismes est de lier les politiques de redéveloppement des centres urbains avec les besoins des populations habitants dans les quartiers péri-centraux de la ville (*Ibid.*). Malgré un certain succès, ces initiatives citoyennes, qui ont contribué à l'élaboration de projets de développement économique pour la communauté, ne remplacent pas les politiques publiques et l'allocation des ressources nécessaires pour régler les problèmes sociaux qui existent dans ces milieux en déclin (*Ibid.*).

Cependant, c'est exactement ce que tentera, avec succès, le *Pennsylvania Horticultural Society* (PHS) dans les années 1990 à Philadelphie avec la conversion des anciens sites industriels en une multitude d'espaces verts et ouverts grâce à son programme environnemental *Philadelphia Green* (Gallagher, 2010 ; 2013 ; Wachter, 2005). L'objectif est de revigorer l'espace et le paysage environnant afin de renforcer le sentiment de communauté dans le quartier et permettre, en collaboration avec des organismes locaux, l'implantation de diverses activités sociales et solidaires telles que

de l'agriculture urbaine et des fêtes de quartiers (Gallagher, 2010 ; 2013). Cette approche permet la création d'une perception positive du territoire environnant par les gens qui y vivent et y circulent tout en participant à l'augmentation de la valeur foncière des propriétés adjacentes (Hollander et al., 2009 ; Wachter, 2005).

Wachter (2005) analyse l'impact de cette stratégie sur la revitalisation des espaces urbains en déclin dans le quartier de *New Kensington* à Philadelphie. Elle observe une augmentation de valeur des propriétés de près de 30 % tandis que le même espace non entretenu peut subir une réduction de 18 % de sa valeur foncière (*Ibid.*). De plus, ces espaces vacants entretenus offrent la possibilité d'y implanter de nouvelles initiatives, qu'elles soient temporaires ou permanentes (Hollander et al., 2009). L'objectif est de transformer la fonction de ces espaces en quelque chose de nouveau et dynamique pour la communauté locale. Certains auteurs qualifient ce processus de requalification urbaine, particulièrement lorsqu'il a lieu sur une friche industrielle ou un espace en transformation (Benali, 2012; Gravari-Barbas, 2010; Gasnier, 2004; Sénécal, Malézieux & Manzagol, 2002).

Un autre cas de figure de la planification « ouverte » des espaces vacants est la ville de Youngstown en Ohio. Dans ce cas, la municipalité a accepté sa situation de décroissance (industrielle et populationnelle) et a décidé de planifier son développement futur avec un plan stratégique sur 10 ans surnommé « Youngstown 2010 » (Pallagst, 2009 ; Gallagher, 2010 ; 2013). L'objectif du plan est de quatre niveaux, soit (1) accepter que Youngstown demeure une ville de petite taille, (2) définir son rôle dans une nouvelle économie locale, (3) améliorer son image ainsi que la qualité de vie de ses résident-e-s et (4) passer à l'action grâce à des stratégies réalistes et réalisables (Pallagst, 2009 ; Gallagher, 2010 ; 2013). Par l'adoption de ce plan, la Ville cherche à entretenir son réseau d'infrastructures publiques dans des endroits stratégiques en densifiant certains secteurs plutôt que le maintenir sur l'ensemble de son territoire (*Ibid.*).

Youngstown n'envisage pas de développer de nouvelles zones de peuplement dans son centre urbain, mais plutôt de gérer et de consolider les espaces urbains ciblés en densifiant l'habitation et en y ajoutant de nouveaux parcs et espaces verts (Pallagst, 2009 ; Gallagher, 2010). L'idée est aussi de renforcer la vitalité de l'économie locale dans les secteurs de la santé, l'éducation, l'administration publique et la culture (Pallagst, 2009). Youngstown pratique donc un urbanisme soutenable et renouvelable qui se veut « révolutionnaire » en visant la conversion écologique des espaces urbains et l'amélioration de la qualité de vie de ses résident-e-s (Gallagher, 2010).

1.3.4 La revitalisation des espaces vacants par investissement productif

Enfin, un dernier cas de redéveloppement concerne la revitalisation des espaces vacants improductifs par un retour à l'investissement sur des terrains vacants à plus forte valeur ajoutée. C'est dans le comté de Genesee (Flint) au Michigan que va se développer cette toute nouvelle stratégie grâce à la création du premier *Land Bank*⁷ (Gallagher, 2010 ; 2013). Le modèle de Flint crée un système de gestion qui prend les parcelles de terre sous-valorisées du centre urbain – appartenant au Comté – et les vend par enchère avec des parcelles de haute valeur monétaire situées en banlieue (*Ibid.*). Ceci permet à des investisseurs plus sérieux, et non des spéculateurs immobiliers, de se porter acquéreurs des lots et d'offrir de meilleures opportunités pour les redévelopper.

⁷ Conçu à partir du processus de *land banking*, soit un acte spéculatif à l'achat d'un terrain vacant dans l'espoir qu'il prenne de la valeur et génère un retour à l'investissement initial, le *Land Bank* est une institution modèle de développement alternatif qui effectue des transactions foncières avec les propriétés qu'il possède (Gallagher, 2010 ; 2013). Cette instance peut se porter acquéreur d'espaces vacants pour les redévelopper ou les revendre à quelqu'un qui souhaite les redévelopper lui-même.

Le *land banking* est un recours urbanistique très prisé dans les villes en croissance avec une haute densité urbaine où il y a peu d'espaces vacants pour de nouveaux projets et la rareté des terrains accroît la valeur des espaces inutilisés restants. Toutefois, dans des villes comme Flint ou Détroit, les entités gouvernementales concernées font l'acquisition de différents espaces vacants par défaut et non par choix puisqu'aucune personne morale ne peut ou ne veut s'en porter acquéreur.

Les administrateurs du *Land Bank* de Flint vont aussi prendre des propriétés acquises en banlieue et les revendre une à une sur le marché immobilier traditionnel au lieu de les vendre à bas prix par enchère (*Ibid.*). Cela permet au *Land Bank* de générer des revenus importants que les administrateurs réinvestissent dans les propriétés vacantes du centre de la ville qui sont moins prisées. Il y a donc un transfert de valeur foncière de la banlieue vers la ville-centre grâce à ce processus de redéveloppement urbain.

Outre cette approche, les administrateurs du *Land Bank* vont aussi s'occuper de la collecte des taxes des propriétaires en défaut de paiement. Plutôt que de vendre ce pouvoir à des investisseurs privés, ils génèrent des profits importants grâce aux intérêts de paiement qu'ils conservent (Gallagher, 2013). L'analyse des données de non-paiement dans le comté de Flint permet de mettre en lumière que la grande majorité des taxes impayées sont tout simplement en retard de quelques mois et non en défaut de paiement. Pour acquérir ces terrains, les administrateurs du *Land Bank* décident de vendre des bons du Trésor à faible intérêt, d'utiliser l'argent récolté pour payer les taxes municipales dues pour ses propriétés et recueillir lui-même les intérêts sur ces taxes impayées (*Ibid.*). Cette approche permet à elle seule de générer des revenus de 1,6 à 2,1 millions de dollars par année pour le Comté de Flint (*Ibid.*).

Bref, cette stratégie de redéveloppement est considérée comme un modèle innovateur qui prend les règles contraignantes encadrant les devoirs des autorités publiques et les utilise positivement pour revitaliser des parcelles de terre improductive. En cinq ans, les administrateurs du *Land Bank* de Flint démolissent 1000 propriétés en ruine et en rénovent 300 autres ce qui génère une hausse des valeurs foncières de plus de 100 millions de dollars (Gallagher, 2010 ; 2013). Avec ces revenus, les administrateurs rénovent un immeuble du centre-ville de Flint pour y déménager les bureaux du *Land Bank* et il offre des incitatifs financiers à d'autres propriétaires adjacents pour qu'ils fassent pareil et participent à la revigoration du centre-ville (*Ibid.*).

Au final, le résultat est remarquable, car seulement 5 % des propriétés sont acquises plus d'une fois par le *Land Bank* pour cause de défaut de paiement – comparativement à 80 % des acquisitions avant sa création (*Ibid.*). Cette stratégie de redéveloppement urbain est une innovation importante pour le redéveloppement des espaces vacants improductifs puisqu'elle permet de prendre en compte le modèle de croissance en banlieue et de l'utiliser à son avantage pour stimuler le développement des centres urbains. Par contre, elle nécessite une bonne collaboration des acteurs de la région métropolitaine, ce qui n'est pas toujours le cas comme nous l'avons vu précédemment.

1.3.5 Les dynamiques de pouvoir dans les approches de développement de la ville

Toutes ces stratégies et ces approches nous apprennent que la planification et l'aménagement ne sont pas des techniques neutres, mais qu'elles s'inscrivent dans une vision de la ville qui considère l'espace urbain comme un espace produit par divers acteurs (Lefebvre, 2000 ; Peck & Tickell, 2002). En effet, tant les villes, les régions métropolitaines, les agences de développement économique, les organismes sans but lucratif ou communautaire et les citoyen-ne-s contribuent à influencer le cours du développement urbain. Que ce soit pour des intérêts politiques, économiques ou sociaux, différentes visions urbaines se chevauchent et se confrontent les unes aux autres pour concevoir la ville d'aujourd'hui et de demain (Lefebvre, 2000 ; Harvey 1989). Cette dynamique amène des luttes de pouvoirs et des rapports de force importants permettant à des visions d'émerger au-dessus des autres et d'influencer le cours de la transformation de la ville (Savitch & Kantor, 2002; Di Méo, 2008).

D'autre part, l'analyse de la transformation des espaces par divers processus de revitalisation, requalification, rénovation et revalorisation urbaine⁸, nous confirme

⁸ Nous reviendrons sur ces différents processus dans notre cadre théorique au chapitre 3.

qu'il persiste des disparités importantes à l'intérieur des centres urbains. Plusieurs auteurs ont analysé l'impact des politiques de développement urbain où le centre-ville et les quartiers centraux se révèlent être les lieux privilégiés pour recevoir des investissements (Smith, 2002 ; Harvey, 1989 ; Sokoloff, 1988). Le redéveloppement du centre-ville, et les quartiers centraux limitrophes, est un objectif louable, mais est-ce qu'il se fait aux dépens d'une certaine frange de la population ? Le redéveloppement se fait-il de façon inclusive en intégrant les objectifs d'équité sociale et spatiale dans l'implantation des politiques et des interventions de réaménagement urbain ? Rarement le redéveloppement des quartiers à l'extérieur des centres urbains, ci-nommés les quartiers péricentraux, se fait-il de façon coordonné avec le développement du centre-ville. Y a-t-il une raison historique ou s'agit-il de décisions politiques qui cherchent à répondre à des intérêts particuliers ? Toutes ces questions sont essentielles pour nous permettre d'analyser les conditions nécessaires à la viabilité des projets ou des démarches de redéveloppement urbain dans les villes en déclin et identifier ceux bénéficiant à l'ensemble des résident-e-s qui y habitent.

Au-delà des centres-villes, les friches urbaines sont les symboles de la crise de l'économie industrielle et elles représentent la conséquence ultime de la compétition inter-territoriale ayant lieu à plusieurs échelles et degrés d'intensité (Janin & Andres, 2008). Du fait de la transformation morphologique du paysage urbain, les friches urbaines sont vues par plusieurs acteurs du développement urbain comme des nuisances (Bowman & Pagano, 2000). Néanmoins, les friches urbaines sont également perçues par certains comme des opportunités de développement qui redéfinissent la fonction et l'usage des espaces urbains (Ambrosino & Andres, 2008; Gallagher, 2013).

Investies par une multitude d'acteurs, les friches urbaines sont l'objet d'une réinterprétation et d'une revalorisation permanente des héritages urbains selon l'importance accordée au débat entre la conservation ou la démolition de ces espaces

(Veschambre, 2005). L'appropriation de ces espaces, par divers acteurs, révèle les relations de pouvoir entre les groupes sociaux (Gravari-Barbas, 2010 ; Veschambre, 2005 ; Benali, 2012). Ces espaces sont générateurs de conflits par la diversité des visions de réaménagement du territoire qui s'affrontent déterminant le futur de ces lieux en perte de sens.

Dans ce contexte, la revitalisation urbaine des villes en déclin nous force à mettre en lumière l'intérêt des acteurs à gérer ce processus de transformation de la ville. Durant le 20^e siècle, le rôle dominant de la revitalisation urbaine a été tenu par les institutions gouvernementales à plusieurs échelles (Fédéral, États, municipalités). Aujourd'hui, plusieurs auteurs postulent qu'ils ne sont plus en mesure de gérer ce type de redéveloppement, car l'étendue de leurs visions de l'aménagement du territoire ne permet pas de saisir adéquatement les besoins locaux (Gallagher, 2013 ; Moine, 2013). Devant l'incapacité de l'acteur dominant (le politique) à mettre en œuvre ses décisions et positions urbanistiques, de nouveaux acteurs s'imposent pour mettre de l'avant leurs propositions visant à répondre à des besoins immédiats et plus près des gens (Gallagher, 2013 ; Leloup, Moyart & Pecqueur, 2005). Dans ce cadre, on pourrait définir les pratiques et les stratégies d'aménagement comme des outils et/ou des intentions de développement prenant en compte le contexte local d'une ville et les acteurs qui s'y investissent pour déterminer les choix adéquats à prendre pour favoriser ou accompagner le développement urbain en cours.

Ce qui est relativement nouveau à notre époque, c'est la capacité des acteurs communautaires et/ou des citoyen-ne-s à se prendre en charge et à s'outiller collectivement pour construire cette vision du développement urbain (Darroch, 2014 ; Paddeu, 2012 ; Gallagher, 2010 ; 2013). Malgré l'absence de formation technique ou professionnelle, ces acteurs sont devenus incontournables dans la mise en place de diverses initiatives de redéveloppement urbain puisqu'ils sont en mesure d'identifier les priorités d'actions dans leur milieu de vie fréquenté au quotidien (Gallagher,

2010 ; 2013). Henri Lefebvre (2009) met de l'avant la notion du « droit à la ville » revendiquée par des communautés locales. Nous observons donc une sorte de déprofessionnalisation des acteurs traditionnels du développement urbain (urbanistes, promoteurs, industries, commerces, etc.) au profit d'acteurs communautaires et citoyens ayant à cœur le développement de leur milieu de vie (Sokoloff, 1988).

Cette approche permet une amélioration nette des conditions d'acceptabilité sociale entourant les grands et petits projets urbains dans la mesure où les résident-e-s de ces secteurs se retrouvent partie prenante des discussions. Toutefois, avec la multiplicité des acteurs investis dans le réaménagement des espaces urbains, les luttes de pouvoir sont d'autant plus importantes et le conflit prend forme dans le mode de gouvernance souhaité pour mettre en œuvre les interventions urbanistiques planifiées (Recoquillon, 2009). Ce contexte accentue les partenariats et participe à la formation d'alliance urbaine entre différents groupes d'acteurs se disputant le pouvoir d'aménager un territoire en commun ; qu'il soit à l'échelle de la friche, du quartier, de la ville ou de la région métropolitaine (Savitch & Kantor, 2002).

1.4 Le développement urbain à Détroit de 1900 jusqu'au début des années 2000

Suite à ces constats, il importe maintenant de présenter brièvement les enjeux du développement urbain à Détroit. Parmi les plus importants, le déclin démographique et économique du centre urbain, la ségrégation raciale, le *White Flight*, le développement de la région métropolitaine et la crise urbaine – nous y reviendrons plus en détail dans le chapitre 4. Par ailleurs, il est important de mentionner que chacun de ces enjeux est relié aux autres par divers facteurs qui stimulent et aggravent leurs impacts généraux sur le développement urbain de Détroit et sous-tendent les choix urbanistiques des acteurs présents. Ces choix nous permettront de mieux comprendre les différences qui marquent son histoire de développement et

redéveloppement urbain lorsqu'on la compare avec les différentes stratégies de relance identifiées précédemment.

1.4.1 Les enjeux du développement urbain

Comme nous l'avons vu précédemment, le développement urbain de la première moitié du 20^e siècle à Détroit est directement influencé par l'expansion industrielle et manufacturière de son industrie automobile dans les années 1900-1930 (Thomas, 2013 ; Sugrue, 2005). À mesure que l'industrie prend de l'expansion, elle attire un nombre considérable de travailleurs cherchant des emplois notamment les Afro-Américains du sud des États-Unis qui fuient leurs conditions de vie misérables (*Ibid.*). Près de 600 000 emplois sont créés à Détroit entre 1900-1950, dont 30 % dans le secteur automobile (US Census, 2016a). Cette expansion industrielle contribue à l'augmentation de la population de Détroit d'environ 1,5 million de personnes sur une période de 50 ans (*Ibid.*).

Pourtant, le déclin démographique de la ville qui s'amorce à la deuxième moitié du 20^e siècle est sans précédent. Détroit voit sa population passer d'environ 1,8 million d'habitants en 1950 à un peu plus de 700 000 habitants en 2010 (US Census, 2016a). Les Blancs de classe moyenne sont les premiers à quitter Détroit pour trouver de meilleures opportunités d'emplois dans la région métropolitaine ou dans les régions dynamiques de la *Sun Belt* (Sugrue, 2005 ; Thomas, 2013 ; Boyle, 2001 ; Paddeu, 2012 ; Popelard, 2009). Les Afro-Américains, quant à eux, restent à Détroit faute de moyens pour se déplacer ailleurs. Des quartiers entiers de la ville-centre sont laissés à l'abandon et les terrains vacants deviennent le symbole de la dévitalisation de Détroit (Sugrue, 2005 ; Thomas, 2013).

Ce déclin démographique est directement lié au processus de désindustrialisation qui frappe le monde occidental. Détroit perd près de 325 000 emplois entre 1950 et 2010, dont 200 000 dans l'industrie automobile (US Census, 2016a). Parmi les raisons qui expliquent ces pertes d'emplois, il y a le vieillissement des usines et les coûts fonciers élevés dans le centre urbain. De plus, la mondialisation de l'économie, en particulier les accords de libres-échanges et les avancées technologiques, ont des impacts importants sur la production des biens de consommation qui peuvent être fabriqués à partir de divers territoires nationaux en compétition les uns aux autres.

La crise pétrolière et celle de l'industrie automobile dans les années 1970, après l'entrée en marché de nouveaux concurrents asiatiques, porteront des coups fatals à l'économie de Détroit (Sugrue, 2005 ; Thomas, 2013 ; Boyle, 2001). L'une des conséquences importantes de ces pertes d'emplois et du ralentissement du dynamisme économique du centre urbain réside dans la présence de nombreuses friches industrielles, la précarisation socio-économique des populations locales, et l'accélération du déclin démographique de Détroit (Sugrue, 2005 ; Thomas, 2013 ; Boyle, 2001 ; Staszak, 1999 ; Wilson, 1992 ; Paddeu, 2012 ; Popelard, 2009).

Par ailleurs, Détroit est une ville où la ségrégation raciale s'est traduite dans la trame urbaine. L'arrivée des Afro-Américains dans les années 1940 ne s'est pas fait sans heurts. Les familles blanches ne voulant pas les côtoyer comme voisins, ont migré vers les banlieues de la périphérie. Par le fait même, la ségrégation raciale a eu un impact considérable sur les politiques de développement urbain dû au racisme systématique que vivent les populations afro-américaines dans leurs lieux de résidences, de travail, de déplacement et de loisirs (Sugrue, 2005 ; Thomas, 2013). Cette vision des interactions raciales entretenues par les populations blanches a pour impact l'exclusion sociale des Afro-Américains. Plusieurs facteurs expliquent cette ségrégation, soient : la ghettoïsation des projets immobiliers, la faible qualité et quantité de logements sociaux disponibles, les pratiques discriminatoires dans le

marché immobilier ou, tout simplement, des actes d'intimidation et d'agression violentes visant la communauté afro-américaine (Sugrue, 2005 ; Thomas, 2013 ; Paddeu, 2012 ; Popelard, 2009).

La conséquence directe de ce processus de ségrégation socio-spatiale est l'envenimement des relations raciales entre ces deux communautés, la « politisation raciale⁹ » du développement urbain à Détroit et le déplacement des populations blanches en banlieue de Détroit pour fuir le contact des Afro-Américains ; phénomène qu'on nommera le *White Flight* (Sugrue, 2005 ; Thomas, 2013 ; Boyle, 2001 ; McGraw, 2007 ; Wilson, 1992 ; Paddeu, 2012 ; Popelard, 2009). Cette situation perdure encore aujourd'hui. Par ailleurs, le dynamisme social, économique et politique que connaît Détroit dans la première moitié du 20^e siècle se perd au profit du développement des multiples banlieues de sa région métropolitaine (Checkoway, 1980 ; Staszak, 1999 ; Sugrue, 2005 ; Thomas, 2013 ; Wilson, 1992 ; Paddeu, 2012 ; Popelard, 2009). Pour sa part, le gouvernement fédéral va financer les équipements et infrastructures nécessaires au développement des banlieues et ce au dépend du centre urbain (Staszak, 1999 ; Sugrue, 2005 ; Thomas, 2013). Dès lors, dans un contexte de gouvernance néolibérale et l'intégration de l'approche de gestion publique adoptée par les municipalités, « la rationalité financière et les considérations d'ordre technique dominant et orientent [...] la prise de décision politique » (Briche, 2016).

À partir des années 1950, plusieurs stratégies, politiques publiques et projets de redéveloppement ont été mis en place par la Ville et le gouvernement fédéral, en partenariat avec les élites économiques, pour tenter de sortir de cette crise. L'objectif

⁹ Par politisation raciale, nous entendons le débat public et l'évaluation des projets de développement urbain en fonction d'une analyse raciale de la situation plutôt que basée sur le mérite du projet en lui-même. Les communautés de résidents à Détroit, particulièrement les Blancs, vont juger de la pertinence d'un projet en fonction de son lieu d'implantation et de son public cible. Cette politisation des enjeux du développement urbain en fonction de la race, bien que non objective, va pourtant caractériser les interventions urbanistiques de la Ville de Détroit pendant près de 25 ans (1950-1974).

premier des autorités publiques est d'inverser la tendance au déclin en cours et élaborer une stratégie de croissance pour Détroit. Les entrepreneurs et les promoteurs du secteur privé, de leur côté, cherchent à tirer avantage du financement disponible pour améliorer les conditions d'implantation de leurs usines dans le centre urbain. Au cours des prochaines pages, nous allons présenter brièvement les principales initiatives de redéveloppement mises en place à Détroit à cette époque. De plus, nous allons identifier les principaux impacts de ces interventions sur le développement urbain, le tissu urbain, le cadre et la qualité de vie des résident-e-s de Détroit.

1.4.2 Les initiatives de rénovation urbaine à Détroit

Durant les années 1950, les autorités publiques de l'époque ont privilégié l'approche de l'*urban renewal* qui repose sur la démolition de bâtiments au profit de nouveaux développements sur ces terrains qui avaient perdu leur valeur (Thomas, 2013 ; Popelard, 2009). Les zones ciblées dans les plans de rénovation urbaine de la Ville sont celles des quartiers pauvres afro-américains. Cela aura pour effet d'attirer une nouvelle population de familles blanches de classe moyenne (Thomas, 2013). On estime à environ 160 000 Afro-Américains (soit le tiers de la population afro-américaine totale) le nombre de personnes affectées négativement par cette stratégie de redéveloppement urbain (*Ibid.*). L'exemple du quartier de *Black Bottom*, situé à l'est du centre-ville, est l'un des plus frappants. Il a été détruit et remplacé par un nouveau quartier appelé Lafayette Park dans l'objectif de répondre aux besoins des familles de la classe moyenne (Thomas, 2013 ; Popelard, 2009).

La décennie suivante, soit les années 1960, les efforts de la municipalité se concentrent sur le quartier de Midtown, situé au nord du centre-ville. Ce redéveloppement permettra la construction d'un centre médical moderne avec divers hôpitaux, l'expansion de la *Wayne State University* et le développement d'un centre

culturel important autour de la *Detroit Institute of Arts* (Thomas, 2013 ; Savitch & Kantor, 2002). Le souvenir des impacts de l'*urban renewal*, une décennie plus tôt, permet l'organisation d'un mouvement de contestation afro-américain afin d'éviter la destruction de nombreux logements abordables et de revendiquer la construction d'un plus grand nombre de logements sociaux et d'églises pour des communautés religieuses très présentes à Détroit (Thomas, 2013).

C'est la première fois que des mouvements de contestation sont en mesure d'influencer les stratégies de redéveloppement urbain mises en place par les élites politiques à Détroit. À partir de cette expérience, les Afro-Américains constatent qu'ils ont une prise importante sur les décisions d'aménagement urbain qui ont des impacts sur leur milieu de vie. La mobilisation citoyenne est alors considérée comme un moyen de s'approprier les mécanismes de la planification urbaine qui ne sont pas traditionnellement accessible à la communauté locale.

Suite à ces efforts d'actions collectives (présentes un peu partout aux États-Unis), les instances municipales et fédérales s'alignent et adoptent un nouveau programme de redéveloppement urbain : les *Model Cities*. Ce dernier permet la création de conseils d'administration locaux où les résident-e-s peuvent prendre part aux principaux débats entourant le redéveloppement physique de la ville et de leurs quartiers afin de répondre aux besoins des communautés locales (Thomas, 2013 ; Boyle, 2001). L'objectif est de lier ce redéveloppement matériel avec des améliorations sur le plan social ; ce que l'approche de l'*urban renewal* avait laissé de côté. Par ailleurs, cela contribue à démocratiser les instances de planification urbaine en permettant aux résident-e-s d'avoir une influence directe sur les stratégies de redéveloppement qui valorisent les besoins des communautés au lieu de l'unique revitalisation du tissu urbain de la ville.

Malheureusement, le programme n'a jamais été adéquatement financé et il est remplacé, en 1974, par les *Community Development Block Grants (CDBG)* qui consolident les investissements fédéraux dans un seul nouveau programme (Thomas, 2013 ; 1990 ; Savitch & Kantor, 2002). Le financement des CDBG est deux fois moins important que celui des *Model Cities* et il valorise les investissements dans les équipements et infrastructures sans les lier au développement social. De plus, il supprime le pouvoir décisionnel des résident-e-s locaux et accorde un droit de veto aux maires sur les décisions qui concernent les communautés (Thomas, 2013). Au même moment, la Charte de la ville est en cours de modification. Les pouvoirs de planification urbaine seront désormais placés sous la responsabilité d'un nouveau département placé sous le contrôle direct du bureau du maire (Thomas, 2013 ; 2009). Ces changements seront considérés par des organisations de la société civile comme un affront visant l'affaiblissement de la démocratie et ils seront contestés par la communauté locale. On voit émerger les premiers jalons de l'*empowerment* citoyen dans les années à venir par la création d'une multitude de mouvements sociaux et urbains citoyens.

La gouvernance de Coleman Young (1974-1994), premier maire d'origine afro-américaine à être élu à Détroit, va transformer la manière de faire de la planification urbaine. C'est l'époque des grands projets urbains, des partenariats public-privés, de l'endettement de la ville, du financement fédéral par projets et des baisses de taxes foncières pour les entreprises s'installant au centre-ville de Détroit (Thomas, 2013 ; Boyle, 2001 ; McGraw, 2007 ; Orr & Stoker, 1994). C'est le début de l'ère du néolibéralisme urbain. Young abandonne donc les plans de développement intégrés, planifiés à long terme et qui répondent aux besoins de la communauté au profit de projets de redéveloppement qui offrent des solutions immédiates aux problèmes de déclin socio-économique et démographique.

Cette stratégie permet de réaliser plusieurs initiatives au centre-ville de Détroit : la construction du *Renaissance Center* (un complexe de gratte-ciel comprenant le siège social de General Motors), l'aménagement du *Riverfront* (accès au fleuve), la construction du *Joe Louis Arena* (l'aréna de hockey des *Red Wings* de Détroit), le développement des *Riverfront Apartments* (complexe d'appartements luxueux), l'expansion du *Cobo Center* (le centre de conférence de la ville), la rénovation du *Hart Plaza* (espace public avec accès aux berges), la construction d'un système de train léger sur rail (*Detroit People Mover*), le redéveloppement du *Greektown* (micro-quartier commercial, de restauration et de divertissement) ainsi que plusieurs autres projets de petite et moyenne envergures comprenant des parcs, des commerces, des projets de condos et des marinas (Thomas, 2013; Savitch & Kantor, 2002; Digaetano & Lawless, 1999). Malheureusement, la portée de ces investissements n'a pas d'effet de relance réelle du centre-ville de Détroit et plusieurs de ces projets vont éventuellement connaître des problèmes financiers importants.

Une autre stratégie de relance par le Maire Young est liée au redéveloppement industriel du centre urbain de Détroit. La Ville finance, à coût de centaines de millions de dollars de fonds publics, des grands projets d'usines automobiles tels que le site *Poletown* de General Motors et l'usine de Chrysler à l'est du centre-ville (Thomas, 2013; 2009; Savitch & Kantor, 2002; Boyle, 2001; Fasenfest, 1986; Digaetano & Lawless, 1999). Pour ce faire, la Ville procède à l'expropriation et la vente de plus de 800 acres de terrains, la démolition d'environ 2000 logements, le déplacement de 5500 personnes et offre un crédit de taxes foncières aux géants de l'automobile pour une durée de 12 à 14 ans (Thomas, 2013; Savitch & Kantor, 2002; Fasenfest, 1986; Digaetano & Lawless, 1999). En échange, les grandes compagnies automobiles promettent la création de 21 000 emplois directs et des investissements indirects par la construction de nouvelles usines. Dans les faits, ces projets génèrent un maximum de 5900 emplois et aucun autre projet industriel privé ne verra le jour (Fasenfest, 1986; Digaetano & Lawless, 1999).

Suite au départ de Coleman Young, au milieu des années 1990, les maires qui le succèdent vont poursuivre la stratégie de développement par grands projets urbains qui relèvent de partenariats public-privés et la recherche de financement fédéral par projets. Ainsi, la Ville investit dans la construction de trois casinos dans les quartiers centraux, la construction de deux nouveaux stades sportifs (baseball et football) dans le quartier *Midtown*, le développement d'un grand espace public accueillant des tours à bureaux dans le centre-ville (*Campus Martius*) et la privatisation du marché public de la ville (*Eastern Market*) qui vivait des difficultés financières importantes (Savitch & Kantor, 2002; Digaetano & Lawless, 1999; Gallagher, 2013).

Malheureusement, tous ces investissements sont incapables d'inverser la tendance de déclin en cours, mais ils permettent d'observer un contraste saisissant entre le développement du centre-ville et les quartiers péricentraux en ruine. Certains auteurs affirment même que la Ville est prise en otage par les multinationales qui orientent le financement du redéveloppement urbain (Savitch & Kantor, 2002; Digaetano & Lawless, 1999; Boyle, 2001; McGraw, 2007). En effet, soit la Ville finance ce redéveloppement, soit elle accepte que les infrastructures industrielles se délocalisent en banlieue. Cette collaboration avec les élites économiques n'est donc pas dans l'intérêt immédiat de relancer le développement urbain de la ville, mais bien de relancer le développement économique des entreprises installées au sein de la ville.

CHAPITRE II

QUESTION PRINCIPALE ET DÉMARCHE MÉTHODOLOGIQUE : LES INITIATIVES DE REDÉVELOPPEMENT URBAIN

2.1 Introduction

Comme nous l'avons vu, les multiples facteurs du déclin de la ville, particulièrement la crise de l'industrie automobile, la ségrégation raciale et spatiale, le *White Flight* et l'échec des stratégies de redéveloppement ont eu des conséquences désastreuses pour Détroit. La crise des finances publiques qui a suivi prive l'administration de moyens pour inverser ce déclin, et accentue la crise urbaine dans laquelle se retrouve Détroit avec une dévitalisation importante de son centre urbain. La question de la relance de la ville se pose et, dans ce cadre, plusieurs acteurs du développement urbain se confrontent quant aux approches à adopter pour revitaliser et revaloriser la ville.

2.2 La question principale de recherche

Au début de la crise urbaine des années 2000, les interventions de revitalisation et de revalorisation urbaines sont largement portées par les acteurs politico-institutionnels (Ville, Fédéral, organismes parapublics, etc.) et les acteurs économiques (investisseurs, promoteurs, fondations privées, etc.). Comme le rappelle Tiano :

La place des valeurs est centrale dans les projets de revalorisation : elles fondent les discours et guident par là l'action. Certaines de ces valeurs, comme la mixité, la centralité, la gouvernance et aujourd'hui le développement durable, tiennent davantage de la vulgate à la mode que de

réels choix stratégiques. Mais elles ne doivent pas cacher les valeurs spécifiques à l'œuvre dans ces opérations. » (Tiano, 2010, p. 4).

À Détroit, la gouvernance se caractérise par un recours intensif aux principes de marché pour rentabiliser les investissements publics. Toutefois, cette situation n'empêche pas l'émergence d'initiatives locales qui sont déconnectées des logiques marchandes traditionnelles (Briche, 2016). Il est dorénavant plus courant de retrouver des comités citoyens, accompagnés par des groupes communautaires, qui vont expérimenter différentes pratiques afin de mieux s'approprier leurs milieux de vie à l'échelle locale (Gallagher, 2010 ; 2013). Quant à eux, les habitants locaux vivent dans une précarité importante et grandissante que la Ville peine à arrêter et qui participe à l'effritement du cadre social de Détroit. Il va sans dire que les organismes communautaires et les habitants de la ville cherchent, quant à eux, la préservation à tout prix de ce tissu social.

Plusieurs collectifs et comités citoyens se forment localement pour se pencher sur des pratiques alternatives et résilientes de redéveloppement urbain, notamment des projets d'agriculture urbaine. Ces projets permettent à la population locale de cultiver, d'échanger et de manger des fruits et légumes frais à Détroit et, par le fait même, de combattre l'impact des déserts alimentaires dans la ville (Colasanti, Hamm & Litjens, 2013 ; LaCroix, 2010, Mogk, Wiatowski & Weindorf, 2010 ; Paddeu, 2012 ; White, 2011 ; Gallagher, 2010 ; 2013). Parallèlement, divers projets artistiques voient le jour pour relancer la vie culturelle et faire la promotion de la culture locale. La rénovation de bâtiments délabrés, l'ouverture de coopérative de vélos offrant une alternative au système de transport en commun déficient, des projets de récupération d'objets usagés aux fins de transformation en *street art* constituent quelques exemples des nombreuses initiatives de redéveloppement urbain en cours à Détroit (Darroch, 2014 ; McCarthy, 2002 ; Millington, 2013 ; Paddeu, 2012 ; Gallagher, 2010 ; 2013).

La particularité de ce dynamisme local est qu'il fait suite à des années de prise en charge unilatérale du développement urbain par la Ville de Détroit en partenariat avec les acteurs économiques locaux et régionaux (Thomas, 2013 ; Thomas, 1990 ; Boyle, 2001 ; McGraw, 2007). Nous aborderons les particularités de ce dynamisme plus en détails au chapitre 5.

Par contre, et contrairement aux expériences antérieures, il semble y avoir une réelle volonté de la part des habitants et des groupes communautaires locaux de prendre en charge le développement urbain à la hauteur de leurs capacités financières, techniques et humaines pour répondre à leurs besoins. C'est notamment le cas du *Greening of Detroit*, un OSBL créé en 1989 qui a pour vocation l'amélioration de la qualité de vie des résident-e-s de Détroit par des mesures de verdissement, la plantation d'arbres, la revalorisation des espaces vacants et la création d'espaces verts productifs (Greening of Detroit, 2015). L'organisme vient en aide aux communautés qui veulent revaloriser leurs milieux de vie, un espace vacant à la fois, avec la participation de la population locale à toutes les étapes de la planification et ce par le biais des programmes d'employabilité, d'engagement communautaire et d'éducation populaire (*Ibid*).

Néanmoins, cela ne veut pas dire que la municipalité abandonne ses pouvoirs en matière d'aménagement du territoire et de développement urbain puisqu'elle poursuit la mise en place des plans de redéveloppement urbain et de revitalisation des quartiers centraux (Detroit City, 2014). En effet, la Ville cherche à relancer le développement urbain du centre par des investissements ciblés et priorités tout en faisant la promotion d'investissements dans les quartiers péricentraux pour permettre aux résident-e-s de se prendre en charge et répondre à leurs besoins. Il est même courant de voir la Ville s'impliquer, à divers degrés, dans les initiatives citoyennes en adoptant des politiques de zonage ou des politiques réglementaires spécifiques « nuançant ici le constat d'un agenda public exclusivement tourné vers la logique de

marché » (Briche, 2016, p. 2). À titre d'exemple, elle participe activement à créer ses propres zones d'agriculture urbaine, en partenariat avec les élites économiques, dédiées à créer des emplois et générer des profits (Detroit Future City, 2012 ; Whitford, 2009 ; Lewan, 2014). Même si ces projets ont des visions situées à l'opposé des principaux besoins identifiés par la population locale (notamment l'accès aux aliments frais), ils participent néanmoins à donner une nouvelle fonction aux espaces urbains improductifs au lieu de les laisser à l'abandon et ainsi encourager la culture du laisser-faire.

Enfin, les acteurs économiques sont nombreux à vouloir prendre en charge le redéveloppement de la ville tout en reprochant aux autorités publiques d'avoir failli à cette tâche à travers les années. Les interventions des acteurs économiques visent à créer de nouveaux quartiers denses au centre de la ville offrant des opportunités d'habitation, de travail, de consommation, de déplacement et de loisirs dans un milieu de vie convivial. En contrepartie, ils cherchent à démolir les secteurs dévitalisés, situés principalement dans les quartiers péri-centraux. L'objectif est de reconnecter des quartiers ensemble en tissant des liens entre eux pour bénéficier du dynamisme renouvelé du centre de Détroit. Pour y parvenir, il arrive que les promoteurs privés et les autorités publiques s'allient pour favoriser l'augmentation conjointe des valeurs d'échange des biens fonciers et immobiliers (Logan & Molotch, 1987; Savitch & Kantor, 2002).

Le *Detroit Economic Growth Corporation* (DEGC) est un de ces organismes, créé par la Ville il y a 40 ans. Selon nos entrevues (AE1), cet organisme est passé d'une agence de développement gouvernementale, une sorte de bras-immobilier de la Ville de Détroit, à un statut d'institution privée sans but lucratif de développement économique. Ce changement permet à cet acteur économique d'avoir une plus grande flexibilité dans l'allocation de ses ressources en fonction des priorités et stratégies de développements identifiées afin de créer des emplois par des investissements ciblés,

identifier les potentiels de développement à Détroit et éliminer « les obstacles à la croissance » (DEGC, 2015).

Les aides publiques, qui prennent le plus souvent la forme d'allocations diverses, d'abattements fiscaux ou de déductions sur des impôts futurs, sont des éléments déterminants dans la prise de décision des investisseurs privés. Ces incitations leur permettent dans la plupart des cas d'améliorer le bilan comptable des opérations urbaines en augmentant leur marge sur les bénéfiques. Le pouvoir politique local peut alors jouer un rôle de régulateur des projets urbains en tant qu'initiateur de l'intervention privée (Briche, 2016, p. 3).

Au final, ce qui rend Détroit si attrayant, c'est le fait qu'on y retrouve une multitude d'espaces vacants au centre-ville ce qui favorise le développement de projets novateurs. La configuration spécifique d'une ville-centre en décroissance peut donc être à la fois un facteur d'accélération de réformes néolibérales et d'austérité urbaine, mais aussi un terrain favorable à l'apparition de diverses expérimentations à l'échelle locale (Briche, 2016). « C'est au sein de cette ambiguïté que naviguent les multiples projets urbains du début des années 2000 à Détroit, lesquels restent cependant plus soumis au paradigme du marché qu'à celui du développement de pratiques alternatives » (Briche, 2016, p. 7).

Les interventions urbanistiques et les initiatives de redéveloppement urbain sont donc en forte croissance à Détroit, particulièrement depuis l'adoption du dernier plan d'urbanisme de 2009 visant à densifier la ville et à trouver une nouvelle vocation aux espaces vacants libérés en périphérie (un peu à l'image de Youngstown). Cette situation libère une certaine marge de manœuvre pour la municipalité puisque les interventions urbaines sont mises en œuvre par une diversité d'acteurs qui cherchent à relancer le développement de la ville selon des visions précises. C'est pourquoi, dans le cadre de notre recherche, nous voulons nous pencher sur le processus de revalorisation urbaine à Détroit en nous posant la question suivante: **quelle est la**

portée du processus de revalorisation urbaine de Détroit tel qu'il est planifié par les acteurs politico-institutionnels et économiques de la ville depuis l'adoption du dernier plan d'urbanisme de 2009 ?

À cette question principale de recherche nous proposons l'hypothèse suivante : les interventions urbanistiques portées par les acteurs politico-institutionnels et économiques contribuent à l'accentuation des inégalités socio-spatiales à Détroit, dans la mesure où elles ont pour objectif la revalorisation des quartiers centraux. Cela entraîne un développement urbain inégal où la gentrification des quartiers centraux se fait au détriment des ménages à faible et moyen revenus puisqu'ils ne bénéficient pas des avantages socio-économiques des projets urbains en cours.

2.3 Questions et hypothèses secondaires

Comme nous venons de le voir ci-dessus, le processus de revalorisation repose sur les interventions des principaux groupes d'acteurs, dont les acteurs politico-institutionnels, les acteurs économiques et ceux du milieu communautaire qui ne partagent pas nécessairement la même vision de la ville, ni les mêmes visions du développement urbain. C'est pourquoi, nous posons deux questions secondaires qui vont nous permettre de voir d'un peu plus près les pratiques de chacun de ces principaux groupes.

Notre première question secondaire se pose comme suit : **quelles sont les pratiques et les stratégies d'aménagements adoptées par les acteurs politico-institutionnels et économiques de Détroit dans la planification et la mise en œuvre des projets de revalorisation urbaine ?** À cela, nous avançons l'hypothèse suivante : les acteurs politico-institutionnels et économiques de Détroit adoptent des pratiques et des stratégies d'aménagement visant à accroître la capacité d'attraction de la ville afin d'y

attirer des investissements privés, des entreprises d'envergure et des nouveaux habitants. Cette vision s'inscrit dans une approche, associée à l'urbanisme néolibéral, qui entend rehausser les valeurs esthétique, affective et, particulièrement, marchande d'un lieu tout en redorant l'image de Détroit dans son ensemble et sur la scène internationale.

Cette première question secondaire s'intéresse aux objectifs de mises en œuvre des interventions urbanistiques (pourquoi ?) et aux pratiques ainsi qu'aux stratégies d'aménagements utilisées par les acteurs du développement urbain pour justifier ces interventions (comment ?). Elle permet aussi de se questionner sur la possibilité que cela favorise (ou pas) le processus de revalorisation des espaces urbains de la ville de Détroit. En d'autres mots, il est important de savoir si l'aspect matériel (au sens de l'objet même) des interventions urbanistiques supplante l'aspect social (au sens des impacts sociaux). Est-ce que l'objet d'intervention arrive, à lui seul, à favoriser la revalorisation des centres urbains peu importe les impacts sociaux sur ses résident-e-s ? Est-ce que l'impact social des interventions urbanistiques sur les résident-e-s de Détroit est à prendre en considération prioritairement pour favoriser le processus de revalorisation urbaine à Détroit de façon concertée et intégrée ?

Notre deuxième question secondaire, quant à elle, va comme suit : **en quoi les acteurs communautaires de Détroit, établis principalement dans les quartiers péricentraux et dont la mission principale est de répondre aux besoins de la population qui y habitent, participent-ils à la revalorisation urbaine de ces quartiers ?** À cela nous proposons l'hypothèse suivante : à la différence des interventions urbanistiques dans les quartiers centraux, les acteurs communautaires de Détroit mettent en place des mesures qui visent une revalorisation urbaine plus inclusive des quartiers péricentraux en se référant au droit à la ville. Leur vision du développement urbain nécessite de travailler en priorité sur l'amélioration de la qualité et des conditions de vie de la population à faible et moyen revenu

(alimentation, transport, milieu de vie, etc.). De ce fait, les résident-e-s se retrouvent davantage intégré-e-s dans ces projets urbanistiques puisqu'ils participent à la planification d'ensemble des besoins de base de la communauté locale.

Ces deux questions secondaires s'intéressent aux différences entre les visions d'aménagements urbains portées par les acteurs communautaires comparativement et celle des acteurs politico-institutionnels et économiques. Est-ce que le choix des interventions promu par les acteurs communautaires répond davantage aux besoins exprimés et aux valeurs auxquelles s'identifie la population locale? Pourquoi ces interventions se retrouvent-elles principalement dans les quartiers péricentraux de la ville plutôt qu'à l'échelle de la ville en entier?

2.4 Cadre opératoire

Maintenant que nous avons posé notre question principale de recherche et ses questions secondaires, nous sommes en mesure de présenter le cadre opératoire qui guidera le traitement analytique de nos données de recherche (voir la figure 2.1 à la page suivante).

Pour faire l'analyse de la portée du processus de revalorisation urbaine à Détroit, nous devons interpréter nos données de recherche en fonction des variables et indicateurs choisis pour mettre en lumière nos concepts-clés, soient : l'urbanisme néolibéral, la gentrification et le droit à la ville (nous y reviendrons dans le cadre conceptuel au chapitre 3). Les variables et les indicateurs correspondent aux outils analytiques dont nous nous dotons pour vérifier les hypothèses que nous avançons.

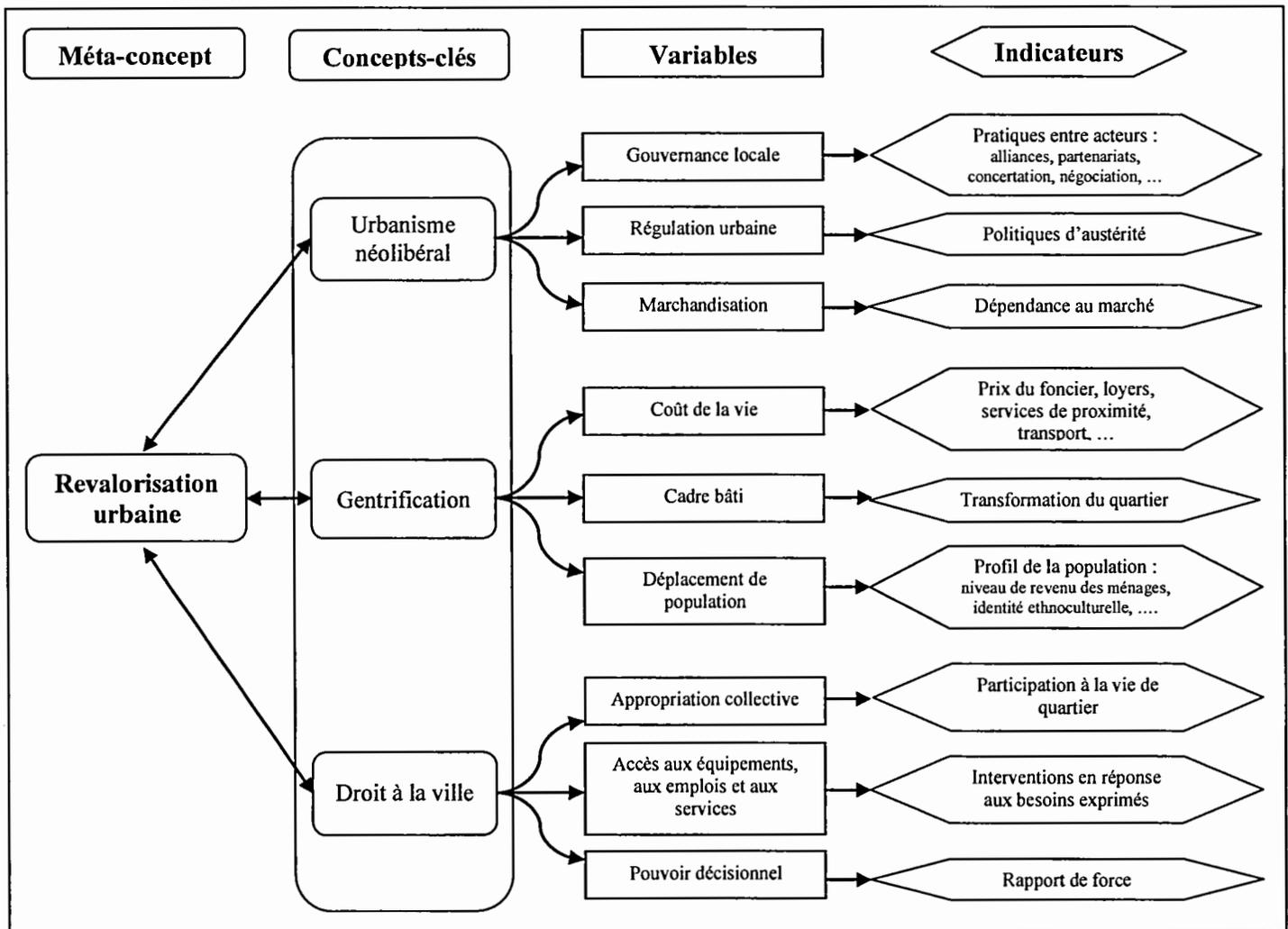


Figure 2.1 – Cadre opératoire du processus de revalorisation urbaine

Dans l'urbanisme néolibéral, la variable « gouvernance locale » fait référence aux relations qui existent entre les différents acteurs du développement urbain et les pratiques qu'ils mettent en place pour assurer la mise en œuvre de leurs interventions urbanistiques respectives. La gouvernance locale permet de comprendre l'existence de réseaux d'acteurs associés au développement urbain qui existent dans une ville et de saisir les relations qui les lient, on pense ici aux alliances, partenariats, collaborations, concertations ou négociations. Ces différentes formes d'interactions

entre les acteurs nous permettent de mieux comprendre les relations existantes sur le territoire en question. De plus, elles précisent la façon que ses relations assurent un projet de (re)développement urbain guidé par une vision commune ou conflictuelle de la planification urbaine et l'aménagement du territoire.

La variable « régulation urbaine », quant à elle, caractérise les différentes formes d'applications des règlements gouvernementaux par les pouvoirs publics pour encadrer les pratiques urbaines. Par cette modification des pratiques et des usages de la réglementation existante, il est possible d'évaluer les différentes priorités de (re)développement urbain qui sont identifiées par la municipalité et les autres acteurs qui poussent pour déréglementer l'aménagement urbain. L'objectif derrière cet acte est de libérer les contraintes socio-environnementales et réglementaires existantes mettant un frein à différents projets urbanistiques pour accélérer le nombre d'interventions mises en œuvre. Par ailleurs, il est possible d'évaluer cette variable par le nombre et le type de politiques et mesures d'austérité qui sont mises en place par la municipalité et encourager par d'autres acteurs.

Une dernière variable, permettant de cadrer l'action de l'urbanisme néolibéral, est représentée par la « marchandisation » de la ville. Cette variable évalue les règles qui régissent le type d'interventions urbanistiques qui est promu par les acteurs politico-institutionnels dans une ville en transformation. Elle permet de mettre en lumière les façons que la municipalité met à la disposition d'autres acteurs ses espaces urbains dévitalisés et ses ressources limitées pour atteindre les objectifs de développement qu'elle a déterminés. Pour ce faire, nous évaluons la dépendance au marché, soit la tendance avec laquelle les autorités publiques laissent le développement urbain aux mains d'acteurs externes à la Ville et qui n'ont pas de lien direct avec la population qui habite son territoire. Savitch & Kantor (2002) avaient déjà identifié Détroit comme étant très dépendants au marché privé au début des années 2000 et il semble pertinent de réévaluer ce constat pour vérifier si c'est encore le cas aujourd'hui.

Enfin, la variable « coût de la vie » dans le cadre de la gentrification renvoie aux caractéristiques socio-économiques qui relèvent de la production et la consommation, mais aussi des transformations engendrées dans les quartiers qui affectent directement les conditions de vie des ménages qui les habitent. Cette variable est évaluée de plusieurs façons qui ont tous un lien direct avec le coût de la vie dans un milieu donné, soit : le prix de l'habitation (foncier), les loyers, l'accès aux services de proximité, les coûts de déplacement en transport collectif, etc. Le coût de la vie est donc un élément qui évolue à travers le temps, l'espace selon les transformations apportées dans un milieu.

Pour sa part, la variable « cadre bâti » caractérise spécifiquement le type de bâtiments construits, leurs réaffectations et rénovations, de même que leurs usages, et le paysage urbain de la ville. Le cadre bâti est donc une variable fondamentale dans la mesure où l'étudier peut informer d'un déclin d'un secteur de la ville laissé plus ou moins à l'abandon ou encore de la hausse de valeurs esthétique et marchande que prendra un secteur revitalisé.

Le « déplacement de population » est la dernière variable caractérisant le processus de gentrification. Les nombreux travaux sur la gentrification mettent en lumière le fait que les travaux de rénovations, de réaffectation des bâtiments ou la construction de nouveaux bâtiments et de nouvelles unités d'habitation entraînent une hausse des loyers et un phénomène de spéculation qui contribuent au départ non désiré de résident-e-s des quartiers centraux et péri-centraux qui ne sont plus en mesure de faire face à la hausse des loyers. Néanmoins, les expulsions, les évictions ou les mouvements de population sont des indicateurs difficiles à obtenir. Dans ce contexte, nous avons choisi d'évaluer le profil de la population par quartiers ou par secteurs géographiques pour voir, si à travers les années, la population en place a les mêmes caractéristiques que celle qui est là depuis de nombreuses années.

Encore une fois, les travaux sur la gentrification démontrent le départ forcé d'habitants et l'arrivée de nouveaux ménages dotés de caractéristiques démographiques et socio-économiques différentes de la population traditionnelle du quartier. Bref, la revitalisation de quartiers centraux contribue souvent au rajeunissement de la population, à l'arrivée de résident-e-s avec des revenus plus élevés. Dans une ville comme Détroit marquée par la ségrégation socio-spatiale, il arrive que les ménages aux revenus plus élevés appartiennent au groupe ethnoculturel majoritaire. C'est pourquoi nous allons évaluer les éléments suivants, soit : le niveau de revenu des ménages et l'identité ethnoculturelle. Ces deux éléments nous permettent de comprendre si le déplacement de population s'est fait au niveau social et/ou racial.

En ce qui concerne le droit à la ville, la variable « appropriation collective » fait référence au rapport qu'ont les citoyen-ne-s face à une démarche de planification urbaine ou face aux interventions urbanistiques annoncées pour un territoire donné. Les résident-e-s ont-ils eu un mot à dire à propos de la démarche de planification urbaine ? Ont-ils été invités à y prendre part ? Est-ce que les interventions urbanistiques annoncées répondent à leurs besoins et à leurs intérêts ? Bref, l'évaluation de la variable « appropriation collective » doit viser à cerner la participation citoyenne et leur appropriation des projets et interventions annoncées ou mises en œuvre dans leur quartier, et plus largement dans la ville.

La variable « accès aux équipements, aux emplois et aux services » est très près de la première variable du droit à la ville dans le sens où elle évalue l'accessibilité – tant en termes de mobilité que d'abordabilité – aux différentes interventions urbanistiques mise en œuvre ou planifiée dans un espace urbain en transformation. L'objectif est de comprendre si les interventions sont là pour répondre à des besoins concrets identifiés par la population locale ou si elles proviennent d'un intérêt extérieur au quartier d'ancrage. Cette situation peut amener des enjeux de déconnexion et de distance face

aux préoccupations locales et c'est dans cette mesure qu'il est important d'en assurer un suivi continu et assidu.

Enfin, la dernière variable de « pouvoir décisionnel » renvoie à l'ensemble des discours et des codes de conduite qui influence les gens à être partie prenante des décisions en aménagement du territoire affectant leur milieu de vie. Y a-t-il un mécanisme ou des mesures associées au processus décisionnel concernant la planification et la mise en œuvre des différentes interventions urbanistiques, qui prévoient un rôle actif pour les résident-es qui voudraient y prendre part ?

L'application de ce cadre opératoire pour analyser le processus de revalorisation urbaine à Détroit nous permettra d'apporter un nouvel éclairage des différentes dynamiques qui influencent les stratégies de relance d'une ville en transformation. Ces dynamiques ont une importance à l'égard du type de valeur(s) inséré dans le processus de revalorisation, des choix de localisation de ces interventions sur le territoire de la ville (quartiers centraux vs péricentraux), de même que sur l'impact général produit sur le cadre bâti, le tissu urbain et la population résidente.

2.5 La démarche méthodologique

Dans cette section, nous allons présenter notre démarche méthodologique de recherche incluant le territoire étudié de même que l'articulation générale du projet et nos principales justifications pour le soutenir.

2.5.1 Type de recherche et d'approche

Notre projet de recherche est de type fondamental puisqu'il vise la compréhension d'un phénomène (la revalorisation des quartiers centraux) dans le but d'améliorer

l'état des connaissances sur les processus de revalorisation urbaine sans considération pour des applications pratiques immédiates. Nous avons eu recours à une approche qualitative dans notre projet de recherche puisqu'on cherche à comprendre la portée du processus de revalorisation urbaine dans un contexte où celui-ci est planifié par une multitude d'acteurs du développement urbain. Notre recherche repose sur une démarche hypothético-déductive puisqu'elle part d'une approche théorique (la géographie critique) pour interpréter la réalité empirique.

Enfin, nous adoptons une démarche explicative puisque l'analyse de la revalorisation urbaine et l'interprétation des résultats de la recherche sont aussi importantes que l'observation du phénomène pour bien comprendre le cadre dans lequel celui-ci s'inscrit et qu'elle en est sa portée. Pour ce faire, nous allons nous pencher sur une étude de cas, soit la ville de Détroit, pour comprendre l'impact de cette mise en relation entre les interventions urbanistiques et la revalorisation des quartiers centraux et péri-centraux de Détroit.

2.5.2 Cadre spatio-temporel

Notre étude de terrain a eu lieu à l'été 2015. Au cours de ce séjour de dix semaines, nous avons effectués des observations, de la recherche documentaire et des entrevues avec divers acteurs du développement urbain à Détroit. Notre recherche porte sur la période de 2009 à 2019, car elle correspond à l'entrée en vigueur du dernier plan d'urbanisme de la Ville de Détroit. Dans ce cadre, les autorités publiques ont établi la distinction entre le modèle traditionnel de développement par croissance et la nouvelle approche reposant sur le modèle de *creative shrinking*. C'est à ce moment que la ville connaît un regain de dynamisme, de créativité et d'innovation menant à des nouvelles façons d'inverser la tendance de déclin que vit Détroit depuis la deuxième moitié du 20^e siècle. Cependant, afin d'être en mesure de l'inscrire dans

son contexte socio-spatial, nous avons adopté une perspective historique depuis le début du 21^e siècle pour porter une réflexion cohérente du développement urbain à Détroit jusqu'à nos jours.

Pour ce qui du territoire sur lequel nous nous sommes penché, nous avons retenu les quartiers centraux de la ville, c'est-à-dire le centre-ville de Détroit – communément appelé le *Central Business District* – et les six quartiers limitrophes à ce dernier. Ces sept quartiers centraux de Détroit, dont le centre-ville, sont les suivants : Corktown, Jeffries (comprenant les secteurs dynamiques de North-Corktown et Woodbridge), Lower Woodward (nommé plus communément Midtown), Middle East-Central (comprenant le secteur dynamique d'Eastern Market), Lower East-Central (comprenant le secteur résidentiel de Lafayette Park) et le Near East Riverfront. La figure 2.2 nous indique les limites administratives des quartiers centraux définis par la municipalité de Détroit.



Figure 2.2 – Les quartiers centraux de Détroit en 2014

Source : Detroit City, 2014.

Par ailleurs, puisque nous posons l'hypothèse d'un développement inégal entre différents secteurs de la ville qui serait renforcé par les principales interventions urbanistiques qui sont davantage dirigées dans les quartiers centraux au détriment des quartiers péricentraux, nous estimons qu'il est important de se pencher sur les initiatives de développement urbain dans les quartiers péricentraux de la ville de Détroit. Plus précisément, trois de ces quartiers ont été sélectionnés du fait qu'ils ont été étudiés par un certain nombre de chercheur-euse-s. Ces derniers estiment que les initiatives qui y ont lieu ont un apport socio-historique non-négligeable dans le processus de redéveloppement urbain de Détroit, ce qui en fait des modèles intéressants à étudier dans le cadre de notre recherche. Du fait de notre intérêt particulier pour les acteurs du milieu communautaire, nous avons retenu les trois quartiers péricentraux suivant : Brightmoor au nord-ouest de la ville, Springwells au sud-ouest et le Lower Eastside à l'est du centre-ville et des quartiers centraux. La figure 2.3, ci-dessous, permet de localiser ces différents quartiers selon les limites administratives de la municipalité de Détroit.

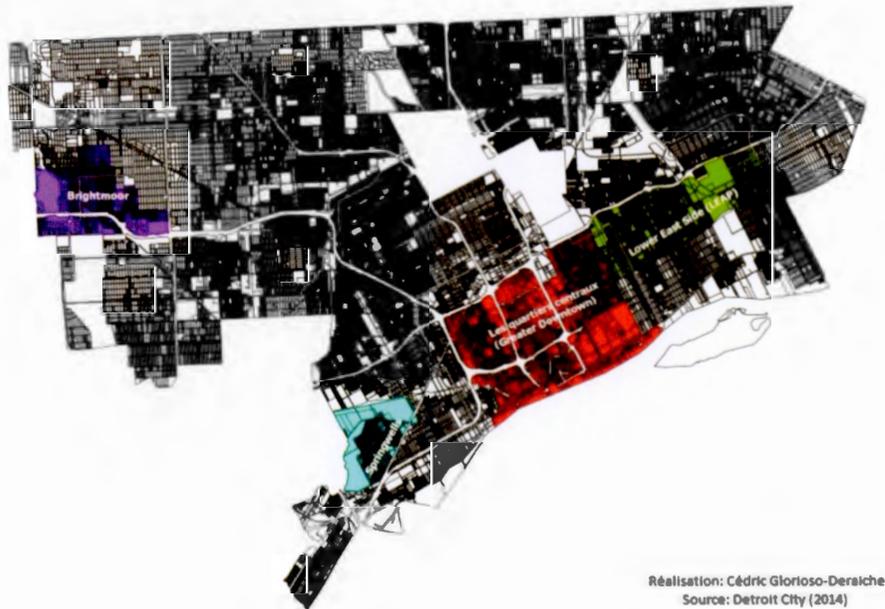


Figure 2.3 – Les quartiers centraux et péricentraux de Détroit en 2014

Source : Detroit City, 2014.

2.5.3 Type de sources et collecte de données

Nous avons effectué une revue de la littérature pour bien comprendre les enjeux et les opportunités du développement urbain à Détroit depuis le 20^e siècle et en particulier depuis sa deuxième moitié alors que la ville connaît un déclin associé au phénomène de *shrinking*. Plusieurs chercheur-euse-s ont analysé les causes ayant mené au déclin de Détroit (Thomas, 2013 ; Sugrue, 2005 ; Boyle, 2001 ; Staszak, 1999 ; Thompson, 1999) et ses conséquences sur la transformation de la ville (Guerrieri, Hartley & Hurst, 2012 ; McGraw, 2007 ; Orr & Stocker, 1994 ; Ryan, 2006 ; 2008 ; Wilson, 1992). D'autres chercheur-euse-s se sont intéressé-e-s aux initiatives de redéveloppement urbain mises en œuvre dans un contexte de crise post-industrielle (Fasensfest, 1986 ; Paddeu, 2012 ; Popelard, 2009 ; Gallagher, 2010 ; 2013 ; Colasanti, Hamm & Litjens, 2013 ; Galster, 2002 ; LaCroix, 2010 ; McCarthy, 2002 ; Millington, 2013 ; Mogk, Kwiatkowski & Weindorf, 2010 ; White, 2011). Notre recherche se situe dans la continuité de ces travaux afin de comprendre la portée du processus de revalorisation urbaine à Détroit dans un contexte où les principaux groupes d'acteurs mettent de l'avant leur vision respective de la ville et des approches de revalorisation urbaine. Nous souhaitons mettre en lumière les différentes visions du redéveloppement de la ville qu'ont les principaux groupes d'acteurs qui partagent des objectifs communs, mais qui ont des pratiques, des stratégies et des intérêts complètement différents.

Pour y parvenir, nous avons pris connaissance des principaux documents produits par chacun des groupes d'acteurs, de même que nous avons mené des entretiens avec des acteurs politiques, économiques et communautaires qui représentent l'ensemble des trois grandes catégories d'acteurs du développement urbain de Détroit. Des entretiens semi-directifs ont été menés (d'une durée prévue entre 1 h et 1 h 30) afin de mettre en lumière leur vision du développement urbain à Détroit. Pour ce faire, un questionnaire en quatre sections a été utilisé (voir annexe A) : une première section

comprenait des questions générales sur la trajectoire individuelle du répondant ou de la répondante (10 questions), une deuxième section comportait des questions sur les interventions urbanistiques en cours à Détroit en particulier celles réalisées par l'acteur répondant (9 questions), une troisième section portait sur les pratiques et les stratégies de développement urbain (8 questions) et une dernière section visait à comprendre le point de vue global des acteurs sur le redéveloppement urbain ayant cours à Détroit (6 questions).

Ainsi, cinq entretiens ont été réalisés avec des acteurs politiques (2 élu-e-s et 3 employé-e-s de la ville), six entretiens avec des acteurs économiques (organisme de développement économique, association de commerçants, etc.) et six entretiens avec des organismes communautaires. Aucune entrevue n'est effectuée avec des résident-e-s de la ville de Détroit puisqu'elles n'auraient pas été représentatives d'une opinion de la population en générale (ex. : 1 % des répondants consiste en des entrevues avec 7000 résident-e-s locaux). Par ailleurs, elles auraient demandé un travail terrain extrêmement exigeant qui aurait été impossible à réaliser par un seul chercheur dans une courte période de temps. Nous avons donc privilégié l'idée que les organismes communautaires travaillent étroitement avec la population locale en vue de défendre leurs besoins et intérêts quant au (re)développement de leur milieu de vie selon la notion d'*empowerment* citoyen développée par Bacqué (2006).

Le tableau 2.1, à la page suivante, indique le nombre d'entrevues réalisées dans le cadre de notre étude terrain. Ainsi, un total de 17 acteurs du développement urbain, œuvrant dans le centre de Détroit, ont été rencontrés. De ce nombre, trois acteurs communautaires œuvrent spécifiquement dans les quartiers péricentraux identifiés dans la section précédente tandis que les autres œuvrent à l'échelle de l'ensemble de la ville de Détroit. Tous ces acteurs ont été identifiés en fonction de leur importance dans la littérature scientifique, les médias locaux ainsi que par référencement des autres acteurs interviewés. Idéalement, nous souhaitons rencontrer un total de six

répondants par groupes d'acteurs, mais il a été impossible de rencontrer un des acteurs politiques que nous avons ciblé au départ. Une deuxième tentative pour trouver un remplaçant s'est révélée infructueuse, car l'acteur en question semblait avoir sa résidence principale à New York.

Tableau 2.1 – Statistiques descriptives des entrevues semi-dirigées

Enregistrements des questionnaires	
Minimum	00 :39 :48
Maximum	01 :42 :20
Moyenne	1 :12 :08
Somme	20 :26 :24
Nombre d'échantillons	n = 17
- Acteurs politiques	n = 5
- Acteurs économiques	n = 6
- Acteurs communautaires	n = 6

Le tableau 2.2, ci-dessous, présente le type de répondants interviewés, son sexe, le secteur d'intervention de leurs organismes et la date de l'entrevue; ce tableau sera utilisé pour le référencement dans le texte.

Tableau 2.2 – Entrevues réalisées lors de notre séjour terrain à Détroit

Type de répondant	Sexe	Secteur d'intervention	Date de l'entrevue
Acteur politique 001 (AP1)	Homme	Ville de Détroit	2015-06-05
Acteur politique 002 (AP2)	Homme	Sud-ouest de Détroit (péricentral)	2015-06-16
Acteur politique 003 (AP3)	Homme	Ville de Détroit	2015-07-08
Acteur politique 004 (AP4)	Femme	Nord-ouest de Détroit (péricentral)	2015-07-16
Acteur politique 005 (AP5)	Homme	Ville de Détroit	2015-07-17
Acteur économique 001 (AE1)	Homme	Ville de Détroit	2015-06-04
Acteur économique 002 (AE2)	Femme	Ville de Détroit	2015-06-29

Acteur économique 003 (AE3)	Homme	Midtown (central)	2015-07-09
Acteur économique 004 (AE4)	Homme	Corktown (central)	2015-07-10
Acteur économique 005 (AE5)	Femme	Ville de Détroit	2015-07-20
Acteur économique 006 (AE6)	Femme	Ville de Détroit	2015-08-03
Acteur communautaire 001 (AC1)	Femme	Ville de Détroit	2015-06-01
Acteur communautaire 002 (AC2)	Femme	Ville de Détroit	2015-06-10
Acteur communautaire 003 (AC3)	Femme	Springwells (péricentral)	2015-06-26
Acteur communautaire 004 (AC4)	Homme	Lower Eastside (péricentral)	2015-07-13
Acteur communautaire 005 (AC5)	Femme	Ville de Détroit	2015-07-23
Acteur communautaire 006 (AC6)	Homme	Brightmoor (péricentral)	2015-08-03

Quant à elle, l'analyse documentaire nous a permis de consulter des documents officiels d'aménagement urbain de la Ville de Détroit (ex. : plan d'urbanisme), des acteurs économiques (ex. : rapport annuel, livret programmatique, documents de planification urbaine) et des organismes communautaires (ex. : plan d'amélioration de la qualité de vie). Ce travail a été réalisé dans l'objectif de prendre connaissance des enjeux et interventions en aménagement urbain planifiés par ces différents groupes d'acteurs. Cette étape permet de saisir le discours produit par ces différents groupes d'acteurs. Il permet de mettre en relation ces différents acteurs, les uns par rapport aux autres, dans l'intention de comprendre les tensions qui les opposent ou les alliances qu'ils se développent entre eux de même que les relations qu'ils entretiennent avec les autres acteurs, la population résidente et les espaces urbains en transformation.

Enfin, sur le terrain de recherche, nous avons observé le cadre et le tissu urbain des quartiers de Détroit pour approfondir notre connaissance des relations entre les différentes dynamiques de développement ayant cours, les populations qui habitent ces quartiers et les interventions qui y sont menées. Bien que nous n'ayons pas de grille d'observation, l'observation générale du lieu tentait de tenir compte de

différents facteurs tels que la qualité du cadre bâti, la présence de lots vacants, la présence de nouveaux projets immobiliers, la présence d'une offre commerciale de proximité et diversifiée, la propreté des espaces publics, la présence d'équipements collectifs, etc. Ces observations, incluant la prise de photos, nous ont permis de mettre en relation les initiatives de redéveloppement urbain dans ces différents quartiers de la ville de Détroit et de prendre le pouls des changements visuellement observables sur le territoire.

Par ailleurs, nous avons recherché et traité plusieurs données statistiques provenant du recensement états-unien et de différents portraits faits par la Ville de Détroit afin de comprendre l'impact de la transformation des quartiers sur diverses caractéristiques socio-populationnelles. Ces données quantitatives nous permettent de faire un lien entre le discours des acteurs, les observations terrain et les tendances préliminaires de la transformation des différents quartiers de la ville accueillant une multitude d'initiatives de redéveloppement urbain. Par contre, ils ne nous permettent pas d'établir une relation causale entre ces éléments, car il y a plusieurs facteurs qui contribuent aux transformations urbaines d'une ville en redéveloppement.

2.5.4 Mode de traitement et analyse des données

Afin de proposer une interprétation de la situation, nous avons procédé au traitement des données collectées. D'abord, nous avons retranscrit intégralement (par verbatim) les entretiens avec chacun des répondant-e-s. Une synthèse de leurs réponses a été intégrée dans un tableau permettant d'identifier les principales orientations du développement urbain privilégiées par groupes d'acteurs. Par la suite, nous avons fait une lecture des verbatim pour identifier les principaux mots-clés (ou concept), lieux d'intervention, organismes impliqués et initiatives de développement urbain (documents de planification, programmes, projets, événements, etc.) relatés par nos

répondant-e-s. Puis, nous avons eu recours à la technique d'analyse de discours et/ou de contenu pour mettre en lumière les préoccupations et intérêts des principaux acteurs du développement urbain. la localisation ou les lieux ciblés par les interventions urbanistiques, des acteurs du développement urbain en son sein. De façon plus précise, nous avons comptabilisé le nombre de fois que certains mots clés revenaient dans le discours des différents acteurs (classés par catégorie d'acteur) afin de voir leur récurrence et, donc, l'importance accordées à certaines préoccupations ou valeurs. De cette façon nous avons pu mettre en lumière les idées et arguments concrets avancés par les personnes ressources rencontrées, les différentes visions de la ville, des objectifs d'aménagement et des ambitions face à la dévitalisation ainsi qu'à la revalorisation des divers quartiers de la ville de Détroit.

Pour ce qui est de nos données statistiques du recensement, celles-ci ont été recueillies en ligne sur le site internet de l'US *Census* à partir des données de 2014 et ceux de 2010. Les données ont été traitées par secteurs de recensements correspondant aux différents quartiers identifiés pour notre recherche. Elles ont été mises en tableau pour permettre une comparaison entre les quartiers. Cela nous a permis d'obtenir des données statistiques au niveau démographique, social, économique et dans le secteur du logement pour la plus récente période possible afin d'évaluer l'impact préliminaire de la transformation de la ville sur le coût de la vie pour la population locale.

CHAPITRE III

CADRE THÉORIQUE ET CONCEPTUEL : NÉOLIBÉRALISME, AMÉNAGEMENT URBAIN ET PARTICIPATION CITOYENNE

3.1 Introduction

Avant de rentrer dans le cœur de notre recherche, il est important de présenter le cadre théorique qui a inspiré notre étude. Celle-ci se situe à la rencontre de deux approches théoriques, soit la géographie critique et les études urbaines critiques. Dans ce chapitre, nous allons présenter plus précisément notre méta-concept, soit la revalorisation des espaces urbains. Par la suite, nous allons présenter notre cadre conceptuel pour bien définir les concepts choisis dans le cadre de cette recherche : l'urbanisme néolibéral, la gentrification et le droit à la ville.

3.2 La géographie critique

3.2.1 La production de l'espace et des inégalités

Notre recherche s'inscrit dans un courant de la géographie sociale qui met de l'avant l'idée que 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, 2004). Le territoire dans lequel ces luttes s'inscrivent est représenté par différentes délimitations d'ordre administratives, physiques, sociales, mais aussi identitaire (Di Méo, 2002; Raffestin, 1977). Ces dernières sont construites grâce à l'histoire qui habite ces lieux et elles sont mises en scène à travers les objets et les

personnes qu'on y retrouve (*Ibid.*). Le territoire est non seulement tributaire des enjeux sociaux, économiques et politiques du moment, mais ceux-ci déterminent la perception et les représentations du territoire par ses habitants et ses observateurs externes (Di Méo, 2002). Nous pouvons donc dire qu'au-delà du marquage et de l'identité qu'il engendre, le territoire est le produit des rapports sociaux, des pratiques et des représentations des individus qui s'y investissent (Raffestin, 1982). Le territoire est le lieu où s'observent des inégalités et la géographie critique cherche à les analyser et les expliquer. Pour ce faire, il faut étudier la relation entre les sociétés humaines et leurs différents modes d'organisation et d'occupation du territoire.

Les années 1960 et 1970 sont le lieu de l'émergence de la géographie critique durant un profond climat de contestations sociales qui remet en question les institutions de pouvoir liées aux élites politico-économiques. En effet, plusieurs mouvements sociaux s'organisent pour lutter contre les inégalités de développement dans le tiers monde (mouvement de décolonisation et d'émancipation dans les colonies françaises, britanniques, etc.). Les inégalités sont également perçues et contestées parmi la population de pays dits développés avec, par exemple, l'émergence de la lutte pour les droits civiques afro-américains aux États-Unis. L'influence marxienne est très présente à cette époque et va progressivement s'intéresser à la mondialisation des marchés économiques et ses impacts sur les inégalités sociales et spatiales qu'on retrouve entre les pays (fracture Nord/Sud), les régions (centre/périphérie), les classes sociales et au sein même des espaces urbains (Amin, 1973 ; Emmanuel, 1969 ; Castells, 1972). Plus tard, les rapports de genre seront pris en considération.

En ce qui concerne la géographie urbaine critique, les chercheurs qui s'inscrivent dans cette approche considèrent l'espace urbain (notre objet d'étude) comme un produit social qui met en scène des rapports de pouvoir qui créent des inégalités sociales et spatiales entre différents groupes sociaux (Harvey, 1989 ; 2011 ; Lefebvre, 2000 ; 2009 ; Swyngedouw, 2004 ; 2011). L'espace urbain est produit socialement

puisqu'il intervient dans le mode de production d'une société donnée pour évoluer dans le temps, en fonction des représentations spatiales de cette dernière (Lefebvre, 2000 ; 2009). Prenons l'exemple des travailleur-euse-s salarié-e-s qui participent non seulement à la production d'un bien de consommation (la plus-value capitaliste), mais à la production des milieux de vie qui les entourent (les espaces d'accumulation du capital). Ainsi, l'espace doit être compris comme un ensemble qui inscrit les pratiques sociales des personnes qui le composent dans une perspective historique.

Dans le même ordre d'idée, Henri Lefebvre (2000) argumente qu'il y a une « histoire de l'espace » qui évolue non seulement physiquement, mais aussi en fonction d'une transformation économique et sociale (accroissement de la production et des échanges, hiérarchisation des classes sociales, importance et attractivité des villes, etc.). Selon Lefebvre (2000), plusieurs chercheurs utilisent une analyse quantitative du développement afin de justifier les investissements qui sont faits et les stratégies politiques employées pour en retirer un profit. Cette façon de concevoir l'espace par fractionnement, crée diverses inégalités caractéristiques des pleins et des vides, des hauts et des creux dans l'observation du territoire (Lefebvre, 2000 ; 2009).

Ce constat mène à une nouvelle interrogation sur la production de l'espace : par qui et pour qui ? « L'organisation de l'espace centralisé et concentré sert à la fois le pouvoir politique et la production matérielle, optimisant les bénéfices. Les classes sociales s'y investissent et s'y travestissent, dans la hiérarchie des espaces occupés » (Lefebvre, 2000, p. XXVI). La ville est donc aménagée en fonction des intérêts de la classe dite dominante et contribue à la reproduction du capitalisme puisque l'aménagement de l'espace est toujours considéré comme une opération politique.

L'espace n'est pas un objet scientifique détourné par l'idéologie ou par la politique ; il a toujours été politique et stratégique. S'il a un air neutre, indifférent par rapport au contenu, donc « purement » formel, abstrait d'une

abstraction rationnelle, cet espace, c'est précisément parce qu'il est déjà occupé, aménagé, déjà objet de stratégies anciennes, dont on ne retrouve pas toujours les traces. L'espace a été façonné, modelé, à partir d'éléments historiques ou naturels, mais politiquement. L'espace est politique et idéologique (Lefebvre, 1970, p.4).

C'est dans ce contexte que David Harvey va se pencher sur le rôle du capitalisme dans le développement urbain puisque la ville constitue le lieu privilégié d'accumulation du capital permettant de se renouveler (Harvey, 1989).

3.2.2 Le processus d'accumulation par dépossession

Les géographes néo-marxistes sont parmi les premiers à faire la lecture de cette relation complexe entre les centres d'accumulation du capital et la dépossession des acquis des populations pauvres et marginalisées. Cette analyse se fait à partir du concept d'accumulation primitive de Karl Marx (1965) et ce que Rosa Luxemburg (2003) décrit comme étant le système de production-consommation par stabilisation des espaces d'accumulation du capital. Ces chercheurs vont analyser le processus d'« accumulation par dépossession » révélant divers processus de restructuration socio-économique (Harvey, 2003 ; 2011 ; Peck & Tickell, 2002 ; Smith 2002 ; Swyngedouw, Moulaert & Rodriguez, 2002). Ces processus incluent les éléments suivants : la marchandisation et la privatisation de terre, la conversion des formes variées de droit à la propriété (commun, collectif, étatique, etc.) en des droits exclusifs à la propriété privée, la marchandisation du pouvoir de la main-d'œuvre et la suppression des formes alternatives de production et de consommation, les processus coloniaux, néocoloniaux et impériaux d'appropriation des intrants, la monétisation et la taxation des échanges (particulièrement la terre) ainsi que l'esclavage, l'endettement national, le système du crédit et la guerre en tant que moyen radical d'accumulation (Harvey, 2003).

Selon Harvey (2003), ces processus de restructuration socio-économique permettent la libération d'une série d'actifs à un coût très bas et permettent à la suraccumulation du capital (au repos et improductif depuis un moment) de prendre possession de ces actifs pour les transformer en profits. Ce cycle de destruction-créatrice est typique d'une mutation du système capitaliste qui cherche à se renouveler à travers de nouvelles formes d'accumulation du capital (Schumpeter, 1990). Des événements internationaux tels que l'effondrement de l'URSS et l'ouverture du marché chinois au monde ont permis d'accroître la circulation d'actifs à l'intérieur du circuit d'accumulation du capital.

À l'échelle locale, le processus d'accumulation par dépossession s'exerce par la dévaluation des actifs existants (terrains, bâtiments, etc.) dans la ville et qui sont achetés à bas prix puis redéveloppés à profit (Harvey, 2011). C'est ce type de processus qui a lieu dans les centres urbains des anciennes villes industrielles des États-Unis. Un trop-plein d'espaces en ruine permet d'investir des capitaux dormant pour dégager des profits énormes à travers des projets de redéveloppement du secteur sans considération pour les populations locales qui y habitent (Briche, 2016).

Consider, for example, a process in US housing markets known as “flipping”. A house in poor condition is bought for next to nothing, given some cosmetic improvements, then sold on at an exorbitant price, with the aid of a mortgage package arranged by the seller, to a low-income family looking to realize its dream of home ownership. If the family has difficulty meeting the payments or dealing with the serious maintenance problems that almost certainly emerge, then the house is repossessed. [...] This is accumulation by dispossession. There are innumerable activities (legal and illegal) of this kind that affect the control of assets by one class rather than another (Harvey, 2003, p. 152-153).

Les espaces d'accumulation du capital, tels que les espaces urbains, sont donc considérés comme conflictuels puisqu'ils sont produits grâce à des pratiques, des stratégies et des discours à l'échelle urbaine où les centres de pouvoirs politico-

économiques se rassemblent (Harvey, 1989 ; 2011 ; Lefebvre, 2000 ; 2009 ; Swyngedouw, 2004). L'organisation spatiale d'une ville est ainsi produite par l'intersection des flux de capitaux du développement urbain et des alliances entre les acteurs avec des intérêts similaires qui se créent dans le but de participer à la transformation de la ville (Harvey, 1989). Il en est ainsi puisque le (re)développement de la ville participe de la reproduction des espaces d'accumulation, de la force de travail et des relations de classes (Harvey, 1989 ; 2011 ; Lefebvre, 2000 ; 2009).

3.2.3 Les nouvelles formes de gouvernance territoriale

D'autres chercheurs néo-marxistes ont analysé l'évolution du rapport entre l'urbanisme néolibéral et la globalisation des marchés depuis les années 1990 (Smith, 2002). Ce rapport évolue puisque l'État néolibéral devient un agent plutôt qu'un régulateur du marché et remplace les politiques urbaines libérales des villes par un urbanisme néolibéral qui exprime les impulsions de la production capitaliste plutôt que ceux de la reproduction sociale (Smith, 2002). La nouvelle globalisation des marchés demande donc un rééchelonnement du global où l'échelle urbaine subit un réalignement important. Certains scientifiques parlent de la « glocalisation » des marchés économiques ou encore d'une restructuration des transformations politico-économiques et spatiales (Smith, 2002 ; Swyngedouw, 2004 ; Brenner & Theodore, 2005). La production de ses espaces urbains territorialisés, à travers le réalignement perpétuel des flux de circulation et d'accumulation du capital, déstabilise les configurations spatiales et les échelles de gouvernance existantes pour en créer des nouvelles qui leur sont beaucoup plus utiles (Swyngedouw, 2004).

C'est l'émergence de nouvelles formes de gouvernance territoriale et multiscalaire qui redéfinit les échelles existantes, transforme et organise les relations de pouvoir social, politique et économique au sein de la « polis » ou encore le nouveau centre urbain internationalisé (Swyngedouw, 2004). En d'autres mots, la mobilisation du

pouvoir social est dépendante de l'échelle scalaire ou spatiale dans laquelle opèrent les acteurs sociaux. Conséquemment, le résultat des luttes populaires et des stratégies politiques d'*empowerment* est fonction de l'organisation socio-spatiale des modes de vie urbains (*Ibid.*). Pour contrer ces mouvements de résistance et appliquer l'agenda néolibéral, les élites politico-économiques adoptent des nouvelles politiques urbaines néolibéralisées qui amorcent divers processus agressifs de territorialisation, déterritorialisation et reterritorialisation¹⁰ (Swyngedouw, 2004; Harvey, 2012). Ces acteurs ont pour objectif de reconfigurer l'espace sociospatial de manière à déconstruire le pouvoir social et l'identité territoriale au profit des promoteurs capitalistes (Swyngedouw, 2004 ; Lefebvre, 2000 ; 2009).

Spatial scales are never fixed, but are perpetually redefined, contested and restructured in terms of their extent, content, relative importance and interrelations. The continuous reshuffling and reorganization of spatial scales are integral to social strategies and serve as the arena where struggles for control and empowerment are fought (Swyngedouw, 2004; p. 33).

La ville est considérée comme un espace de lutte qui s'assure que la production et la reproduction de l'espace se fassent en réponse aux besoins et aux intérêts de la population locale (Swyngedouw, 2004 ; 2011 ; Lefebvre, 2000 ; 2009). Dans ce contexte, la transformation continue des relations socio-spatiales s'organise à travers des mécanismes de gains et de pertes de pouvoirs socio-structurels (*empowering / disempowering*). Elle produit un ensemble imbriqué d'échelles spatiales connexes et enchevêtrées qui définissent les lieux de lutte sociale où les

¹⁰ Ces processus de reconfiguration du territoire assurent la valorisation ou la dévalorisation, la construction ou la destruction, l'apparition ou la disparition de nouveaux lieux de pouvoir qui est responsable de la succession des différentes territorialités humaines (Raffestin, 1987). Un territoire est ainsi produit autour de la ville et tout un système de relations est mis en place ce qui enclenche, en quelque sorte, une crise des limites et des relations de la territorialité antérieure (*Ibid.*). Ces processus renvoient inévitablement à une théorie de la production de la société où les notions de limite, de centralité au lieu de rassemblement et de circulation de l'information sont au cœur de la territorialisation (Raffestin, 1986a ; 1986b).

conflits sont règlementés et en constante médiation pour que des compromis en ressortent (Swyngedouw, 2004 ; 2011). Néanmoins, la seule discussion ouverte possible entre les acteurs repose sur la gestion techno-managériale et institutionnelle des projets de développement urbain néolibéralisés, car c'est cette ligne directrice qui est tracée par l'agenda néolibéral (Swyngedouw, 2011). Cette discussion se fait au détriment d'une vision concertée et collaborative du (re)développement urbain en vue de répondre aux besoins et aux intérêts réels de la population locale.

L'urbanisme d'austérité se manifeste par le désinvestissement des gouvernements fédéraux dans les villes du pays qui amènent les municipalités à se tourner vers d'autres sources de financement provenant du secteur privé (Briche, 2016 ; Peck, 2012). Les politiques urbaines sont marquées par une spéculation croissante dans les modèles de financement à leur disposition et participent à l'explosion de l'endettement des villes nord-américaine évalué à près de 3,7 milliards de dollars (Davidson & Ward, 2014 ; Peck, 2014). Les autorités publiques ont dû adopter un comportement entrepreneurial qui les a rendus plus dépendants des acteurs privés et des capitaux à leur disposition pour planifier des nouveaux projets urbains (Briche, 2016). Ces projets servent fréquemment les intérêts d'une minorité de personnes plutôt que répondre aux besoins de la vaste majorité de la population résidente. La figure 3.1, à la page suivante, schématise le modèle de développement urbain aux États-Unis participant au cycle de destruction-créatrice permettant d'orienter la circulation et l'accumulation des capitaux privés et publics selon les intérêts des élites économiques.

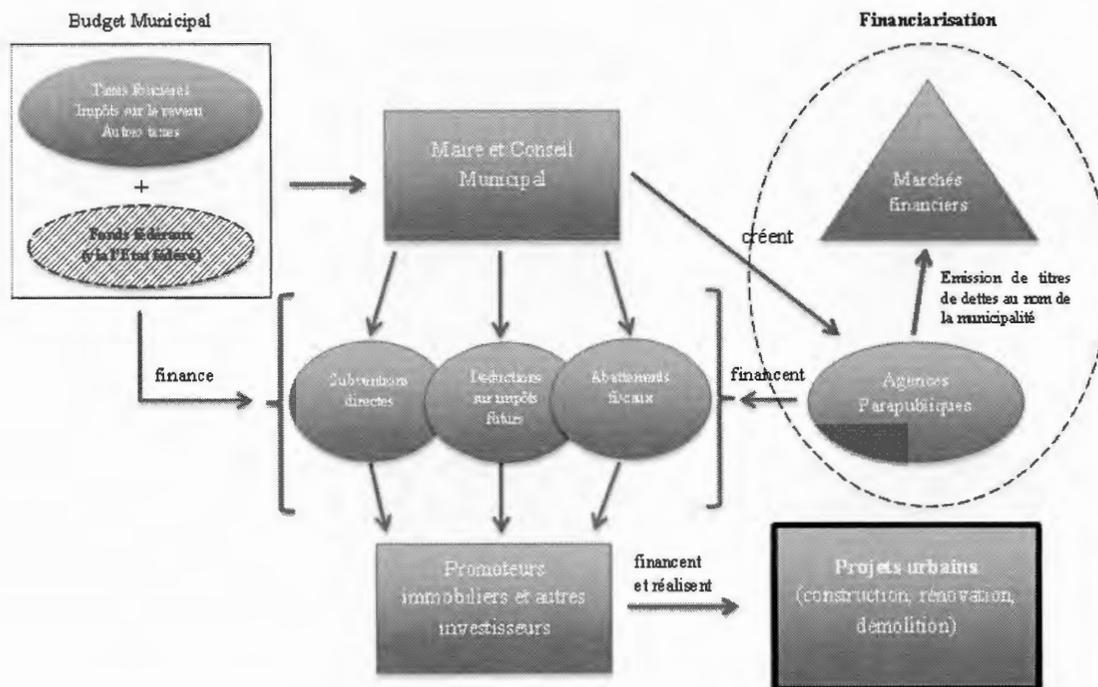


Figure 3.1 – Le modèle de développement urbain aux États-Unis

Source : Briche, 2016.

3.2.4 L'influence des politiques néolibérales sur la compétition interurbaine

Peck & Tickell (2002) sont parmi les premiers à examiner les stratégies politiques de compétition inter-urbaine pour identifier le rôle des municipalités dans la création d'une inégalité spatiale du développement capitaliste. Les premières politiques néolibérales, mises en place dans les années 1980, incitent les municipalités à entrer en compétition entre elles pour obtenir des investissements en capitaux de la part des élites politico-économiques aux échelles nationale et internationale. Pour ce faire, elles coupent dans différentes mesures de régulation socio-environnementale et diminuent l'influence des programmes sociaux mis sur pied à l'époque de l'État-providence (Peck & Tickell, 2002). À l'opposé, elles offrent une plus grande flexibilité dans les dépenses publiques tout en accordant de généreux programmes de subvention et de réduction de taxes aux entreprises qui s'installent chez elles (*Ibid.*).

Le but premier étant de stimuler l'entrepreneuriat urbain afin d'encourager et faciliter le financement accéléré des diverses formes de circulation du capital et ses ressources technocratiques localisées à l'intérieur des grands centres urbains (Peck & Tickell, 2002). Le secteur privé applique immédiatement ces nouvelles méthodes de restructuration socio-spatiale, mais le secteur public se met également de la partie avec ses technocrates urbains qui cherchent, à tout prix, à suivre le modèle de leurs collègues du privé (*Ibid.*). Ainsi créées, les relations inter-locales hautement compétitives se sont jumelées avec les tendances capitalistiques mondiales pour participer à la néolibéralisation des relations spatiales intra-étatiques (Peck & Tickell, 2002; Harvey 2011).

Neoliberalism was therefore qualitatively different because it inhabited not only institutions and places but also the spaces in between. In other words, neoliberalism was playing a decisive role in constructing the "rules" of interlocal competition by shaping the very metrics by which regional competitiveness, public policy, corporate performance, or social productivity are measured—value for money, the bottom line, flexibility, shareholder value, performance rating, social capital, and so on (Peck & Tickell, 2002, p. 387).

Néanmoins, en l'absence d'une structure de redistribution socio-spatiale et le support d'un réseau organisé extra-local, la compétition entre les localités et les régions posent un réel problème dans l'action politique du local vers le national ou encore le global (Peck & Tickell, 2002). Puisque les événements culturels marqués, les investissements corporatifs prestigieux, les ressources publiques et les bons emplois sont rares dans les villes, celles-ci sont tentées d'embarquer dans le projet de développement entrepreneurial néolibéralisé (Peck & Tickell, 2002 ; Swyngedouw, 2004). La qualité de vie est ainsi considérée comme un avantage compétitif dans le processus de (re)développement urbain et défini en termes d'opportunités de consommation pour les classes aisées. Ces dernières ont la possibilité de choisir leur lieu de résidence selon les caractéristiques urbaines présentes dans des villes interconnectées globalement et en constante compétition pour attirer le maximum de

ressources financières, d'entreprises technologiques et une main-d'œuvre de plus en plus spécialisée (Harvey, 1989; McCann, 2008).

Malheureusement, les efforts politico-économiques que les villes mettent en place pour démarrer ce genre de projet ne font qu'accentuer la mobilité du capital, de l'emploi et de l'investissement public (Peck & Tickell, 2002 ; Smith, 2002). Dans cette perspective, les villes se retrouvent dans une situation plus désespérée qu'au départ puisqu'elles se retrouvent dépendantes du capital qu'elles attirent à rabais. Ces villes facilitent et privatisent la mobilité géographique qui les vulnérabilise tout en reproduisant le système réglementaire extra-local auquel elles sont sujettes (Peck & Tickell, 2002 ; Smith, 2002 ; Harvey, 1989). La logique dans la compétition interurbaine transforme les villes en tant que complices de leur propre subordination.

Les projets prestigieux de développement urbain deviennent l'unique vision d'avenir pour ces villes qui, de fait, se retrouvent soumises à la volonté de ces projets et de leurs promoteurs capitalistes (Peck & Tickell, 2002; Swyngedouw, Moulaert & Rodriguez, 2002). À tout moment, la mobilité géographique créée par le système scalaire extra-local menace de déplacer ces projets de développement ailleurs grâce à la compétition interurbaine dans laquelle se retrouvent ces villes. Par ce processus, les villes se retrouvent davantage réseauté avec d'autres localités, à l'échelle internationale, qu'avec leur propre système de gouvernance à l'échelle nationale.

Toutefois, les villes se distinguent par leurs politiques publiques où le contexte local influence les choix pris par les différents acteurs du développement urbain (Savitch & Kantor, 2002). Dans certaines circonstances, les acteurs favorisent des décisions pour le libre-marché (dans des contextes économiques difficiles) tandis que d'autres favorisent la régulation politique pour accompagner la croissance en cours (dans des contextes d'attractivité favorable) (*Ibid.*). Savitch & Kantor (2002) suggèrent que les régimes urbains sont influencés par différentes formes de coalition urbaine, des

partenariats publics-privés et des agendas politiques visant le développement économique à tout prix. Dans ce contexte, il est intéressant de déterminer si les villes avec des ressources particulières vont suivre une direction politique prévue par la théorie des régimes urbains selon des *driving variables* et/ou des *steering variables*¹¹ (*Ibid.*).

Selon Savitch & Kantor (2002), la théorie des régimes urbains présuppose que dans un contexte économique difficile, la ville a tendance à être extrêmement dépendante du marché privé avec un système d'entraide intergouvernementale diffus. C'est notamment le cas à Détroit où les faibles ressources municipales, l'absence de planification régionale, la « culture locale matérialiste » et le faible contrôle populaire dictent une faible prise en charge par l'État et une dépendance accrue au marché privé qui représente la seule porte de sortie d'un contexte économique défavorable pour le développement urbain de la ville (*Ibid.*).

Par ailleurs, divers chercheurs analysent la relation intrinsèque entre les lieux de haut (re)développement créatif (Florida, 2002), la présence d'une qualité de vie pour les classes aisées nouvellement installées dans ces villes et une augmentation des inégalités socio-économiques entre celles-ci ainsi que la population locale qui peine à sortir de ses conditions de précarités préexistantes (McCann, 2008). C'est ce côté pervers du développement économique néolibéralisé qui enclenche des processus de luttes urbaines et de rapport de pouvoir social au sein d'un espace politique (la polis) en pleine reconfiguration et réorganisation spatiale (Swyngedouw, Moulaert & Rodriguez, 2002; Swyngedouw, 2004; 2011). Le même processus est en cause lorsqu'on s'intéresse à la compétition intra-urbaine qui divise les quartiers urbains en développement de ceux qui sont laissés à l'abandon.

¹¹ Savitch & Kantor (2002) décrivent les *driving variables* comme des éléments provenant de la condition économique d'une ville et ses arrangements intergouvernementaux tandis que les *steering variables* sont des forces de changement provenant du contrôle populaire et de la culture locale.

Crucially, neoliberalism has been able to make a virtue of uneven spatial development and continuous regulatory restructuring, rendering macro power structure as a whole partially insulated from local challenges. In addition, progressive local alternatives are persistently vulnerable, in this turbulent and marketized environment, to social undercutting, institutional overloading, and regulatory dumping (Peck & Tickell, 2002, p. 401).

Au final, la géographie urbaine critique nous permet d'analyser les transformations socio-spatiales en cours à Détroit pour déterminer pourquoi ces transformations ont-elles lieu et comment sont-elles mises en place par les différents acteurs du développement urbain. Elle nous permet également de comprendre et d'interpréter les conséquences de ces transformations sur le tissu urbain de la ville, le mode de vie des populations qui y vivent, ses espaces de luttes et de conflits sociospatiaux.

3.3 Les études urbaines critiques

3.3.1 Le fonctionnalisme en urbanisme

Les études urbaines et les théories d'urbanisme ont grandement évolué depuis le début de l'industrialisation de la ville. Au début du 20^e siècle, elles ont pour objectif de régler les contradictions dans l'organisation territoriale des villes qui se développent à un rythme effréné sans grande considération pour la forme qu'elles prennent et les fonctions qui y sont prescrites. Le fonctionnalisme est un des premiers courants majeurs de l'urbanisme qui vise l'application d'une solution à ces contradictions par la séparation des fonctions urbaines de façon systématique (Sokoloff, 1988 ; Le Corbusier, 1964). Le Corbusier va être un grand défenseur du fonctionnalisme à la première moitié du 20^e siècle, ce qui l'amène, avec d'autres professionnels de l'aménagement du territoire, à adopter la Charte d'Athènes¹², un

¹² Adoptée en 1933 à la suite du IV^e Congrès international d'architecture moderne (CIAM), cette charte vise à se doter d'un cadre commun en urbanisme pour la planification et la construction des villes (Le Corbusier, 1957 ; 1964). Elle privilégie la séparation des principales fonctions de la ville

des premiers textes fondateurs en aménagement du territoire (Sokoloff, 1988 ; Le Corbusier, 1957 ; 1964).

Le fonctionnalisme, en tant que démarche théorique d'importance, va amener la nécessité du développement des grands ensembles de banlieue puisqu'ils offrent un nouvel espace affranchi des contraintes initiales de développement des centres urbains (ex. : la densité urbaine) pour mettre en place les considérations théoriques discutées par Le Corbusier (Lévy, 2005). Néanmoins, l'expansion spatiale illimitée de ces espaces se fait sans contrôle urbanistique (Lévy, 2005 ; Ghorra-Gobin, 2008) ce qui cause de graves problèmes aujourd'hui quand on prend en compte les considérations écologiques et sociales du développement urbain (ex. : l'étalement urbain ou la destruction des terres agraires).

Pour ce qui est des centres urbains, ces derniers font l'objet de plusieurs démarches de « rénovation urbaine » par la destruction des tissus anciens, l'éclatement des îlots ainsi que la marginalisation des relations entre la rue et le cadre bâti environnant (Lévy, 2005). L'objectif de cette rénovation est de permettre la division fonctionnelle et rationnelle de l'espace grâce à un réaménagement complet des espaces urbains en détresse qui offre un cadre « compétitif » aux espaces opportuns disponibles en banlieue. La recherche de cette rationalité organisationnelle pousse les professionnels de l'aménagement du territoire à produire une division fonctionnelle de l'espace grâce à des outils de réglementation spatiale telle que le zonage (*Ibid.*). La transformation socio-spatiale de la ville à cette époque renvoie à différents niveaux de temporalités du développement urbain (par la création et la destruction de milieux de vie) qui ont une signification historique particulière.

dans différentes zones d'aménagement en milieu urbain, soient habiter, travailler, circuler et se récréer (Sokoloff, 1988). Ces fonctions se retrouvent tous dans la ville industrielle, mais interagissent de façon chaotique ce qui nécessite une meilleure répartition et séparation des fonctions dans les nouveaux espaces urbains à aménager (*Ibid.*).

Ces régimes d'historicité correspondent à une sédimentation des temporalités renvoyant aux strates successives de tissus (récents, anciens, très anciens) qui occupent le territoire, différemment valorisés selon les époques et les groupes (voir, par exemple ce qu'on appelle le phénomène de *gentrification* de certains quartiers anciens). L'opposition, également, entre formes protégées et formes non protégées renvoie à des temporalités différentes avec des significations distinctes. Les secteurs sauvegardés (tissus historiques), les bâtiments et espaces classés (monuments historiques), la réglementation urbaine (protection du paysage urbain), toutes ces formes anciennes et très anciennes sélectionnées à préserver relèvent de la longue durée, elles ont une signification identitaire, patrimoniale (transmission du passé), alors que les autres formes non protégées, celles du tissu ordinaire et banal, relèvent de la moyenne et courte durée, elles sont changeantes, évolutives, plus moins rapidement, laissés à l'imagination des concepteurs, mais avec un encadrement urbanistique et réglementaire (c'est le degré d'innovation qui constitue ici le signifié, par exemple) (Levy, 2005, p. 43-44).

Depuis les années 1960, la théorie fonctionnaliste est sévèrement critiquée, au sein des professionnels de l'aménagement du territoire, pour son approche considérée trop rigide qui éclipse la construction de milieu de vie complet et à échelle humaine (Sokoloff, 1988). Bien que l'approche fonctionnaliste réussit à résoudre certaines incohérences spatiales du développement, elle néglige la forme urbaine que prend la ville en considérant l'espace urbain comme neutre, abstrait et quantifiable (*Ibid.*). De ce fait, elle marginalise les enjeux sociaux contradictoires qui s'y déroulent en évacuant les rapports de pouvoirs qui existent dans l'attribution et l'utilisation des différentes fonctions de la ville (*Ibid.*). Selon Sokoloff (1988), « les lieux d'habitations, de travail et de récréation ne sont pas les mêmes, et ils ne sont pas "équivalents" pour toutes les couches de la population » (p. 133). Ainsi, il y a une planification et une sous-division fonctionnelle de l'espace en fonction de la classe sociale ou raciale des populations locales et selon l'opportunité qu'elles ont d'y habiter, travailler, circuler et se recréer. C'est pour cette raison qu'il est préférable de parler des rapports sociaux dans l'espace pour comprendre les liens intrinsèques qui lient les populations qui y résident et les activités qui s'y déroulent (Sokoloff, 1988 ; Lefebvre, 2000 ; 2009).

Parler des rapports sociaux de cette façon implique donc l'interprétation de ces liens comme des relations de pouvoir s'exprimant dans son exercice (Sokoloff, 1988). L'exercice de ce pouvoir se conçoit dans la formation de diverses politiques économiques, sociales et urbaines qui structurent l'espace et qui répartissent spatialement les activités en son sein selon le système de valeurs adopté et la priorité qu'on lui donne. Les rapports de pouvoirs se conçoivent également par la vision du développement urbain que les décideurs y prêtent pour former les espaces selon une image prédéfinie du lieu. Ainsi, l'organisation territoriale modèle la sociabilité et la « vivabilité » des interactions sociales qui s'y déroulent grâce à la planification de diverses interventions urbanistiques par les différents acteurs du développement urbain présents (*Ibid.*). Ces interventions deviennent donc la matérialisation physique des formes de sociabilité des populations locales en relation avec la ville et les conditions urbaines qui la façonnent (Sokoloff, 1988 ; Lefebvre, 2000 ; 2009).

3.3.2 Les interventions urbanistiques et la *livable city*

Afin d'analyser les interventions urbanistiques mises en œuvre et/ou planifiées à Détroit, il est important de préciser ce que nous considérons comme une intervention. Pour ce faire, il faut comprendre l'évolution des approches à partir de sa considération fonctionnelle de la première moitié du 20^e siècle. Progressivement, à partir des années 1960, les interventions urbanistiques sont considérées comme un outil de régénération du tissu urbain fragmenté par l'éclatement du développement des centres urbains (Sokoloff, 1988). Les pratiques d'urbanisme des années 1980 viendront transformer l'approche des interventions urbanistiques à nouveau en tournant radicalement le dos aux pratiques modernistes et en valorisant le redéveloppement multifonctionnel de l'espace par des décisions d'aménagement urbain en fonction de la réalité urbaine présente (*Ibid.*). Cette évolution va de pair avec une perte de pouvoir des professionnels de l'aménagement du territoire en faveur des décideurs politiques qui tentent de répondre à des conjonctures socio-

économiques précises pour relancer le développement urbain de la ville qu'ils prennent davantage en charge (Sokoloff, 1988 ; Thomas, 2013 ; Sugrue, 2005).

Ce n'est que par la suite que les professionnels de l'aménagement vont user des outils d'interventions à leurs dispositions pour répondre aux objectifs d'aménagement établi par les décideurs politiques (Sokoloff, 1988). Les interventions urbanistiques mises en place cherchent à répondre à l'urgence des problèmes urbains identifiés à cette époque et qui s'accroît d'année en année. Néanmoins, ces interventions cherchent tous à répondre à l'idéal type d'une *livable city* avec des exigences de « viabilité » et de « vivabilité »¹³ urbaines (*Ibid.*). L'objectif global de ces interventions urbanistiques est l'embellissement du tissu urbain afin de reconstituer un milieu de vie agréable et sujet au processus de revalorisation urbaine.

L'idée de la *livable city* est l'élément unificateur qui oriente les interventions municipales aussi bien dans les petites villes que dans les grandes, en se rapportant à des interventions ponctuelles, dont l'objectif commun est de recréer d'une manière strictement incrémentale des cadres spatiaux physiques à la fois plus fonctionnels et stimulants l'interaction sociale (Sokoloff, 1988, p. 135).

Les interventions urbanistiques sont donc nombreuses et se traduisent, à partir des années 1980, par la consolidation du tissu urbain ainsi que la réintroduction de l'espace multifonctionnel dans les quartiers centraux de la ville (Sokoloff, 1988 ; Pallagst, 2009 ; Madison, 2011). Dans d'autres cas, les professionnels de l'aménagement du territoire cherchent à préserver le cadre bâti dans les quartiers historiques afin de conserver une valeur patrimoniale locale et éviter la dégradation du tissu urbain environnant (Sokoloff, 1988; Pallagst, 2009; Mallach, 2011). D'autres acteurs du développement urbain vont se spécialiser dans l'amélioration et le

¹³ La « viabilité » réfère à l'efficacité d'une articulation fonctionnelle des activités dans l'espace tandis que la « vivabilité » réfère à la transformation de ce même espace en tant que lieu de réalisation d'une sociabilité urbaine (Sokoloff, 1988).

maintien d'une fonction commerciale dans les quartiers éloignés ou encore dans la création de nouveaux quartiers résidentiels près du centre-ville (Sokoloff, 1988; Pallagst, 2009). Enfin, l'aménagement de différents lieux de socialisation, tels que des espaces publics, des parcs ou des jardins communautaires, est aussi très prisé par certains acteurs puisqu'ils participent à la réintégration d'un mode de vie sociale à l'abri des considérations et des divisions fonctionnelles de l'espace urbain (Sokoloff, 1988 ; Hollander et al., 2009 ; Wachter, 2005).

Toutefois, l'idée de la *livable city* et son exigence de « vivabilité » entraîne des questions sur la répartition des « avantages urbains » et qui sont en mesure d'en profiter (Sokoloff, 1988; McCann, 2008). Diverses exigences et considérations techniques ou financières se transforment et deviennent des processus idéologiques qui masquent le problème de la répartition équitable des « avantages urbains » mis en œuvre et/ou planifiés (Sokoloff, 1988). Cette réalité de (re)développement est masquée par un *branding* positif des interventions urbanistiques cherchant à corriger les lacunes du tissu et du cadre urbain des villes en cause et le milieu de vie des résident-e-s qui y habite. Néanmoins, cette conception reste floue puisqu'on ne cherche pas à définir ce qui est globalement positif pour la ville et ses résident-e-s tant et aussi longtemps qu'elle est positive pour les acteurs ayant des intérêts à cœur.

L'*urban design* est une des méthodes d'aménagement urbain employée par les décideurs politiques pour caractériser les modes d'interventions développés dans l'histoire urbaine contemporaine. Celui-ci a pour objectif principal « d'établir des relations de compatibilité entre les humains, leurs tâches quotidiennes et leur environnement naturel et construit » (Sokoloff, 1988, p. 136). Pour cette raison, les acteurs politico-institutionnels vont découper des zones d'interventions urbanistiques en fonction des besoins les plus pressants et des objectifs d'aménagements établis. Bien souvent cette rationalisation se fait en priorisant les initiatives de (re)développement urbain à partir du centre-ville vers les quartiers centraux et, enfin,

vers les quartiers éloignés du centre. On qualifie cette façon de faire de *trickle-down economics* puisqu'elle sert l'intérêt des classes aisées avant même de penser s'attarder au sort des classes plus précaires (Greenwood & Holt, 2010).

Néanmoins, l'utilisation du zonage pour régler le développement urbain est considérée comme trop rigide pour mettre en œuvre des interventions urbanistiques planifiées en fonction des conjonctures socio-économiques en constante transformation (Sokoloff, 1988). Cette situation exige la mise en place de diverses variantes qui s'adaptent à la nature des problèmes urbains. Elles agissent sous forme de lignes directrices et permettent de prendre des décisions flexibles qui se différencient du contrôle plus traditionnel effectué par le zonage à long terme. Ces variantes peuvent être incluses au zonage, elles peuvent s'y ajouter en parallèle (ex. : les programmes particuliers d'urbanisme - PPU) ou elles peuvent s'y substituer par la mise en place d'un processus de révision du *design* (*Ibid.*).

Ce processus est administré par la Ville et ses divers partenaires externes qui font l'évaluation de différents projets en vue de leur implantation (Sokoloff, 1988). Un rôle politique s'y joue où les décisions municipales peuvent être orientées et influencées selon les intérêts des différents partenaires investis dans le processus qui « participent à la définition des orientations d'aménagement sinon à celle des choix politiques de base » (Sokoloff, 1988, p. 138). Encore une fois, ce processus nous renvoie aux rapports de pouvoirs existants entre les différents acteurs du développement urbain de la ville qui ont différents niveaux d'influence sur ces décisions d'aménagements urbains.

3.4 La revalorisation des espaces urbains

3.4.1 Les conceptions théoriques du redéveloppement urbain

En aménagement du territoire, les chercheurs, politiciens, promoteurs privés et journalistes utilisent différents concepts pour caractériser les changements de morphologie spatiale du tissu et du cadre urbain. Bien que le choix des concepts puisse paraître anodin au départ, la connotation qu'on y associe est souvent en fonction des représentations qu'on se dote d'un lieu et de l'identité territoriale qui s'y rattache. La « revitalisation » urbaine cherche à donner une vigueur au développement d'un lieu (Borja, 2007 ; Grodach & Loukaitou-Sideris, 2007 ; McCarthy, 2002 ; Poirot & Gérardin, 2010 ; Recoquillon, 2009), tandis que la « requalification » urbaine veut transformer la qualité ou la fonction d'un lieu (Benali, 2012 ; Gravari-Barbas, 2010 ; Gasnier, 2004 ; Sénégal, Malézieux & Manzagol, 2002) et la « réhabilitation » urbaine cherche à restaurer ou moderniser un lieu (Hollander et al., 2009 ; Veschambres, 2007a). La « revalorisation » urbaine, quant à elle, renvoie à un processus permettant l'ajout d'une valeur à quelque chose (Gravari-Barbas & Ripoll, 2010 ; Tiano, 2010 ; Veschambre, 2007b).

L'avantage du concept de revalorisation urbaine est l'utilisation d'un système de valeurs multiples offrant un sens et une expérience unique à l'appropriation territoriale d'un espace par ses résident-e-s et/ou ses visiteurs (Tiano, 2010). Les valeurs qui sont identifiées par les acteurs en place permettent alors de forger une opinion du dit espace. Par ailleurs, ces valeurs influencent la perception des acteurs locaux quant au processus de redéveloppement de ce lieu chargé de sens puisqu'ils n'y accordent pas tous la même valeur. Selon Camille Tiano :

Un quartier se dévalorise quand les prix de l'immobilier baissent ou stagnent, quand le bâti ou les espaces publics se dégradent, quand la population se paupérise, quand la délinquance y augmente, quand son image devient

négative. Inversement, un quartier est (re)valorisé lorsque les prix de l'immobilier augmentent, lorsqu'il y a une amélioration de l'esthétique, de l'ambiance ou de la facilité d'usage du tissu urbain, lorsque la population qui y réside ou le fréquente est plus aisée, lorsqu'il attire de nouveaux habitants, usagers ou investisseurs, enfin lorsque son image est positive, ou moins négative (Tiano, 2010, p. 1).

3.4.2 Conflits dans la l'identification et la représentation des valeurs

Aussi simples soient-elles individuellement, ces caractéristiques nous montrent toutefois la complexité du phénomène de (re)valorisation de l'espace urbain lorsqu'elles sont prises ensemble pour définir ce que représente pour nous la transformation de l'urbain et de l'urbanité¹⁴ (Tiano, 2010). En ce sens, l'identification des valeurs qui définissent notre perception du territoire et de la réalité est un travail essentiel permettant de confronter différentes visions du (re)développement urbain. L'augmentation d'une valeur quelconque pour un acteur du développement urbain pourrait être vue comme positif, tandis que la même augmentation pour un autre acteur pourrait, au contraire, être perçue comme négative. Mais quelles valeurs utiliser ?

Dans la tradition marxiste, les chercheurs utilisent la grille d'analyse du couple valeur d'usage et valeur d'échange¹⁵ pour comprendre les phénomènes de marchandisation de produit et de privatisation des espaces publics (Lefebvre, 2000). Toutefois, cette grille « ne rend pas compte de la multiplicité des critères utilisés par les acteurs pour affirmer la valeur du lieu, et plus généralement la hiérarchie des espaces : économiques, fonctionnels, mais aussi esthétiques, symboliques, affectifs... »

¹⁴ Définition de l'urbanité dans le *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés* : « Caractère proprement urbain d'un espace, l'urbanité procède du couplage de la densité et de la diversité des objets de société dans l'espace » (Lévy & Lussault, 2003).

¹⁵ La valeur d'usage réfère à l'utilité d'un bien pour l'Homme tandis que la valeur d'échange renvoie au prix d'un bien sur le marché ; déterminé par la quantité de travail nécessaire à la production du bien (Marx, 1965).

(Gravari-Barbas & Ripoll, 2010, p.8). La pertinence de la valeur marchande d'un lieu est sans-équivoque dans les formes de représentations qu'on se dote de ce dernier. Toutefois, il reste pertinent d'élargir notre vision vers une multiplicité de valeurs qui affecte la transformation physique et symbolique des lieux en fonction des différentes formes de représentations qu'on lui donne et des valeurs qui lui sont associées.

De plus, les valeurs données à un lieu peuvent varier dépendamment du type d'acteur qui les définit puisque leurs rapports à l'espace urbain ne sont pas identiques d'un type acteur à l'autre, et ces acteurs peuvent tenir plusieurs rôles à l'intérieur de la ville (Tiano, 2010). Un citoyen peut habiter un quartier quelconque, mais il peut s'agir également d'un investisseur intéressé par le redéveloppement du secteur en question, un politicien cherchant à revigorer ce milieu de vie ou un artiste souhaitant s'installer et travailler dans ces espaces informels (*Ibid.*). C'est donc dire que la combinaison des valeurs et des représentations individuelles dicte notre façon de voir la ville et de penser la (re)valorisation de ses espaces urbains. Il y a donc des intérêts et des valeurs parfois contradictoires et conflictuelles qui participent à forger nos représentations collectives de la ville.

Si bien qu'il n'est pas si trivial de se demander de quelle(s) valeur(s) on parle quand on parle de revaloriser les territoires urbains. À quoi tiennent la ou les valeur(s) de la ville ? Qui les partage ? Et comment sont-elles mobilisées pour (re)valoriser l'urbain ? (Tiano, 2010, p. 1).

La multiplicité et la diversité des valeurs que l'on accorde aux territoires urbains sont régulièrement soumises à des classifications dont les barèmes varient selon un angle prédéterminé que ce soit la culture, l'emploi, la qualité de vie, etc. Depuis les dernières années, nous observons la création de plusieurs palmarès par les médias pour classer les villes les plus luxueuses (coût du logement, des services publics, des transports, etc.), les villes où il fait bon vivre (au niveau culturel, écologique, commercial, etc.) et les autres avec des caractéristiques uniques et attractives sur le

plan international (grandes universités, patrimoine urbain, architecture locale, etc.) (Tiano, 2010). Les municipalités sont nombreuses à consulter ces documents référentiels pour mieux se situer en matière d'attractivité. Pour ces villes, le degré d'attraction qu'elles ont influence directement le développement économique de leurs centres urbains et, par ce fait même, la croissance de leurs revenus financiers. Ce postulat évacue du même coup toutes les conséquences économiques, sociales, politiques et culturelles à l'échelle nationale et internationale lorsque ces villes entrent en compétition pour attirer des investissements et des nouveaux arrivants.

À titre d'exemple, Richard Florida s'est attardé au rôle de la culture comme facteur d'attraction des investisseurs, promoteurs et touristes dans une ville donnée. Selon Florida (2002), les Villes qui désirent réussir sur le plan économique doivent faire tout en leur pouvoir pour attirer la « classe créative » dans son centre urbain. Cette « classe créative » serait composée de jeunes professionnels avec un haut niveau d'éducation et travaillant dans le secteur des sciences, de l'ingénierie, du design, des arts et de l'éducation (*Ibid.*). L'attrait des villes serait donc basé sur la capacité de leurs gouvernants à offrir un haut niveau de qualité de vie et un milieu de vie agréable à vivre à la « classe créative » ce qui comprend l'aménagement d'un espace urbain multifonctionnel répondant à tous les besoins par la fine séparation des activités de création et la créativité (Florida, 2002 ; Gravari-Barbas & Ripoll, 2010). On retrouverait, par exemple, des quartiers où la culture locale est mise en valeur et où on retrouverait des cafés, des musiciens sur trottoir, des petites galeries d'art et des bistrots qui s'imbriquent les uns dans les autres en offrant un milieu de vie dynamique pour cette « classe créative » (Florida, 2002). Il est donc nécessaire de redynamiser ces milieux de vie en perte de vitesse, quitte à voir fermer des vieux commerces et équipements collectifs ne répondant plus aux goûts de cette « classe créative » exigeant un redéveloppement des lieux en fonction de leur vision.

Néanmoins, ces attributs attractifs sont dépendants du système de valeurs que la ville se donne pour se représenter et (re)développer ses espaces urbains. Tiano (2010) identifie deux catégories distinctes de valeurs qui caractérisent la ville : les valeurs quantifiables et les valeurs qualitatives (intangibles). Pour les valeurs quantifiables (Tiano, 2010, p. 2), elle identifie la valeur productive ou économique (soit la somme des productions des activités marchandes), la valeur d'échange ou marchande (le prix auquel la ville s'achète et se vend avec les prix du foncier et de l'immobilier), la valeur sociale (les caractéristiques socio-professionnelles des résident-e-s de la ville) et la valeur pratique (le degré de confort et de facilité d'usage de la ville) (*Ibid.*). Ces différentes valeurs ont deux fonctions principales pour le développement de la ville : elles y fixent un prix selon une relation marchande entre ses propriétaires (la ville) ainsi que ses locataires (les résident-e-s) et elles constituent des arguments, grâce à une opération de séduction, qui permettent d'y attirer une population d'acteurs cibles (investisseurs, touristes, nouveaux résident-e-s, etc.) (*Ibid.*).

Pour les valeurs qualitatives ou intangibles, elle mentionne la valeur affective, sensible ou d'usage (l'expérience et la subjectivité du vécu de la ville par ses différents acteurs) et la valeur symbolique (l'identité ou l'historique d'un lieu par les représentations de ses usagers) (Tiano, 2010). Ces valeurs, bien que plus abstraites, remplissent une fonction complémentaire aux valeurs quantifiables puisque ces éléments attractifs sont incalculables et résolument présents en même temps dû à l'influence qu'elles ont sur le mode de vie des résident-e-s. Au final, il est évident que ces deux catégories de valeur (quantifiable et qualitative) se combinent pour influencer le choix du mode et milieu de vie des résident-e-s ainsi que les stratégies de (re)valorisation employées par les professionnels de l'aménagement de la ville et les différents acteurs du développement urbain qui travaillent en son sein (*Ibid.*). Ni les unes, ni les autres ne sont plus légitimes ou importantes, mais participent ensemble à la construction d'un *branding* territorial permettant de doter la ville d'une identité de marque reconnaissable ailleurs sur le territoire et dans le monde.

3.4.3 Choix des valeurs dans le processus de revalorisation urbaine

Pour notre projet de recherche, nous identifions trois valeurs distinctes présentes dans le processus de revalorisation urbaine mis en place pour répondre aux objectifs de redéveloppement de la ville. D'abord, la valeur esthétique cherche à améliorer l'attrait du lieu selon un cadre symbolique spécifique aux représentations de ses usagers et la cohérence du tissu urbain ainsi que le cadre bâti utilisé par la population qui y réside. Ensuite, la valeur affective cherche à redynamiser l'attachement identitaire à un lieu, selon le même cadre symbolique, pour que les résident-e-s de la ville se l'approprient. Enfin, la valeur marchande cherche à créer de la richesse monétaire collective pour le quartier et les résident-e-s qui y habite.

Nous avons sélectionné ces valeurs parmi tant d'autres puisqu'elles ont des références au contexte socio-historique de Détroit (l'abandon de milliers de bâtiments délabrés et d'espaces vacants) tout en ayant à cœur les préoccupations citoyennes de ses résident-e-s (l'amélioration de la qualité de vie de ses habitants et la redistribution de la richesse générée par le redéveloppement de la ville). Ce triplé de valeurs est composé des éléments d'échanges, de pratiques, sociaux et symboliques identifié par Tiano (2010) permet, à notre avis, d'intégrer les considérations locales du développement urbain de Détroit par les résident-e-s habitant ces lieux.

Par ailleurs, bien que ces trois types de valeurs soient identifiés par les différents groupes d'acteurs du développement urbain, il est légitime de se demander s'ils leur accordent tous la même importance ? Les exemples rencontrés dans notre recension des écrits nous indiquent que non! Mais est-ce que c'est le cas à Détroit? Les acteurs politico-institutionnels accordent-ils une plus grande importance à la valeur esthétique visant à éliminer les friches industrielles et espaces vacants de la ville? Les acteurs économiques, quant à eux, ont-ils pour valeur fondamentale l'accroissement de la valeur marchande permettant de générer un profit sur l'investissement initial et

améliorer les conditions économiques du développement urbain? Pour ce qui est des acteurs communautaires, est-ce qu'ils accordent une importance primordiale à la valeur affective d'un lieu qui permet de se réapproprier les conditions sociales du développement urbain de façon collective et intégrée aux préoccupations locales? Dans les chapitres qui suivent, nous allons tenter d'apporter une réponse à ces questionnements que nous avons jusqu'à présent.

Bref, le processus de revalorisation urbaine de la ville de Détroit, tel que nous allons l'analyser, consiste en l'amélioration esthétique du cadre bâti de la ville (revalorisation esthétique), l'évolution de l'affection identitaire au quartier par la redynamisation du mode de vie des populations locales (revalorisation affective) et la création ainsi que la redistribution d'une richesse créée collectivement pour la ville, son marché économique et ses résident-e-s (revalorisation marchande). Ensemble, elles permettent la revalorisation urbaine des quartiers en transformation pour le plus grand bénéfice de la population qui y réside. Par contre, séparément, elles n'assurent pas nécessairement un redéveloppement intégré de ces milieux de vie.

Ces valeurs sont projetées dans les interventions urbanistiques mises en œuvre ou planifiées par les trois catégories d'acteurs du développement urbain. L'importance qu'on y accorde – à ces valeurs – permet de comprendre le type de revalorisation qui est pratiqué sur ces espaces en transformation et l'impact que les interventions urbanistiques peuvent avoir sur le paysage urbain et la population qui y réside. La figure 3.2, à la page suivante, schématise les valeurs qui se retrouvent au cœur du processus de revalorisation urbaine tel que nous l'entendons dans notre recherche et dans l'analyse de la transformation de la ville.

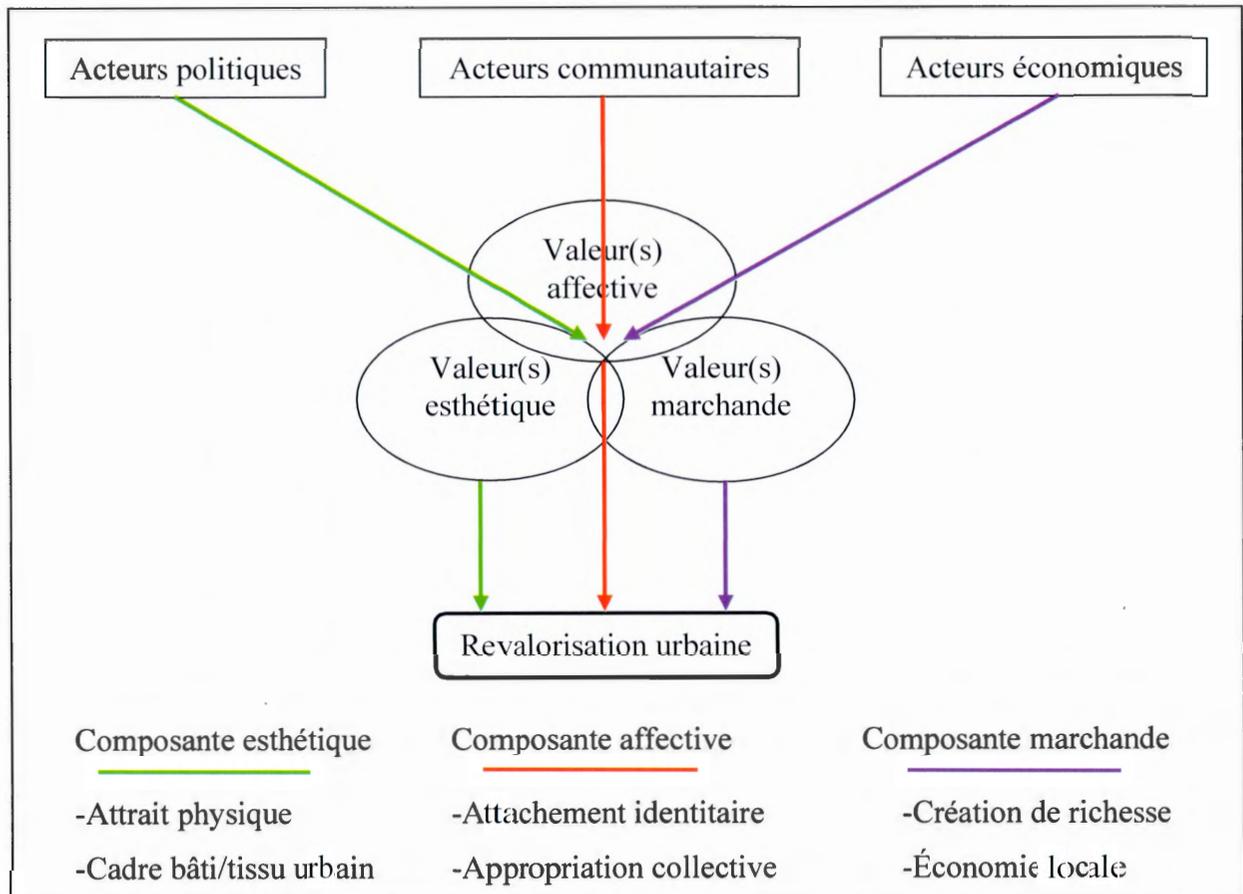


Figure 3.2 – Les valeurs au cœur du processus de revalorisation urbaine

3.5 Cadre conceptuel

Outre notre méta-concept de revalorisation urbaine, plusieurs chercheurs nous influencent dans notre approche théorique ce qui nous amène à nous intéresser à d'autres concepts nécessaires pour nous permettre de répondre à nos questions de recherche. En rappel, les trois concepts que nous avons choisi sont : l'urbanisme néolibéral, la gentrification et le droit à la ville.

3.5.1 L'urbanisme néolibéral

Le néolibéralisme, la néolibéralisation (des espaces urbains) ou l'urbanisme néolibéral est un des concepts fondamentaux de la géographie urbaine critique permettant de caractériser la dynamique de développement urbain contemporaine. Outre ce qui a été discuté dans notre cadre théorique sur la néolibéralisation des espaces urbains, il est important de préciser qu'il s'agit d'un processus de transformation socio-spatiale de la ville guidé par le libre-marché et accompagné par diverses politiques réglementaires à toutes les échelles de gouvernance dans une reconfiguration complexe des relations États-économie (Brenner & Theodore, 2005).

Neoliberalism represents a process of market-driven social and spatial transformation (“neoliberalization”), [...] it does not exist in a single, “pure” form, but is always articulated through historically and geographically specific *strategies* of institutional transformation and ideological rearticulation, [...] it generates a complex reconstitution of state-economy relations in which state institutions are actively mobilized to promote market-based regulatory arrangements, [...] it collides with inherited regulatory landscapes, contextually specific pathways of institutional reorganization crystallize that reflect the legacies of earlier modes of regulation and forms of contestation, [...] it is aggressively contested by diverse social forces concerned to preserve non-market or “socialized” forms of coordination that constrain unfettered capital accumulation. [...] Neoliberalization projects are deeply contradictory insofar as they tend to undermine many of the economic, institutional and geographical preconditions for economic and social revitalization. [...] This project has continued to reinvent itself – politically, organizationally, spatially – in close conjunction with its pervasively dysfunctional social consequences (Brenner & Theodore, 2005, p. 102-103).

Dans cette perspective, l'application de différentes politiques d'austérité, se multipliant dans leur décentralisation politico-économique, est utilisée comme stratégie pour effrayer les populations locales sur les désastres possibles d'un déficit budgétaire et l'accumulation excessive de dette publique (Peck, 2012). Ainsi, la solution apportée à cette structure austère est le support d'une politique de croissance

à tout prix par la mise en œuvre de grands projets urbains, seuls aptes à renverser la tendance de déclin socio-économique rencontré dans nos espaces urbains dévitalisés (Peck, 2012; Swyngedow, Moulaert & Rodriguez, 2002). Ce contexte encourage le (re)développement spatial inégal des centres urbains en cherchant de nouveaux espaces d'accumulation de capital grâce au processus de destruction-créative. Ce dernier libère des actifs improductifs sur des terrains vacants sous-valorisés au profit de nouveaux projets de développement urbain rentables qui permettent le renouvellement de l'économie capitaliste mondialisée (Peck, 2012 ; Harvey, 1989 ; Harvey, 2003).

Ainsi les centres urbains dévitalisés ont l'opportunité de se renouveler par des interventions ciblées qui améliorent le tissu urbain environnant en plus d'accroître les perspectives de développement économique pour les acteurs qui participent à sa revalorisation. De plus, les restrictions budgétaires aux niveaux fédéral et étatique participe au processus de *regulatory dumping* où les pouvoirs de régulation socio-environnementale sont transférés aux municipalités, mais sans pouvoirs additionnels nécessaires pour les appliquer, ni de nouvelles formes de taxation permettant d'en assurer le financement adéquat (Peck, 2012 ; Swyngedow, 2004). Cette structure de développement néolibéralisée permet à certaines villes avec des positions économiques favorables de monopoliser la croissance nationale localement tandis que les autres régions urbaines et rurales sont laissées à elles-mêmes pour gérer les contradictions internes de la croissance dérégulée (Peck, 2012).

At one extreme are those failed or failing local states that will slide towards default or receivership; at the other, some cities with strong "market positions", the beneficiaries of selective public investment and regionalized economic growth, will continue to monopolize the spoils locally – a fiscal form of winner-takes-all urbanism (Peck, 2012, p. 647).

3.5.2 La gentrification

La gentrification est une des conséquences fondamentales de la revalorisation des centres urbains et les politiques de l'urbanisme néolibéral. Les inégalités du développement urbain qui sont créées le sont non seulement au niveau spatial, mais également au niveau social. Ainsi, tout comme les villes, il y a une compétition inter-quartier pour la réception de fonds d'investissement pour le développement urbain et une compétition intra-quartier entre les résident-e-s de longue date ainsi que les nouveaux arrivants pour capter les impacts bénéfiques de ces investissements. Il est donc probable que les interventions urbanistiques mises en œuvre dans les quartiers centraux contribuent à la gentrification de ces mêmes quartiers.

Le concept de gentrification a été créé par la sociologue Ruth Glass qui le définit comme un processus par lequel des ménages de la classe moyenne viennent repeupler les quartiers ouvriers et dévitalisés de Londres en déplaçant les populations ouvrières à l'extérieur de ces quartiers gentrifiés et en changeant la dynamique sociale du quartier (Glass, 1964). Il a alors été repris par des géographes néo-marxistes qui ont précisé sa dimension spatiale. Harvey (1989) indique que les transformations spatiales causées par la gentrification doivent être comprises comme une expansion de l'accumulation du capital à travers le phénomène de destruction-créative pour réorganiser l'espace urbain de manière à le rentabiliser financièrement. Hackworth & Smith (2001) poussent la réflexion plus loin en déclinant le processus de gentrification en trois phases distinctes : une gentrification sporadique (dans les années 1950), une gentrification combinée à des politiques urbaines de restructuration économiques (dans les années 1970-1980) et une gentrification généralisée intégrée à une stratégie urbaine de revitalisation en collaboration avec le capital privé des villes à travers le monde (à partir des années 1990).

Enfin, c'est Smith (2002) qui apporte la définition la plus claire de la gentrification comme une stratégie urbaine globale du nouvel urbanisme néolibéral qui planifie et finance la « régénération ou la revitalisation urbaine » à une échelle sans précédent. Il s'agit donc d'une réappropriation silencieuse de la ville par les classes aisées et le déplacement des plus démunis à l'extérieur des nouveaux quartiers en développement (Smith, 2002). Ce processus de transformation socio-spatiale à l'échelle urbaine permet de libérer des nouveaux espaces d'accumulation du capital dans des espaces autrement improductifs par la création d'une plus-value financière (*Ibid.*). Smith (2002) identifie cinq dimensions à cette gentrification généralisée : la transformation du rôle de l'État, l'influence de la finance globalisée, l'évolution des formes d'opposition politique, la dispersion géographique du centre vers la périphérie et la sectorisation de la gentrification généralisée. Ce processus participe donc à la reconfiguration du paysage urbain en vue d'y introduire une nouvelle classe urbaine participant à la régénération du tissu urbain environnant (tel que le font les politiques de l'*urban regeneration*).

Third-wave gentrification has evolved into a vehicle for transforming whole areas into new landscape complexes that pioneer a comprehensive class-inflected urban remake. These new landscape complexes now integrate housing with shopping, restaurants, cultural facilities (cf Vine 2001), open space, employment opportunities—whole new complexes of recreation, consumption, production, and pleasure, as well as residence. Just as important, gentrification as urban strategy weaves global financial markets together with large- and medium-sized real-estate developers, local merchants, and property agents with brand-name retailers, all lubricated by city and local governments for whom beneficent social outcomes are now assumed to derive from the market rather than from its regulation. Most crucially, real-estate development becomes a centerpiece of the city's productive economy, an end in itself, justified by appeals to jobs, taxes, and tourism. In ways that could hardly have been envisaged in the 1960s, the construction of new gentrification complexes in central cities across the world has become an increasingly unassailable capital accumulation strategy for competing urban economies (Smith, 2002, p. 441-442).

3.5.3 Le droit à la ville

Dans ce contexte de néolibéralisation des espaces urbains et de gentrification grandissante, le « droit à la ville » est exigé par les populations résidentes dans les quartiers de la ville en transformation pour intégrer leurs préoccupations dans les différentes propositions de (re)développement urbain discuté dans l'espace public (Lefebvre, 2009). La préoccupation grandissante, en terme urbanistique, est l'idée d'assurer une unité urbaine dans la structure, la fonction et la forme de la ville de demain qui répond à des besoins et des intérêts concrets de la population locale. Cette revendication s'inscrit par des enjeux de proximité qui affecte directement le quotidien des gens qui subissent les transformations de la ville : droit à l'alimentation saine, droit à la mobilité, droit au logement, droit à l'éducation, droit à une vie économique, droit aux repos, aux loisirs et à une vie culturelle, etc.

Le droit à la ville découle du processus de production des espaces urbains qui néglige les considérations spatiales du développement urbain pour autant qu'il permette l'obtention d'un pouvoir économique et social à une classe de population, peu importe son statut socio-économique de base (Lefebvre, 2000 ; 2009). Les espaces urbains centralisés (quartiers centraux) sont des lieux d'investissement et de vie urbaine de choix puisqu'ils concentrent les centres décisionnels et les centres de consommation dans un seul endroit stratégique (Lefebvre, 2009). Le contrôle de ces espaces permet de moduler les perspectives de développement urbain selon les intérêts de celui qui le contrôle (*Ibid.*). La domination par la centralité asservit les populations précaires autour des centres urbains aux intérêts de l'élite politico-économique qui le contrôle malgré l'apparence d'une liberté citoyenne (*Ibid.*). Dans ce contexte, le droit à la ville cherche à redonner du pouvoir sur les centres décisionnels des espaces urbains en transformation pour que tous aient l'opportunité de jouir des « avantages urbains » de son (re)développement.

Le droit à la ville ne peut se concevoir comme un simple droit de visite ou de retour vers les villes traditionnelles. Il ne peut se formuler que comme *droit à la vie urbaine*, transformée, renouvelée. [...] Ce qui suppose une théorie intégrale de la ville et de la société urbaine, utilisant les ressources de la science et de l'art. Seule la classe ouvrière peut devenir l'agent, porteur ou support social de cette réalisation. Ici encore, comme il y a un siècle, elle nie et conteste, de par sa seule existence, la stratégie de classe dirigée contre elle (Lefebvre, 2009, p. 108).

David Harvey (2011) pousse la réflexion plus loin en affirmant que la production de l'espace fait intégralement partie des dynamiques d'accumulation du capital en vertu de la nature même des espaces urbains construits. L'urbanisation a toujours été un phénomène de classe puisque la ville est le lieu d'accumulation du capital et du surproduit par sa concentration géographique du pouvoir social contrôlé par une minorité (Harvey, 2011). Les politiques de l'urbanisme néolibéral nécessitent ces nouveaux espaces d'accumulations pour absorber la plus-value créée à l'échelle internationale et permettre un renouvellement continu du capitalisme mondialisé (*Ibid.*). La revendication du droit à la ville valorise donc un pouvoir de production de la ville et un certain contrôle sur les processus de (re)développement urbain en se dotant d'un droit collectif et décisionnel sur ce que ses résident-e-s participent à produire (*Ibid.*).

L'urbanisation a produit une mosaïque très hétérogène de communautés et d'espaces en interaction qu'il est compliqué de rassembler autour d'un quelconque projet politique cohérent. [...] Ce droit [à la ville] vise à créer de l'unité à partir d'espaces sociaux incroyablement divers et fragmentés (Harvey, 2011, p. 92-93).

3.5.4 Synthèse des concepts-clés de notre recherche

À ce stade, nous devons représenter, par la figure 3.3 à la page suivante, les prémisses développées de notre cadre théorique et conceptuel. La revalorisation urbaine constitue un objectif en commun pour les trois grandes catégories d'acteurs du

développement urbain (politico-institutionnel, économique et communautaire). Toutefois, tel que défini précédemment, les valeurs accordées à ce processus de revalorisation ne sont pas nécessairement identiques d'un type d'acteurs à un autre.

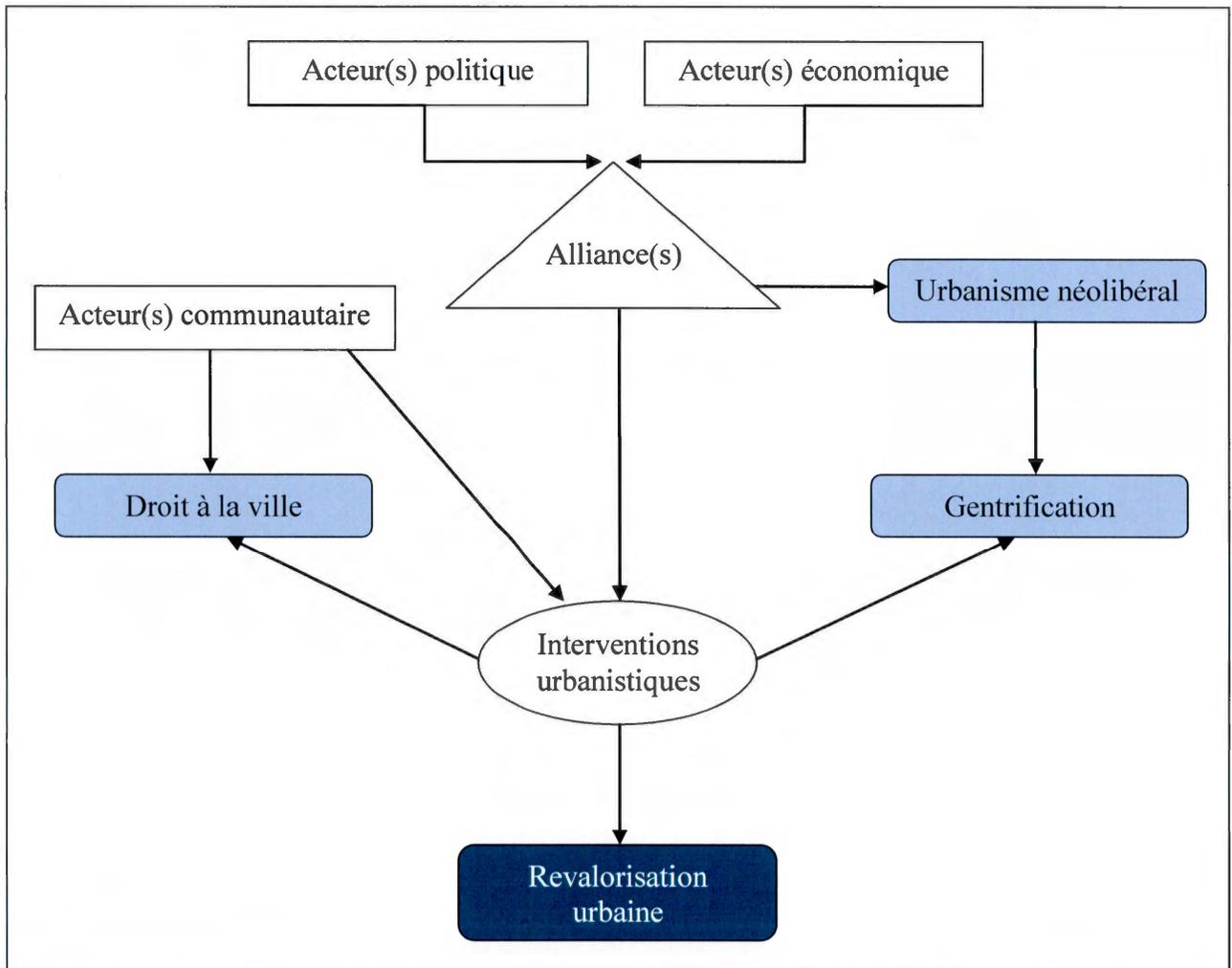


Figure 3.3 – Schéma conceptuel de la revalorisation urbaine

Ce que les études nous démontrent, c'est que les acteurs politico-institutionnels et économiques partagent davantage d'intérêts en commun ce qui mène à des regroupements et des collaborations sous forme d'alliances urbaines (Savitch & Kantor, 2002). Ces alliances pratiquent, à plusieurs égards, un urbanisme dit

néolibéral et utilisent des stratégies d'interventions axées sur le développement de grands projets urbains participant à l'accentuation de la gentrification des quartiers ciblés. Les acteurs communautaires, quant à eux, planifient des interventions davantage concertées et intégrées avec le milieu de vie dans lequel elles s'insèrent tout en revendiquant un *droit à la ville* renouvelé dans un contexte de transformation rapide de la ville. Cette revendication est forte et très présente dans l'espace public puisque la transformation de la ville peut participer à la fragilisation de ce droit (et ceux qui l'accompagnent) au détriment des populations à faible et moyen revenu qui ont une diversité de besoins non répondus depuis plusieurs années maintenant.

CHAPITRE IV

DÉTROIT: DE L'ÂGE D'OR À LA DÉVITALISATION URBAINE

4.1 Introduction

Au début du 20^e siècle, Détroit était considéré comme le symbole du développement économique, industriel et urbain à travers les États-Unis et même dans le monde. Son industrie automobile a été la plus importante du genre et a participé à créer les modes d'organisations du territoire qui façonnent notre utilisation de celui-ci lors de nos déplacements. Elle a également été un exemple mondialement reconnu d'un partage et d'une meilleure répartition des richesses produites entre les entrepreneurs qui investissent leurs capitaux et leurs employés ouvriers qui réussissent à sortir de leur état de pauvreté initial. Comment donc expliquer que Détroit soit devenu le paysage urbain dévitalisé que l'on connaît aujourd'hui ? Pourquoi a-t-elle connu un déclin démographique et économique aussi important ? Comment expliquer le dynamisme de sa région métropolitaine alors que son centre urbain est en crise ?

Pour faciliter la réponse à ces questions, il est essentiel de comprendre le passé industriel de la ville, la période de déclin importante qu'elle a vécue au cours de la deuxième moitié du 20^e siècle et sa situation actuelle dans un contexte de crise post-industriel. Plusieurs facteurs expliquent les transformations de Détroit et nous allons les explorer attentivement dans ce chapitre.

4.2 Le passé industriel de Détroit

4.2.1 Naissance de la ville et croissance démographique

C'est Antoine de la Mothe Cadillac qui établit la colonie agricole française de Détroit en 1701 (Thomas & Bekkering, 2015). Longeant le bord de la rivière Détroit dans l'État du Michigan, la colonie se développe peu à peu à partir de son fort, soit la principale installation de la ville jusqu'au début du 19^e siècle (*Ibid.*). Ce faisant, la densité de la ville est élevée puisque tous les nouveaux bâtiments se construisent à proximité du fort et de ses fortifications. En 1805, Détroit subit ce que pratiquement chaque grande ville de l'époque vit, du fait de la forte densité urbaine, un incendie éclate et détruit pratiquement toute la ville (*Ibid.*). Au cours des années qui suivent, la reconstruction de la ville et l'abandon progressif des activités militaires permettent à Détroit d'étendre son développement toujours plus loin de son centre historique.

À partir des années 1830, Détroit est en mesure de se développer rapidement en tant que centre industriel et politique en pleine expansion jusqu'à atteindre une renommée internationale dans la première moitié du 20^e siècle (Thomas & Bekkering, 2015). En effet, Détroit est la ville des États-Unis qui connaît le plus grand boom démographique au pays avec une croissance de population allant de 79 577 en 1870 à 285 704 au tournant du siècle (US Census, 2016a ; Sugrue, 2005 ; McGraw, 2007 ; Thomas, 2013). Ce boom démographique équivaut à une croissance nette de 259 % en l'espace de trente ans avant même que l'industrie automobile se mette en place au début du 20^e siècle (US Census, 2016a).

Par la suite, la croissance de la population s'accélère allant jusqu'à atteindre 1 849 568 habitants en 1950, ce qui équivaut à une croissance nette de 547 % par rapport à 1900 (US Census, 2016a). La croissance la plus importante se fait entre 1910 et 1920 puisque la population va doubler en l'espace de 10 ans avec une

croissance nette de 113 % (*Ibid.*). Cette période correspond à la première phase d'expansion de l'industrie automobile – avec le succès du modèle T de Ford en 1908 – alors que Détroit devient le centre de l'industrialisation des États-Unis (Sugrue, 2005 ; McGraw, 2007 ; Thomas, 2013). La figure 4.1, ci-dessous, permet d'avoir un portrait plus clair de la croissance démographique à Détroit.

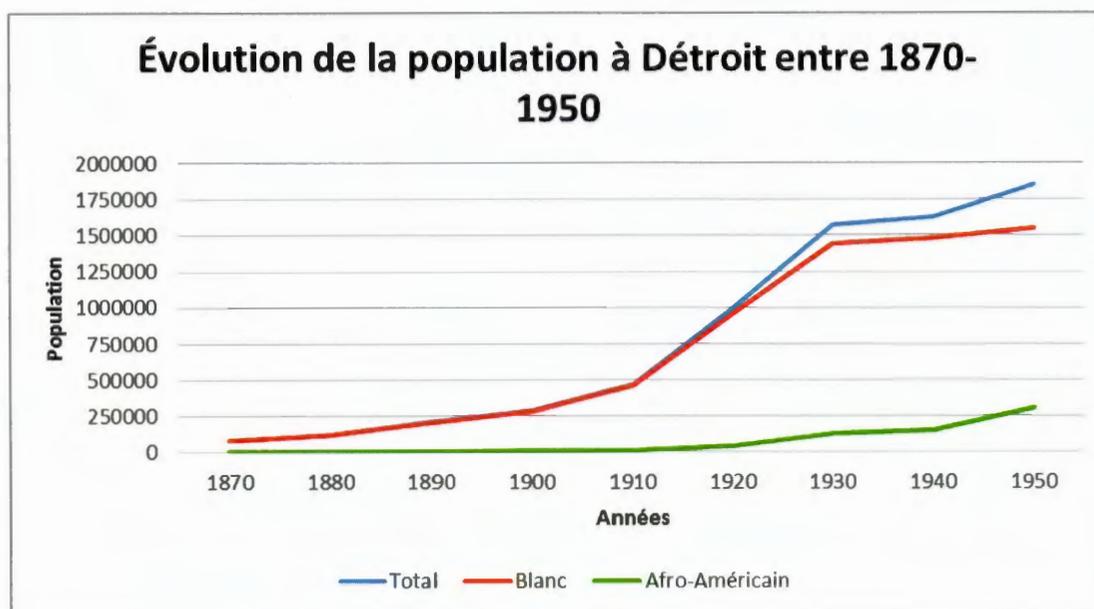


Figure 4.1 – Évolution de la population à Détroit entre 1870-1950

Source : US Census, 2016a.

Pour la période de 1870 à 1910, la population afro-américaine reste encore très minoritaire passant de 2235 habitants en 1870 à 5741 en 1910, ce qui équivaut à une croissance démographique de 157 % (US Census, 2016a). C'est à partir de la première phase d'expansion de l'industrie automobile que les Afro-Américains migrent massivement vers Détroit (Sugrue, 2005 ; Thomas, 2013). La population atteint 300 506 habitants en 1950 ce qui équivaut à une croissance démographique nette de 5 134 %. La croissance démographique de cette population connaît deux pics importants, le premier entre 1910 et 1920 et le second entre 1940 et 1950. Lors de la

première phase, entre 1910 et 1920, la population sextuple passant de 5741 à 40 838 personnes.

À la deuxième phase, entre 1940 et 1950, la population double avec l'arrivée d'environ 150 000 nouveaux Afro-Américains (US Census, 2016a). Malgré tout la population afro-américaine demeure très petite en comparaison à la population blanche de la ville (voir la figure 4.2 ci-dessous). Cette dernière correspond à 97 % de la population totale de Détroit en 1870. En 1950, soit 80 ans plus tard, cette proportion a légèrement diminué et se situe à 84 % de la proportion totale (*Ibid.*) Quant à elle, la population afro-américaine correspond à 3 % de la population totale de Détroit en 1870. En 1950, elle augmente légèrement pour atteindre 16 % de la population totale (*Ibid.*).

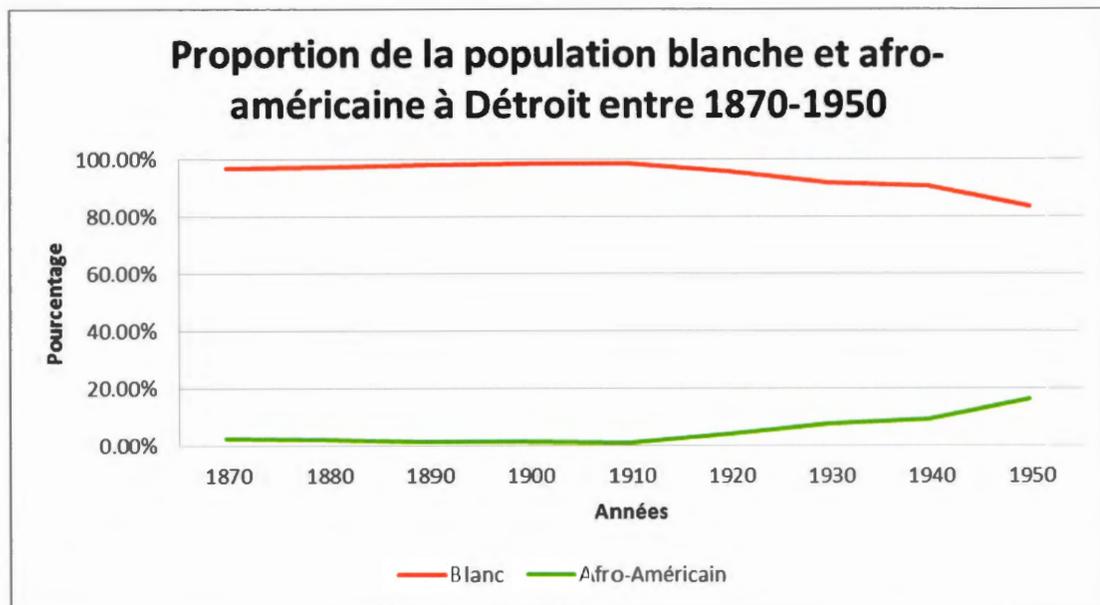


Figure 4.2 – Proportion de la population blanche et afro-américaine à Détroit entre 1870-1950

Source : US Census, 2016a.

4.2.2 Développement économique et industriel de Détroit

La croissance démographique que nous venons de voir doit être mise en relation avec le développement économique de la ville (voir les figures 4.3 et 4.4 aux pages suivantes). Comme nous l'avons déjà mentionné, dès 1900 Détroit avait une industrie manufacturière en croissance qui fournissait 33 % des emplois totaux de la ville (US Census, 2016a). L'économie se développe principalement autour de l'industrie automobile entre les années 1900 et 1930 avec une croissance nette d'emplois de 556 % (*Ibid.*). Au cours de cette même période, l'industrie emploie 758 086 travailleurs en 1950 dont 348 853 emplois dans l'industrie manufacturière. À elle seule, l'industrie automobile crée 212 039 emplois (*Ibid.*). Rappelons qu'en 1900, Détroit comptait 115 223 emplois totaux incluant 38 823 emplois dans l'industrie manufacturière, et aucun emploi quantifiable par le recensement dans l'industrie automobile (*Ibid.*). Bref, entre 1900 et 1950, l'industrie connaît une croissance nette de près de 800 % dans l'industrie manufacturière et de 2 061 % dans l'industrie automobile (*Ibid.*).

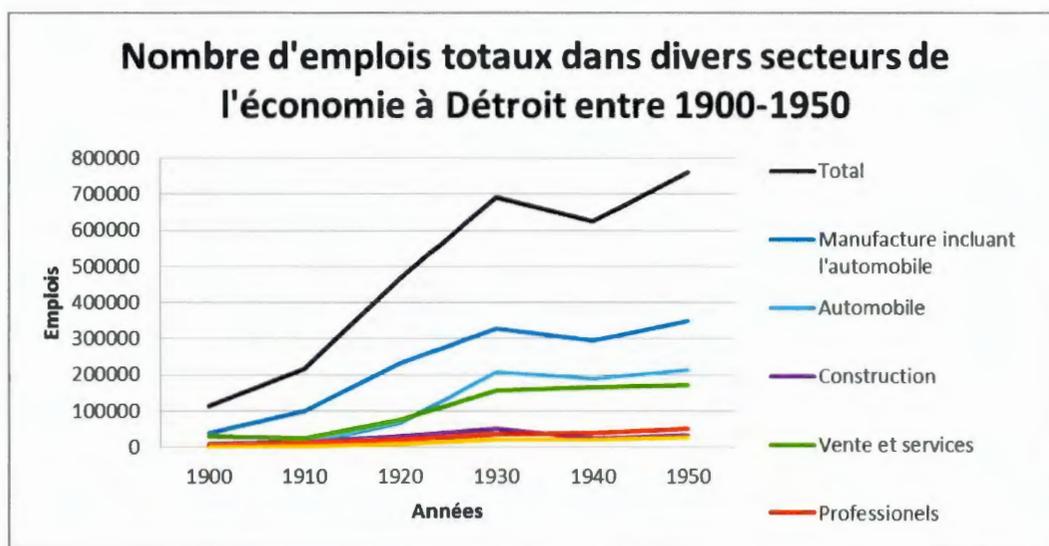


Figure 4.3 – Nb. d'emplois totaux dans divers secteurs de l'économie à Détroit entre 1900-1950

Source : US Census, 2016a.

L'industrie manufacturière est très importante dans l'économie de Détroit puisqu'elle contribue près de 50 % des emplois totaux de la ville à son pic des années 1920 (US Census, 2016a). L'industrie automobile, quant à elle, contribue pour 30 % des emplois totaux à son pic des années 1930 et 1940 (*Ibid.*). Toutefois, à partir des années 1930, on aperçoit un essoufflement des secteurs manufacturier et automobile, en partie du fait de la crise de 1929 alors que l'industrie n'arrive pas à rattraper ses pertes.

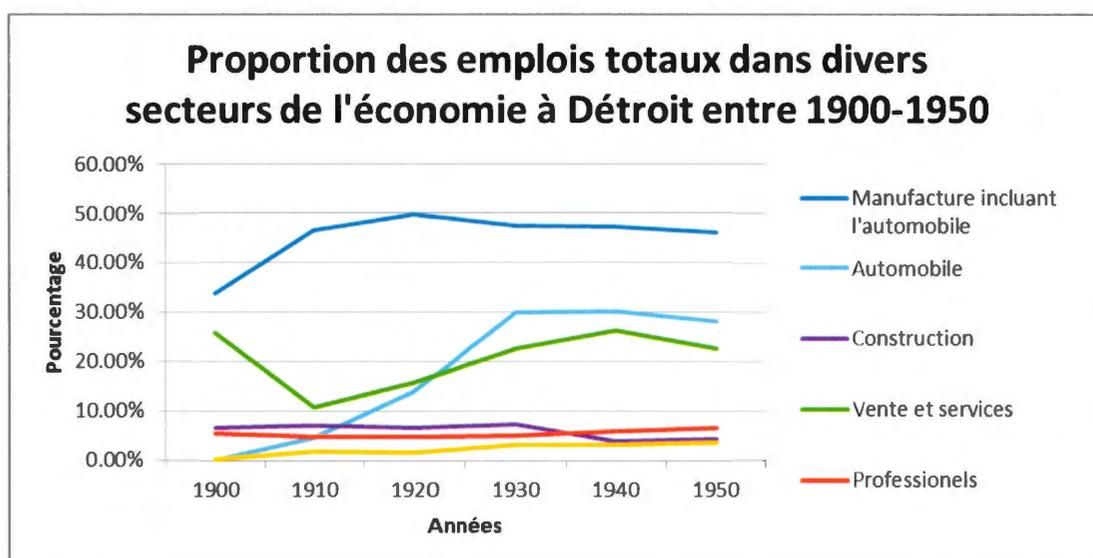


Figure 4.4 – Proportion des emplois dans divers secteurs économiques à Détroit entre 1900-1950

Source : US Census, 2016a.

4.2.3 L'industrie automobile de Détroit

Détroit est donc considérée comme le symbole de l'industrialisation aux États-Unis et l'importance que représente l'industrie automobile pour la ville mène les chercheurs et les médias à surnommer Détroit la *MotorTown* (Sugrue, 2005 ; McGraw, 2007 ; Thomas, 2013 ; Fontan, 2013). L'industrie automobile est si importante pour la ville qu'elle est située au centre de son développement industriel avec des entreprises clés

et diverses entreprises sous-traitantes qui fabriquent des pièces pour l'industrie. Cette industrie automobile compte 3 300 entreprises manufacturières en 1947 et 18 constructeurs automobiles à la fin des années 1920 (*Ibid.*). La crise de 1929 voit ce nombre se réduire à trois constructeurs qui sont encore très connus aujourd'hui, soit les *Big Three* avec Ford, General Motors et Chrysler (Fontan, 2013).

Au milieu du 20^e siècle, la production d'une voiture nécessite l'assemblage de plusieurs milliers de petites pièces, la construction de centaines d'outils de machinerie, des métaux forgés à la tonne, du plastique, de la vitre, etc. L'industrie automobile entraîne donc la création de plusieurs petites et moyennes entreprises liées au secteur automobile pour fournir la machinerie et les pièces à l'industrie automobile (*Ibid.*). Cette dernière contribue à la création de nombreux emplois, à l'attraction d'un grand nombre de travailleurs provenant de partout à travers les États-Unis, particulièrement en ce qui a trait aux Afro-Américains qui fuient les conditions rurales misérables du sud des États-Unis, et au développement urbain de la ville de Détroit qui suit son expansion industrielle.

Comme nous l'avons démontré au chapitre 1, le développement urbain de Détroit est directement influencé par l'expansion de son industrie automobile. Les axes de transports dans la ville se diversifient et se multiplient en complétant la trame urbaine développée pour répondre aux besoins du développement industriel à Détroit (voir la figure 4.5 à la page suivante). Certains qualifient Détroit de « paysage industriel complet » pour évoquer l'idée que l'organisation territoriale des axes de transports est pensée en fonction de l'expansion industrielle de la ville plutôt qu'en fonction de la création de nouveaux milieux de vie (Thomas, 2013 ; Sugrue, 2005). Les industries s'installent à proximité des voies ferrées et de nouvelles voies sont créées pour relier les grands axes de transport aux nouvelles usines qui étaient temporairement déconnectés du grand réseau de distribution à Détroit.

Le réseau ferroviaire traverse l'ensemble de la ville et relie les industries entre elles pour transporter les matériaux d'une usine à l'autre, et exporter les produits finis vers divers marchés de consommation en Amérique du Nord et ailleurs. Pour leur part, les boulevards urbains sont nombreux et incluent les cinq artères principales reliant le centre de la ville avec sa périphérie : Michigan Avenue traverse l'Ouest, Jefferson Avenue l'Est, Gratiot Avenue le Nord-Est, Grand-River Avenue le Nord-Ouest et Woodward Avenue le Nord. Ces artères permettent de transporter rapidement des pièces de voitures, outils, machines, moulures et autres produits manufacturiers des petites usines où elles sont construites vers les grandes usines où elles sont assemblées (*Ibid.*). Elles permettaient également aux ouvriers et autres travailleurs de l'industrie de se déplacer rapidement dans la ville grâce aux sept voies de largeur des autoroutes (*Ibid.*).

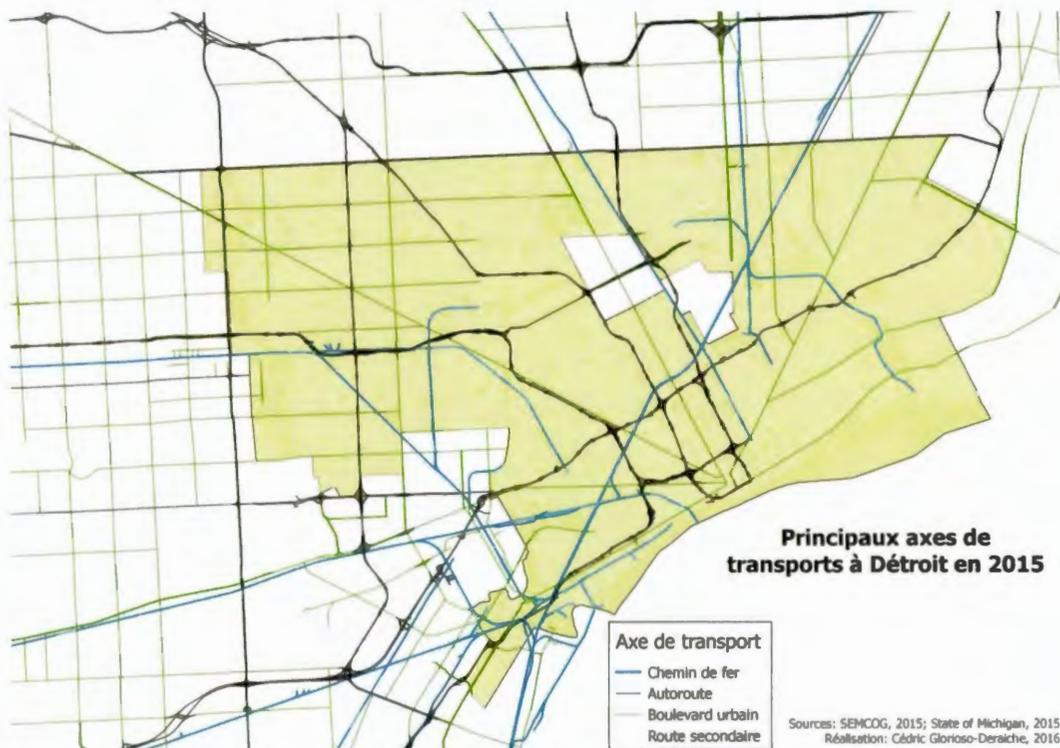


Figure 4.5 – Les principaux axes de transports à Détroit en 2015

Sources : SEMCOG, 2015 ; State of Michigan, 2015.

4.2.4 La chaîne de montage, le taylorisme et le régime d'accumulation fordiste

Comme on le constate, l'industrie automobile est devenue le moteur du développement de Détroit, et elle est jumelée à une stratégie de croissance économique du 20^e siècle associée au régime d'accumulation fordiste. Ce dernier se met en place grâce à l'instauration de la chaîne de montage dans les premières usines de Ford en 1913 et à l'application du taylorisme dans les modes d'organisation du travail (Boismenu, Loranger & Gravel, 1995 ; Peaucelle, 2003 ; Boyer & Orléan, 1991). Ces méthodes permettent des gains de productivité importants grâce à la division des tâches du travail à la chaîne et à une standardisation des opérations de production qui contrôle l'intensité de l'effort de travail déployé par le rythme de la chaîne de montage (Boismenu, Loranger & Gravel, 1995). L'implantation de ces méthodes de travail trouve sa raison dans la popularité grandissante du modèle T de Ford – créé en 1908 –, alors qu'on cherche à augmenter sa production pour répondre à la demande grandissante (Peaucelle, 2003 ; Boyer & Orléan, 1991). Après plusieurs essais pour consolider cette nouvelle organisation du travail, la productivité augmente de 700 % dans les usines Ford où une voiture de modèle T est produite à chaque deux minutes (*Ibid.*).

Cette standardisation et rationalisation permanente de la production permet non seulement des gains de productivité, mais réduit le prix relatif de chaque automobile produite (Boyer & Orléan, 1991). En 1908, une Ford modèle T coûte 850 \$ à produire tandis qu'en 1913 elle en coûte 550 \$ (*Ibid.*). Néanmoins, les usines de Ford ont des problèmes de stabilité de la main-d'œuvre puisque les conditions de travail sont plus exigeantes avec le travail à la chaîne. Le taux de roulement est de 370 % en 1913 (*Ibid.*). C'est ainsi qu'Henry Ford annonce au début de l'année 1914 qu'il offre des conditions salariales équivalentes à 5 \$/jour alors que la moyenne était de 2 \$/jour auparavant (Peaucelle, 2003 ; Boyer & Orléan, 1991).

L'objectif de Ford n'est pas de restaurer une rentabilité compromise, mais de prendre avantage sur une excellente situation financière pour renforcer sa politique de fidélisation de la main-d'œuvre (Boyer & Orléan, 1991). Cette politique salariale est une réussite pour Henry Ford puisque le taux de roulement dans ses usines diminue pour atteindre 24 % en 1916. (*Ibid.*). Avec la régularisation, le maintien des ouvriers et l'apprentissage des tâches spécialisées, Ford obtient des gains de productivité importants qui diminuent le coût de production du modèle T à 360 \$ en 1916, soit une réduction de 190 \$ (*Ibid.*).

Comme nous l'avons mentionné précédemment, ces méthodes d'organisation du travail et cette politique de main-d'œuvre sont les premières étapes de l'instauration d'un système plus large de régulation : le régime d'accumulation fordiste (Boismenu, Loranger & Gravel, 1995). Ce dernier est un mode de régulation de l'ensemble des procédures, des formes institutionnelles et des normes permettant la transformation des modes de production, la reproduction des rapports sociaux et le changement des normes d'usage du produit social (*Ibid.*). Le régime comprend quatre éléments qui le caractérisent : le prolongement de l'organisation taylorienne du travail, des rapports salariaux qui partagent les gains de productivité, une massification des interventions de l'État et la généralisation de l'utilisation du crédit (*Ibid.*). Les deux premières caractéristiques sont déjà mises en place par l'industrie automobile, mais les deux autres devront attendre la période de croissance économique associée directement au régime fordiste dans la deuxième moitié du 20^e siècle : les Trente glorieuses.

Au final, les acteurs économiques, appuyés par les gouvernements de différents paliers, cherchent à stimuler la production de masse (par des gains en productivité), à supporter la consommation de masse (par plusieurs mesures de sécurité sociale et de soutien à l'emploi) et à encourager l'offre de bons salaires aux ouvriers en entreprises (Boismenu, Loranger & Gravel, 1995 ; Peucelle, 2003 ; Boyer & Orléan, 1991). Les bons salaires permettent aux ouvriers de participer activement à la consommation de

produits manufacturés et ont favorisé l'émergence d'une classe moyenne (Peaucelle, 2003 ; Boyer & Orléan, 1991). De cette façon, il y a augmentation du profit général des entrepreneurs grâce à la hausse de la production et à la vente de marchandises.

Tout le monde en sort gagnant puisque les ouvriers ont des salaires plus élevés tandis que les employeurs reçoivent un retour à l'investissement initial (la hausse du salaire des employés) par une consommation plus importante de leurs productions. Les entreprises ont des ouvriers satisfaits de leurs conditions de travail et cela assure une fidélité importante entre l'ouvrier et l'entrepreneur (Peaucelle, 2003 ; Boyer & Orléan, 1991). Détroit a donc prospéré pendant de nombreuses années (entre les années 1910 et 1950) avec ce « pacte social » qui permet à une classe moyenne d'émerger de sa pauvreté initiale et à la ville de devenir un modèle de développement économique et urbain pour les États-Unis et le reste du monde.

4.2.5 Le syndicalisme ouvrier et la discrimination raciale à Détroit

Par ailleurs, l'émergence de cette classe moyenne permet aux ouvriers des usines de Détroit de se rassembler pour former quelques-uns des syndicats industriels les plus importants aux États-Unis (Sugrue, 2005; Popelard, 2009). L'un de ceux-là, l'*United Automobile Workers* (UAW), organise une série de grèves et des actions de protestation à la fin des années 1930 contre les grandes entreprises de l'industrie automobile (*Ibid.*). Il réussit à rassembler une vaste coalition d'ouvriers provenant de diverses communautés ethniques pour obtenir des gains monétaires et de sécurité sociale importants pour ses employés syndiqués. Néanmoins, ces gains vont se faire aux dépens d'une vision à long terme et collaborative, entre les syndicats et les grands dirigeants d'entreprises, sur les décisions d'investissements en ce qui concerne la localisation et l'expansion des nouvelles usines planifiées par ces derniers (Sugrue, 2005 ; Boyle, 2001). C'est à partir des années 1950 que le processus d'atomisation de

la production et de délocalisation des usines se met en place (nous le verrons plus loin) pour obtenir des gains de productivités plus élevés (Sugrue, 2005 ; McGraw, 2007 ; Thomas, 2013 ; Paddeu, 2012). Ces gains ne seront plus reliés aux conditions de travail de leurs ouvriers ce qui limitera l'obtention des acquis salariaux et sociaux à la suite de cette période.

Malgré tout, et particulièrement lors des années 1940, différentes visions contestées du syndicalisme se bousculent sur le plancher des usines avec des ouvriers blancs qui protestent contre la promotion des ouvriers noirs à des postes plus élevés (Sugrue, 2005 ; Thomas, 2013). À cette époque, les Afro-Américains et les Blancs n'habitaient pratiquement pas les mêmes quartiers (nous y reviendrons plus loin) et c'est donc dans les usines qu'ils se côtoient et où le phénomène ségrégatif est le plus présent (*Ibid.*). En 1940, 50 % des ouvriers noirs dans l'industrie automobile sont des employés de Ford et ils représentent 12 % de la main-d'œuvre totale de l'entreprise (Sugrue, 2005). Toutefois, c'est la Deuxième Guerre mondiale qui représente le moment décisif dans l'emploi des Afro-Américains dans l'industrie manufacturière aux États-Unis, car les entreprises manquent de main-d'œuvre à prédominance blanche (*Ibid.*). Pour pallier à ce manque d'ouvriers, les grandes compagnies de l'industrie manufacturière aux États-Unis vont ouvrir grande leur porte pour embaucher une main-d'œuvre noire.

Trois facteurs ont contribué à ce contexte, soient : l'économie, l'activisme syndical et la lutte pour les droits civiques ainsi que l'assistance gouvernementale (Sugrue, 2005). D'abord, le contexte de guerre cause une grande demande de main-d'œuvre, car la production manufacturière est importante à cette époque participant à la construction de milliers de véhicules, de tanks, de bombes, de fusils, etc. (*Ibid.*). À ce moment, les emplois dans les usines étaient traditionnellement occupés par des hommes blancs. Néanmoins, dû à l'effort de guerre, plusieurs anciens ouvriers se mobilisent pour prêter assistance à la guerre qui a lieu en Europe et au Pacifique.

Plusieurs autres seront conscrits par l'armée états-unienne. Il y a donc un grand manque d'ouvriers dans les usines à un temps où la demande explose en biens et produits manufacturés. C'est dans ce contexte que les grandes entreprises vont embaucher des milliers d'Afro-Américains et des femmes pour tenir ces emplois et participer, à leur manière, à l'effort de guerre (*Ibid.*).

Ensuite, les syndicats et les organisations pour les droits civils ont participé activement à des campagnes de protection des droits civils et de lutte contre la discrimination à l'embauche en supportant l'embauche d'ouvriers noirs (*Ibid.*). Auparavant, les employeurs de l'industrie automobile utilisaient les ouvriers noirs comme briseurs de grève dans une stratégie classique de « diviser pour mieux régner » ce qui alimentait l'animosité entre les ouvriers blancs et noirs. Toutefois, l'UAW réussit au début des années 1940 à forger une alliance syndicale interracial avec les églises afro-américaines et les organismes réformistes comme le *National Association for the Advancement of Colored People* (NAACP). Cette alliance va permettre de briser la stratégie des employeurs de fragmentation de l'espace de travail selon la race qui cherche à freiner le militantisme syndical au sein des usines (*Ibid.*).

Enfin, l'arme la plus efficace contre la discrimination à l'embauche est l'ordre exécutif fédéral 8802 du Président Roosevelt qui mandate la non-discrimination dans les usines de guerre et créer le *Fair Employment Practices Commission* (FEPC) qui a des pouvoirs d'investigations contre ces pratiques (Sugrue, 2005). Ces initiatives ont permis de contrer les pratiques discriminatoires à l'embauche pour que la proportion d'Afro-Américains travaillant dans les usines de Détroit passe de 29 % en 1940 à 45 % en 1950 (*Ibid.*). Néanmoins, cela ne règle en rien les problématiques de discrimination et de ségrégation raciale sur les lieux de travail et dans les quartiers résidentiels (nous verrons tout cela à la prochaine section).

4.3 Le déclin de la ville

Cette dynamique économique a été en vigueur pendant une cinquantaine d'années, de 1900 à 1950, ce qui explique le développement urbain extrêmement rapide qui s'est produit dans la ville (tant au niveau résidentiel, qu'industriel et routier). Néanmoins, plusieurs facteurs ont contribué, par la suite, au déclin de la ville et nous allons les explorer dans cette section : la ségrégation raciale, la ghettoïsation des projets immobiliers, la baisse des valeurs immobilières et le *White Flight*, l'évolution des structures de production, la crise de l'industrie automobile, l'intervention étatique dans le développement urbain des banlieues – et de la *Sun Belt* – ainsi que la crise des finances publiques de Détroit. Mais d'abord, il est important de présenter la suite des données démographiques et économiques pour la période de déclin entre 1950 et 2010 pour ensuite parler de ses causes dans les paragraphes suivants.

4.3.1 Le déclin démographique de Détroit

Le portrait démographique de Détroit entre 1870-1950 se voit complètement inversé lors de la période de déclin de 1950-2010. En effet, c'est à partir des années 1950 que la croissance démographique de la précédente période s'estompe au profit d'une décroissance importante de la population et majoritairement celle des populations blanches (voir la figure 4.6 à la page suivante). De son pic de population en 1950, avec environ 1,8 million d'habitants, Détroit perd plus d'un million de résidents pour aboutir à un compte de 713 777 habitants en 2010 (US Census, 2016a). Pour les populations blanches, c'est un peu plus de 1,5 million de personnes qui quittent la ville pour s'établir ailleurs diminuant ainsi le nombre d'habitants blancs à 55 604 personnes en 2010 (*Ibid.*). Ces derniers se retrouvent pratiquement aux mêmes niveaux que les populations hispaniques de Détroit qui comptent pour 48 679 habitants en 2010 (*Ibid.*). On parle donc d'une perte démographique de 61 % de la population totale et 96 % en ce qui concerne les populations blanches de la ville

(*Ibid.*). La période de perte démographique la plus importante est entre les années 1970 et 1980 où près de 20 % de la population de la ville est parti incluant 52 % de la population blanche ou un peu plus de 400 000 personnes (*Ibid.*).

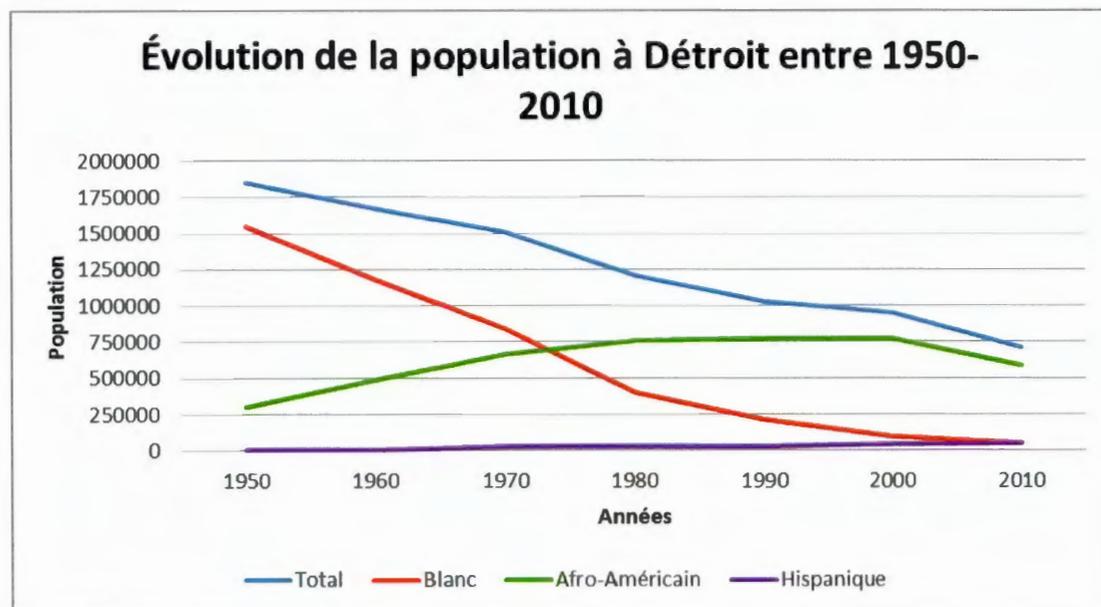


Figure 4.6 – Évolution de la population à Détroit entre 1950-2010

Source : US Census, 2016a.

Toutefois, les Afro-Américains, eux, ont continué à croître en termes de population jusqu'aux années 1980 passant de 300 506 habitants en 1950 à 754 274 habitants en 1980 (US Census, 2016a). Puis, la population stagne pendant 20 ans se renouvelant à peine par son taux de natalité pour une population de 771 966 habitants en 2000 (*Ibid.*). C'est entre les années 2000 et 2010 que la population afro-américaine commence à chuter pour atteindre 586 573 habitants en 2010 ce qui équivaut à une perte démographique de 24 % (*Ibid.*). Cette perte démographique est due à la crise financière et immobilière de 2008 qui a affecté grandement les populations afro-américaines aux États-Unis et particulièrement celles de Détroit qui avaient déjà de nombreuses difficultés socio-économiques (Paddeu, 2012). Ces derniers sont forcés

de quitter leurs maisons, car ils ne sont plus en mesure de payer pour l'hypothèque contractée sur cette dernière.

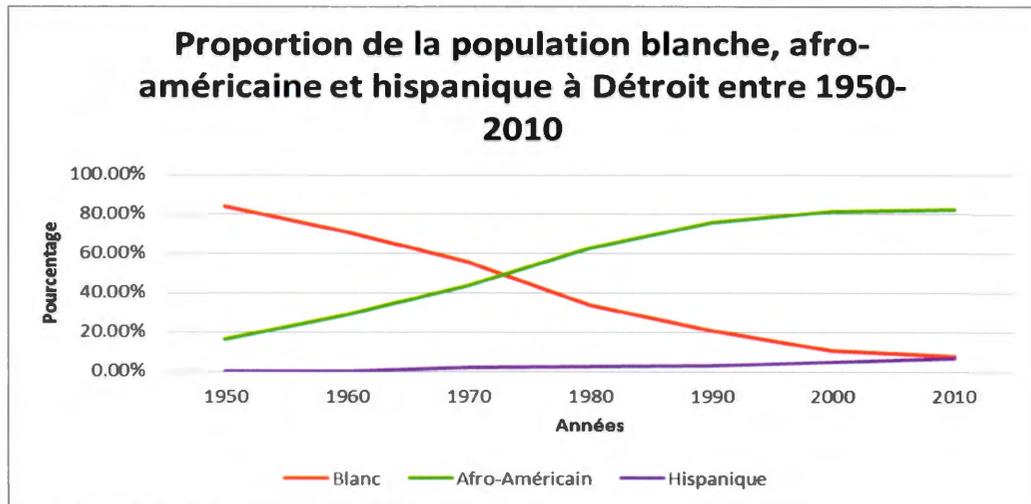


Figure 4.7 – Proportion de la population blanche, afro-américaine et hispanique à Détroit entre 1950-2010

Source : US Census, 2016a.

Au final, c'est non seulement la population afro-américaine qui augmente à Détroit, mais c'est également elle qui prend une place de plus en plus importante dans la proportion de population qu'elle représente à l'intérieur de la ville (voir la figure 4.7 ci-haut). Ainsi, les Blancs passent de 84 % de la proportion de la ville en 1950 à un maigre 8 % en 2010 tandis que les Afro-Américains, qui représentaient 16 % de la population en 1950, représentent désormais une proportion de 82 % de la population totale de Détroit (US Census, 2016a). Autre information intéressante, c'est au milieu des années 1970 que les Afro-Américains deviennent la population majoritaire de la ville ce qui correspond également à l'élection de Coleman Young en 1974, le premier maire noir de l'histoire de la ville (nous y reviendrons).

4.3.2 Le déclin industriel de Détroit

En ce qui concerne le portrait économique de la ville, ce dernier ne se retrouve guère en meilleur état (voir la figure 4.8 ci-dessous). Des 760 000 travailleurs que compte Détroit en 1950, il y aura une perte nette de plus des 2/3 des emplois locaux où environ 200 000 travailleurs resteront actifs en 2010 sur le territoire de la ville (US Census, 2016a ; 2016b). Cette perte au niveau des emplois est principalement due à l'industrie manufacturière et particulièrement à celle de l'automobile qui connaît des pertes d'emplois sans précédent. Des 348 853 emplois manufacturiers au début des années 1950, il n'en reste plus que 25 174 en 2010 ce qui représente une perte nette de 93 % des emplois dans ce secteur en l'espace de 60 ans (*Ibid.*).

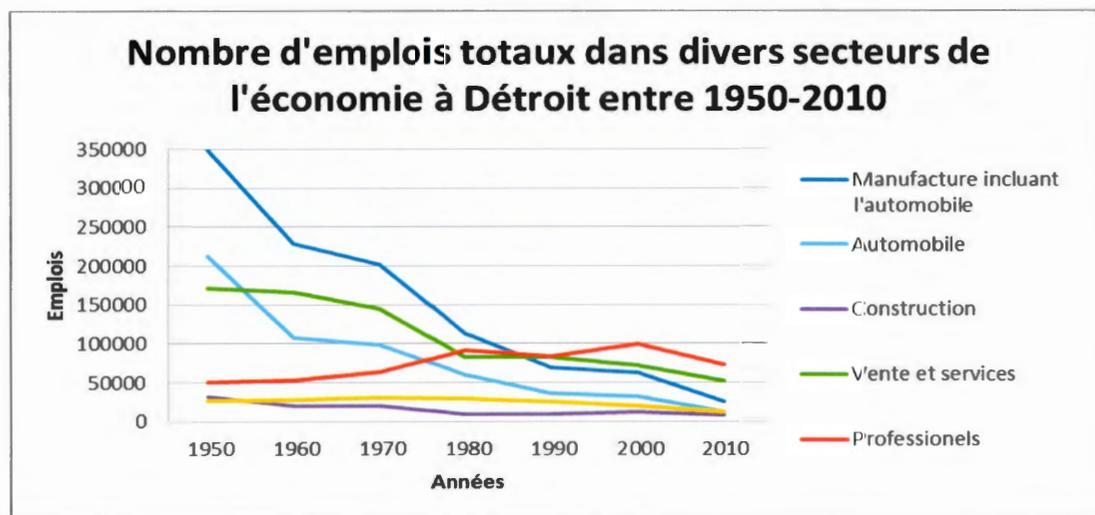


Figure 4.8 – Nb. d'emplois totaux dans divers secteurs de l'économie à Détroit entre 1950-2010

Sources : US Census, 2016a ; 2016b ; Bureau of Labor Statistics, 2016A.¹⁶

Pour l'industrie automobile, on parle d'une perte nette de 94 % des emplois locaux où des 212 039 travailleurs qu'il y avait en 1950, il n'en reste plus que 12 643 en 2010

¹⁶ Les données de 2000 et 2010 pour l'industrie automobile sont plutôt des données de 2001 et 2010 pour le comté de Wayne (qui compte Détroit et sa banlieue immédiate) puisque les données n'étaient pas autrement recensées par le gouvernement états-unien.

(US Census, 2016a; Bureau of Labor Statistics, 2016A). C'est au cours des années 1950 que l'industrie automobile subit sa perte d'emplois la plus importante avec près de 50 % de perte ou un peu plus de 100 000 emplois perdus au début des années 1960 (*Ibid.*). Autrement, les années 2000 et la crise financière de 2008 ont eu un grave impact sur l'économie de la ville avec 39 % de pertes d'emplois totaux incluant 60 % de ce qui restait dans l'industrie manufacturière et automobile de Détroit (*Ibid.*). Ce contexte économique fait en sorte que la proportion d'emplois manufacturiers et du secteur de l'automobile subit une perte dans l'importance qu'elle occupait auparavant à Détroit (voir la figure 4.9 ci-dessous). En effet, la proportion d'emplois manufacturiers passe de 46 % en 1950 à 12 % des emplois totaux en 2010 et celle de l'industrie automobile passe de 28 % à 6 % pour la même période (US Census, 2016a; 2016b; Bureau of Labor Statistics, 2016A).

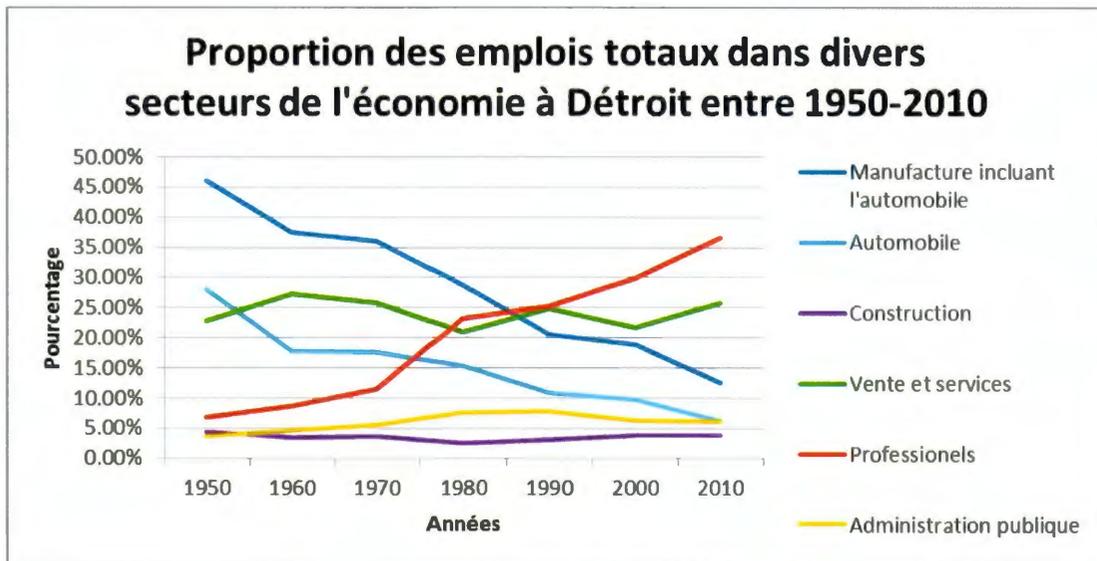


Figure 4.9 – Proportion des emplois dans divers secteurs de l'économie à Détroit entre 1950-2010

Sources : US Census, 2016a ; US Census, 2016b ; Bureau of Labor Statistics, 2016A.¹⁷

¹⁷ *Idem* pour les données de 2000 et 2010 de l'industrie automobile dans ce graphique.

Une des industries qui semble s'en tirer davantage que les autres est celle des professionnels qui connaît une croissance nette de 45 % entre ses 50 913 travailleurs en 1950 et ses 73 715 en 2010 (US Census, 2016a ; 2016b). Ceci est particulièrement vrai dû à la présence de deux hôpitaux importants dans la ville, la commission scolaire de Détroit et la *Wayne State University* qui compte pour près de la moitié des professionnels de la ville à eux quatre (DEGC, 2016). Ce n'est donc pas pour rien que le secteur professionnel subit une croissance importante dans la proportion d'emplois qu'elle occupe dans la ville passant de 7 % des emplois totaux en 1950 à 36 % du total en 2010 (US Census, 2016a ; 2016b).

4.3.3 Relation entre les pertes d'emplois et le déclin démographique de la ville

Suite à la présentation de ces données, il est intéressant de nous demander s'il existe une relation entre le déclin démographique de Détroit et les pertes d'emplois qui s'y produisent (voir la figure 4.10 à la page suivante). Nous pouvons observer que la proportion de pertes d'emplois est pratiquement toujours supérieure à la proportion de perte démographique sauf pour la période entre 1960 et 1970 ainsi que la période entre 1990 et 2000. De plus, durant l'ensemble de ces périodes (de 1950 à 2010), il y a toujours une plus grande proportion de pertes d'emplois dans le secteur manufacturier et automobile que dans les emplois totaux de Détroit. Ce contexte s'explique par le fait que ce sont les pertes d'emplois de ces secteurs de l'économie qui causent la plus grande proportion des pertes d'emplois totaux de Détroit. Sans ces pertes (ou en l'absence de ces secteurs de l'économie), il y a fort à parier que l'économie de Détroit s'en porterait mieux.

Il semble donc y avoir une relation entre les pertes d'emplois à Détroit et le déclin démographique de la ville puisque c'est au même moment que ces deux phénomènes se produisent et à des proportions pratiquement équivalentes (en moyenne 7 %

d'écart entre les deux) (US Census, 2016a; 2016b; Bureau of Labor Statistics, 2016A). Nous pouvons donc penser que le départ de population est entraîné par les pertes d'emplois à Détroit où les familles habitants le centre urbain cherchent une nouvelle vie à l'extérieur de la ville. Par ailleurs, l'écart mentionné précédemment chute à 5 % si on exclut la période de 2000 à 2010 qui représente à elle seule un écart important de 14 % entre les pertes d'emplois totales et le déclin démographique (*Ibid.*). Ce dernier écart s'explique en grande majorité par l'importance du phénomène de pertes d'emplois suite à la crise économique de 2008.

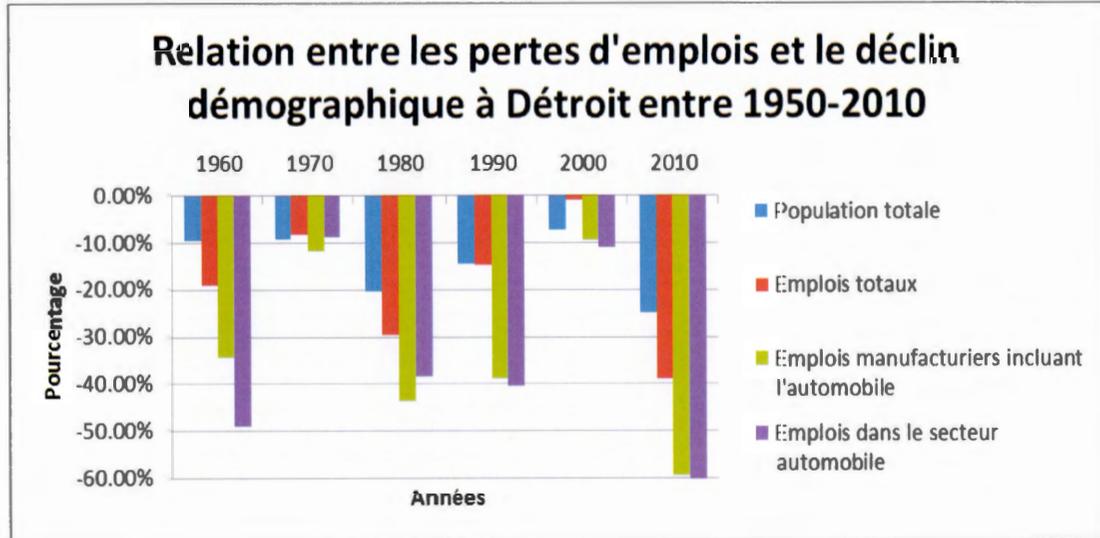


Figure 4.10 – Relation entre les pertes d'emplois et le déclin démographique à Détroit entre 1950-2010

Sources : US Census, 2016a ; 2016b ; Bureau of Labor Statistics, 2016A.

4.3.4 La ségrégation raciale à Détroit

Maintenant que nous avons présenté les données démographiques et économiques de Détroit, nous pouvons revenir sur les causes de ce déclin. Premièrement, la question de la ségrégation raciale est délicate puisque nombreux sont ceux qui croient encore que la chute de Détroit est due à l'arrivée massive des Afro-Américains (à partir des

années 1940) et aux émeutes de 1967 (Boyle, 2001 ; Thompson, 1999). Malgré tout, il est vrai qu'il y a un flux massif d'Afro-Américains à Détroit à cette époque qui viennent y trouver un emploi de bonne qualité tel qu'il est vanté par le rêve américain et les perspectives d'emplois dans l'industrie automobile florissante de la ville (Sugrue, 2005 ; Thomas, 2013). Toutefois, la densification urbaine de Détroit est déjà une problématique pour la Ville qui joue en défaveur de la construction de nouvelles unités résidentielles due au manque d'espace pour en construire (*Ibid.*).

On pourrait croire que pour la sixième plus grande ville des États-Unis en 1950 (avec 360 km² en superficie), il n'y aurait pas de problèmes d'espace pour loger les nouveaux arrivants à Détroit. Néanmoins, la ville a déjà une densité urbaine d'un peu plus de 5 100 personnes/km² à la même époque ce qui en fait la 3^e ville d'une aussi grande superficie qui possède une densité urbaine aussi élevée ; les deux autres étant New York et Chicago (Thomas, 2013 ; Sugrue, 2005 ; US Census, 1998). À la différence de ces deux dernières villes, Détroit a aussi la particularité de n'avoir pratiquement pas de complexe d'appartements sur son territoire (Sugrue, 2005).

En effet, les 2/3 des logements résidentiels de la ville sont des maisons unifamiliales et un autre 1/5 sont des maisons jumelées (*Ibid.*). Au milieu des années 1950, on calcule que seulement 1,3 % des structures résidentielles de la ville sont des appartements ce qui limite la prolifération des logements en hauteur et accentue le phénomène de densification urbaine à deux étages (*Ibid.*). La figure 4.11, à la page suivante, offre une comparaison visuelle de Détroit avec les villes de New York (Manhattan), Boston et San Francisco pour saisir visuellement la grandeur de la ville.

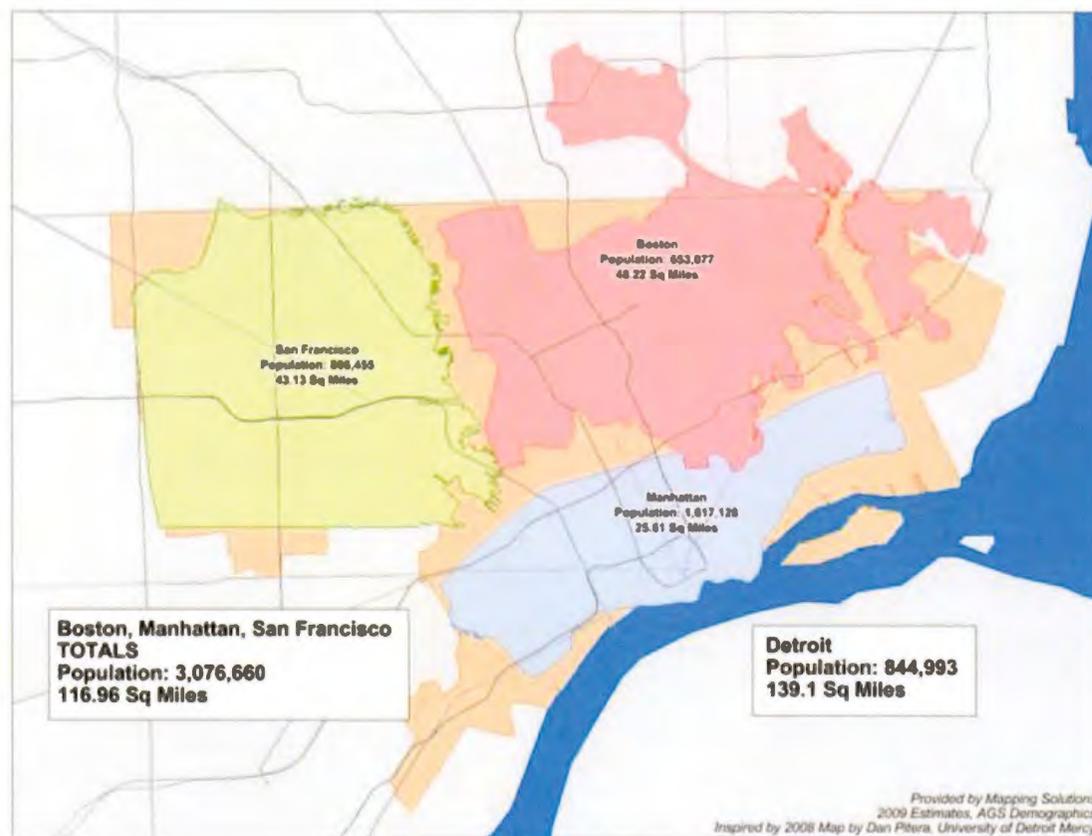


Figure 4.11 – La superficie de la ville de Détroit

Source : Staes, 2010.

Malgré les problèmes de densification urbaine qui s'accroissent au cours des années 1940, il y a encore, tel qu'établi précédemment, des grands flux de population vers Détroit et particulièrement en ce qui concerne les populations afro-américaines qui doublent de nombre entre les années 1940 et 1950 (US Census, 2016 ; Sugrue, 2005 ; Thomas, 2013). Au début du 20^e siècle, les Afro-Américains et les immigrants blancs (Italiens, Polonais, Ukrainiens, Irlandais, etc.) s'entassent dans les mêmes portions de la ville tout juste à l'Est du centre-ville, dans le Lower Eastside (Sugrue, 2005 ; Thomas, 2013). Puis, durant la vague d'immigrations importantes des Afro-Américains provenant du sud des États-Unis dans les années 1920-1940, ceux-ci réussissent à devenir majoritaires dans ces sections de la ville (*Ibid.*).

Au même moment, cette portion de la ville, déjà entassée, devient surpeuplée et de nombreuses familles afro-américaines, qui en ont les moyens, réussissent à acheter des maisons dans d'autres portions de la ville (*Ibid.*). La classe moyenne noire s'établit dans le West Side ou dans Eight Mile-Wyoming au nord-ouest de la ville tandis que la classe aisée s'installe dans Conant Gardens situé au nord de la ville (Sugrue, 2005). Toutefois, la grande majorité des Afro-Américains demeurent et s'installent toujours dans le Lower Eastside avec les quartiers noirs de Paradise Valley et Black Bottom (Sugrue, 2005 ; Thomas, 2013). La figure 4.12, ci-dessous, permet de voir la localisation de ces quartiers en 1940 où un point noir sur la carte représente 200 personnes d'origine afro-américaine qui y résident (Sugrue, 2005).



Figure 4.12 – Les quartiers afro-américains de Détroit en 1940

Source : Sugrue, 2005.

Ces derniers quartiers représentent les portions les plus vieilles de la ville avec des unités de logements construits dans les années 1870-1880, soit des structures vieilles d'un peu plus de 50 ans (Sugrue, 2005). Malheureusement, ces quartiers sont pratiquement les seuls où les Afro-Américains peuvent s'installer puisqu'il y a des pratiques discriminatoires en place dans les autres portions de la ville où les propriétaires refusent de louer leurs logements à des familles afro-américaines (Sugrue, 2005 ; Thomas, 2013). À cause de cette ségrégation raciale, la demande de logement est très élevée dans le Lower Eastside ce qui porte les propriétaires blancs (qui n'habitent plus dans le quartier) à louer ces logements mal entretenus à des coûts deux fois plus élevés que dans le reste de la ville où les populations blanches résident (*Ibid.*). Au final, les Afro-Américains de Détroit se retrouvent pris dans les pires logements et les espaces ségrégués les plus pauvres de la ville sans espoir pour en sortir.

Cette problématique de logement conjuguée avec la demande de plus en plus élevée de logements pour les familles afro-américaines accentue la pression exercée sur les quartiers blancs environnants à changer au niveau racial (Sugrue, 2005 ; Thomas, 2013). Néanmoins, les populations blanches qui habitent ces quartiers réagissent violemment à l'intrusion des Afro-Américains dans leurs quartiers. Des actes d'intimidation et d'agression sont constatés lorsque des familles afro-américaines déménagent dans ces quartiers où des foules parfois violentes les attendent (*Ibid.*). C'est exactement ce qui se produit en 1943 (la première émeute raciale de la ville) où le contexte social combiné avec l'animosité qui règne dans les usines de la ville fait éclater des bagarres entre des blancs et des noirs partout dans le Sud-Est de la ville (Sugrue, 2005 ; Thomas, 2013 ; McGraw, 2007 ; Boyle, 2001). Cet événement se conclut avec une intervention policière importante, appuyée par l'armée états-unienne et ouvertement sympathisante des protestataires blancs qui fait 34 morts (dont 25 Afro-Américains), 675 blessés et 1 893 personnes arrêtées (*Ibid.*).

4.3.5 La ghettoïsation des projets immobiliers à Détroit

Il y a donc des problèmes de logement importants à cette époque puisqu'il y a un manque d'espace urbain pour du développement résidentiel, le parc immobilier commence à dater et les milliers de logements insalubres en place doivent accueillir une population afro-américaine grandissante (Sugrue, 2005 ; Thomas, 2013). Toutefois, la ségrégation raciale est également importante à Détroit ce qui empêche les autorités publiques d'implanter des projets immobiliers servant à loger la population afro-américaine dans des quartiers « à prédominance blanche » (Sugrue, 2005 ; Thomas, 2013 ; McGraw, 2007 ; Boyle, 2001 ; Wilson, 1992). L'essai avait été fait avec la construction d'un complexe résidentiel à faible revenu pour Afro-Américains, *Sojourner Truth*, dans un quartier blanc du nord-est de la ville (Sugrue, 2005 ; Thomas, 2013). Le résultat n'est pas positif puisqu'il engendre beaucoup de protestations et des actes d'agressions importants des populations blanches envers les communautés afro-américaines qui laissent savoir qu'elles ne désirent pas habiter près des nouvelles populations afro-américaines arrivantes dans leurs quartiers (*Ibid.*).

Les autorités politiques municipales ont alors choisi la ghettoïsation des projets de logement social (notre deuxième facteur contribuant au déclin de la ville) pour éviter le plus possible les contacts entre les communautés blanches et afro-américaines (Thomas, 2013). Ces ghettos, caractérisés par des conditions importantes de pauvreté et de précarité sociale, seront renforcés près des résidences existantes des Afro-Américains ; c'est-à-dire les quartiers de Paradise Valley et Black Bottom (Sugrue, 2005 ; Thomas, 2013). La figure 4.13, à la page suivante, démontrera l'étendue de cette ségrégation et la ghettoïsation des projets immobiliers à Détroit à cette époque.

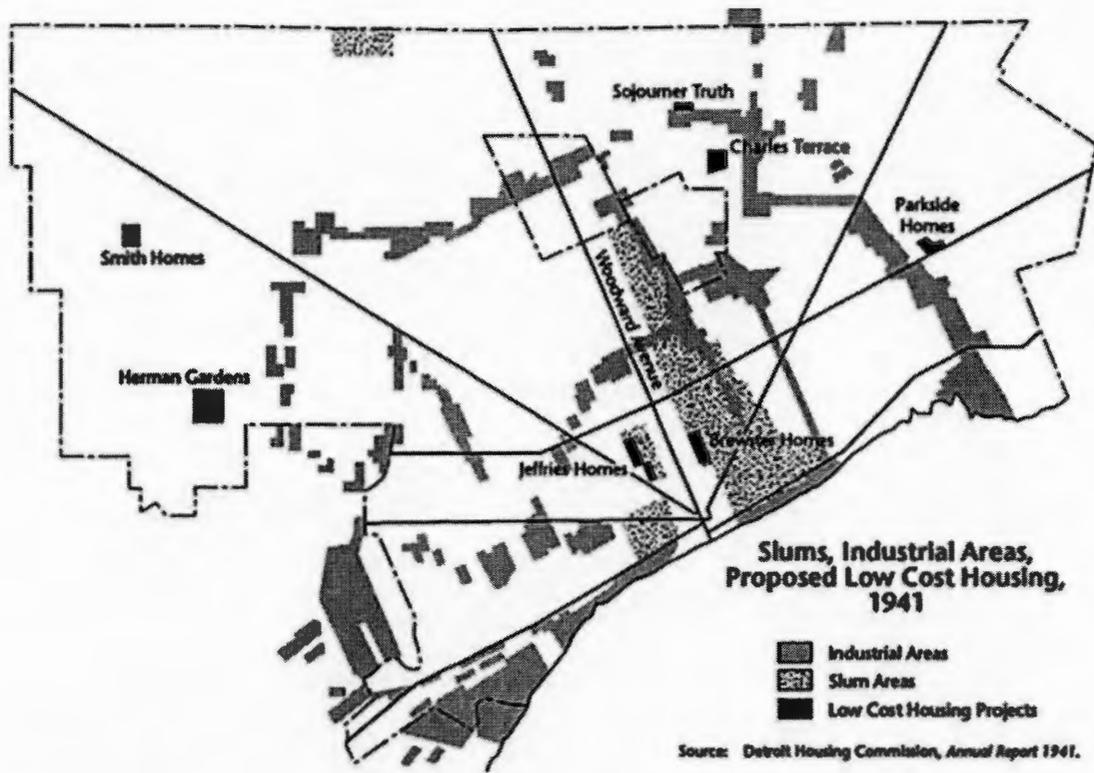


Figure 4.13 – Localisation des projets de logements sociaux ségrégués à Détroit en 1941

Source : Thomas, 2013.

Au final, la très forte densité de population à Détroit, le besoin de loger les nouveaux arrivants, l'insalubrité croissante des logements ainsi que la ségrégation raciale au niveau social et spatial impose la nécessité de mettre en place des politiques de développement urbain drastique pour augmenter le parc résidentiel à Détroit (Thomas, 2013 ; McGraw 2007 ; Boyle, 2001). Ces politiques demandent la destruction des logements désuets (puisque mal entretenu par leurs propriétaires blancs) et le déplacement de la population résidente (principalement afro-américaine) pour y reconstruire d'importants parcs de logement social (Thomas, 2013). Malheureusement, les projets de logement social de la fin des années 1930, qui étaient bien construits et bien entretenus, ne tiennent pas le coup dans les années 1940 entre autres parce que les subventions du gouvernement fédéral ne sont plus au

rendez-vous ayant subi des coupes importantes pour financer le développement des banlieues à la place (nous y reviendrons) (*Ibid.*). Sans ces subventions fédérales importantes, la Ville de Détroit ne parvient pas à assumer les coûts de construction élevés de ces logements sociaux. Il est donc nécessaire de demander des loyers élevés pour combler le déficit des projets ce qui empêche les populations précaires afro-américaines de se reloger dans leurs milieux de vie alors qu'elles avaient été préalablement déplacées de ces mêmes zones (*Ibid.*).

Ce problème interpelle les autorités publiques à trouver des solutions d'aménagement urbain encore plus drastique pour loger une plus grande proportion de population afro-américaine dans un état de précarité de plus en plus important. Malheureusement, la seule solution qu'ils trouvent est de laisser tomber les types de construction résidentielle traditionnelle (des maisons unifamiliales à faible densité avec un accès près des centres de services communautaires et de récréation) pour commencer la construction de plusieurs tours à logement résidentielles avec plusieurs étages et de faibles qualités vu l'urgence de construire du logement en ville (*Ibid.*). Cette solution renforce les politiques ségrégationnistes en place en accentuant les poches de pauvreté et de désespoir existantes pour la communauté afro-américaine. Bien entendu, les *leaders* du mouvement afro-américain protestent, mais ils n'ont pas de voix dans ce débat et la directrice de la commission sur l'habitation, Josephine Gomon, les oblige en 1943 à choisir entre la construction de logement social ghettoïser dans certains secteurs ou pas de logement social du tout ; évidemment ils choisissent la première option (*Ibid.*).

4.3.6 La baisse des valeurs foncières et le *White Flight*

Cette problématique de cohabitation entre les populations blanches et afro-américaines nous mène à notre troisième facteur qui permet d'expliquer le déclin qu'a

connu Détroit, soit la baisse des valeurs immobilières du marché foncier. Selon Staszak (1999), le marché foncier est déterminé non seulement par l'offre et la demande, mais par des « externalités négatives » qui déprécient les valeurs foncières sur les terrains environnants. Les résidents ont donc intérêt à résister contre l'arrivée d'activités ou d'habitants qui menacent la valeur foncière de leur terrain, que ce soit des industries polluantes ou des populations stigmatisées (Staszak, 1999). Dans le cas de Détroit, c'est l'arrivée d'une population noire et pauvre au début des années 1940 qui amène progressivement à la dépréciation des valeurs foncières des quartiers de la classe moyenne blanche dans les années 1960 (Staszak, 1999 ; Sugrue, 2005).

Progressivement, la population afro-américaine s'installe dans les quartiers à prédominance blanche ce qui crée un climat de tension entre ces deux communautés où les populations blanches sont caractérisées par leur racisme en réaction à l'arrivée de cette nouvelle population (Thomas, 2013 ; McGraw 2007 ; Boyle, 2001 ; Sugrue, 2005 ; Wilson, 1992). Paradoxalement, les actes de résistances des populations blanches contre l'arrivée des Afro-Américains participent à l'accélération de la baisse des valeurs foncières, car de moins en moins de Blancs veulent habiter ces quartiers ce qui diminue l'intérêt et la valeur des maisons (Staszak, 1999 ; Sugrue, 2005). Néanmoins, les Blancs vont poursuivre leurs efforts pour éviter à tout prix que des Afro-Américains s'installent dans leur milieu de vie.

Dans ce contexte, il existe une panoplie de mesures qui ralentissent, à court terme, les transformations socio-spatiales dans le secteur de l'habitation : politiques de zonages ségrégationnistes, pressions sur les pouvoirs publics, politiques de prêts hypothécaires par les banques¹⁸ ou tout simplement des pratiques de discrimination,

¹⁸ À cette époque, les banques vont refuser d'octroyer des prêts hypothécaires aux familles afro-américaines qui souhaitent s'installer dans des quartiers à prédominance blanche pour des raisons purement ségrégationnistes (Thomas, 2013 ; Staszak, 1999 ; Sugrue, 2005). Toutefois, elles

d'intimidation et de violence envers ces populations marginalisées (Thomas, 2013 ; McGraw 2007 ; Boyle, 2001 ; Staszak, 1999 ; Sugrue, 2005 ; Wilson, 1992). Ces mesures de ségrégation et de discrimination raciales contribuent à canaliser la colère des Afro-Américaines envers le système social en place ce qui mènera à la révolte urbaine de 1967 (*Ibid.*). Cette rébellion de la population afro-américaine contre les inégalités socio-spatiales en place à Détroit culmine en cinq jours de protestation et de violence avec des conséquences importantes pour la ville et ses citoyen-ne-s : 43 morts (dont 33 Afro-Américains), 1 189 blessés, plus de 7 200 arrestations et plus de 2 000 bâtiments endommagés (*Ibid.*).

Suite à cette révolte et face à l'inefficacité des stratégies et politiques publiques ségrégationnistes pour contrer l'arrivée d'une population afro-américaine grandissante, les ménages blancs choisissent de s'exiler en banlieue alors que les Afro-américains s'installent dans le centre urbain. Ce processus de suburbanisation de la classe moyenne est appelé le *White Flight* (Thomas, 2013 ; Staszak, 1999 ; Sugrue, 2005). Néanmoins, le comportement anticipatif adopté par cette population fait augmenter l'offre de logements alors que la demande est moins élevée. Cela se traduit par une baisse des valeurs foncières et immobilières des résidences du centre urbain et accélère le processus de dépréciation de la valeur des propriétés dans les quartiers centraux (Staszak, 1999).

Au final, les Afro-américains seront en mesure d'emménager dans de nouveaux quartiers près de leurs quartiers d'origines au fur et à mesure que les populations blanches abandonnent les leurs (Thomas, 2013 ; Staszak, 1999 ; Sugrue, 2005). En observant la figure 4.14, à la page suivante, on peut voir qu'entre les années 1940-1950, il y a une concentration et un débordement des populations afro-américaines dans les deux sections de la ville préalablement mentionnées, soit Black Bottom et

n'hésiteront pas à accorder des prêts pour acheter des propriétés dans des quartiers à prédominance noire avec des taux d'intérêt élevés (*Ibid.*).

Paradise Valley. Puis, c'est entre les années 1950-1960 que les Afro-Américains parviennent à véritablement s'étendre en dehors de leurs quartiers d'origines, ce qui correspond au début de la période de déclin démographique des populations blanches qui s'exilent en banlieue où les nouvelles industries se développent (*Ibid.*). Enfin, entre les années 1960-1970, on observe une déconcentration de la population dans les quartiers d'origines, une concentration de la population dans les nouveaux quartiers habités et une expansion de la zone habitable vers le nord-ouest de la ville.



Figure 4.14 – Étalement de la population afro-américaine à Détroit entre 1940-1970

Source : Sugrue, 2005.

4.3.7 L'évolution des structures de production

Ce *White Flight*, l'étalement des populations afro-américaines et la dépréciation des valeurs immobilières permettent d'introduire notre quatrième facteur de déclin de la ville, soit l'évolution des structures de production. Celle-ci correspond à la production d'un type d'espace urbain répondant à des exigences précises en termes d'emploi, de transport, d'activités industrielles, etc. (Staszak, 1999). Étant donné la saturation de l'espace urbain dans le centre de la ville, des pôles d'emplois se créent en périphérie et de nombreuses industries délocalisent leurs usines de production en banlieue (Thomas, 2013 ; Staszak, 1999 ; Sugrue, 2005). La banlieue a l'avantage d'offrir des espaces où le coût des terrains est moins cher pour permettre d'agrandir les installations industrielles vieillissantes du centre urbain de Détroit (*Ibid.*).

De plus, le gouvernement fédéral subventionne massivement la construction de nouvelles usines en banlieue dans les années 1940 pour, entre autres, étendre son complexe militaro-industriel en cas d'attaque aérienne (Sugrue, 2005). Dans les années 1950, durant la guerre de Corée, cette décentralisation industrielle soutenue par le gouvernement fédéral est accélérée par des subventions encore plus importantes dans les banlieues des grands centres urbains états-uniens (*Ibid.*). Par exemple, Détroit ne reçoit que 7,5 % des 353 millions de dollars alloués pour l'achat d'équipement et la construction de nouvelles usines dans sa région métropolitaine à cette époque ; le reste des fonds (92,5 %) iront dans les banlieues de la ville (*Ibid.*).

Par ailleurs, les politiciens du Sud et de l'Ouest du pays font pression sur le Congrès dans les années 1950 pour réduire les fonds attribués au développement du vieux cœur industriel du pays (la *Manufacturing Belt*) pour alimenter leur développement économique à la place, c'est-à-dire, celui de la *Sun Belt* (Sugrue, 2005; Paddeu, 2012). Cette stratégie de développement va de pair avec l'intérêt des grands entrepreneurs de réduire les coûts de production de l'époque en enlevant le pouvoir

de négociation des conditions de travail accordées aux syndicats états-uniens dans les années 1930 (Sugrue, 2005 ; Thomas, 2013.). Ainsi, non seulement les villes du nord des États-Unis reçoivent moins de fonds de développement industriel, par rapport à leurs homologues du Sud, mais ceux qu'ils reçoivent vont, pour la grande majorité, vers le développement des usines en banlieue plutôt que ceux des centres urbains (Sugrue, 2005).

4.3.8 La crise de l'industrie automobile

C'est ainsi que le quasi-monopole du développement automobile aux États-Unis dans la première moitié du 20^e siècle entre lentement dans une période de déclin (notre cinquième facteur). Cette situation est particulièrement vraie lorsque l'industrie automobile états-unien doit entrer en compétition sur le marché international vis-à-vis leurs nouveaux concurrents asiatiques (Staszak, 1999 ; Sugrue, 2005 ; Thomas, 2013). L'importante popularité des voitures asiatiques (particulièrement Toyota et Honda) contribue à gruger le marché traditionnel de l'exportation mondiale d'automobiles puisqu'elles font preuve de davantage d'innovation au niveau de leurs conceptions et elles sont très éco-efficientes au niveau de la consommation d'essence (*Ibid.*).

Outre l'arrivée de nouvelles compagnies automobiles étrangères dans les années 1950-1960, c'est dans les années 1970 que la production automobile aux États-Unis connaît sa chute la plus importante. C'est particulièrement vrai lorsqu'on jumelle cette décroissance avec les deux crises de l'industrie pétrolière où la voiture asiatique est vue comme offrant une plus grande autonomie et des déplacements moins énergivore - entraînant des économies importantes à l'achat d'essence - pour le contexte de l'époque (Staszak, 1999 ; Sugrue, 2005 ; Thomas, 2013). La figure 4.15, à la page suivante, démontre l'effondrement quasi-complet de la production automobile des États-Unis à l'échelle internationale, ce qui nécessitera une grande réflexion des

acteurs et partenaires de l'industrie pour demeurer compétitif sur ce marché où il y a de plus en plus de concurrents étrangers.

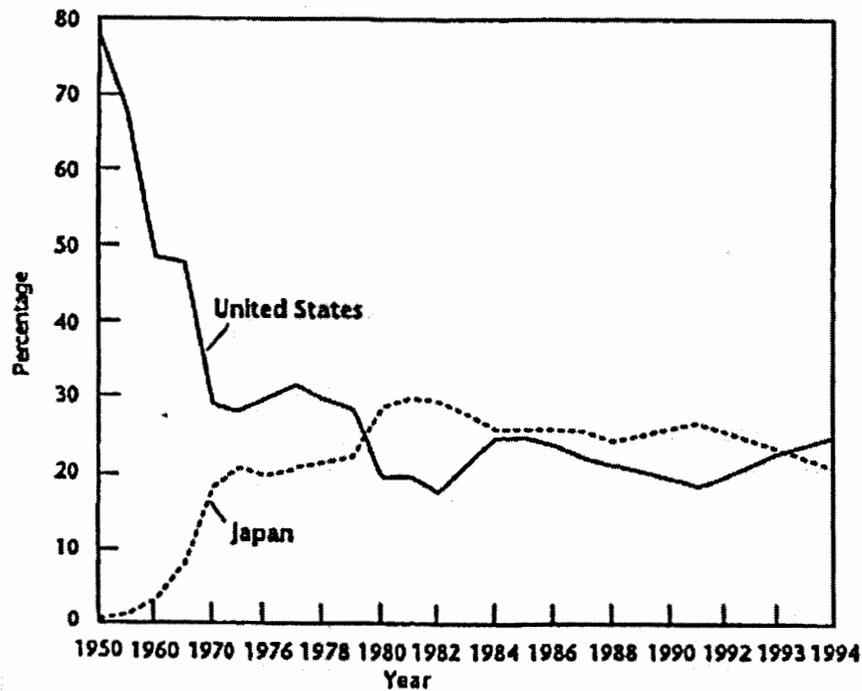


Figure 4.15 – Marché de la production mondiale d'automobiles entre 1950-1994

Source : Thomas, 2013.

Pour restaurer leur compétitivité, les compagnies automobiles états-uniennes (Ford, GM et Chrysler) procèdent à encore davantage d'atomisation de la production, de construction de nouvelles usines plus efficaces et de mises à pied pour réduire les coûts de production (Sugrue, 2005 ; Thomas, 2013). Une autre alternative pour l'industrie automobile est de délocaliser la production dans les pays en développement, particulièrement au Mexique avec l'émergence des Maquiladoras¹⁹.

¹⁹ Les Maquiladoras sont des usines manufacturières au Mexique (situé à la frontière des États-Unis) qui assemblent et produisent des biens manufacturés qui sont vendus aux États-Unis ou exportés vers d'autres nations par des compagnies états-uniennes pour leur bénéfice presque exclusif (Rosenberg, 2019). Bien que ces usines appartiennent à des entreprises mexicaines, elles utilisent des matériaux et

On y retrouve moins de contraintes socio-environnementales ce qui favorise la profitabilité des unités de production délocalisées et accroît leur capacité à être davantage compétitives sur le marché international (Staszak, 1999).

4.3.9 L'intervention étatique et le développement de la région métropolitaine

Cette fuite des entreprises du centre urbain est non seulement encouragée en matière de développement industriel, mais aussi en matière de logement (Sugrue, 2005 ; Thomas, 2013). En effet, le régime d'accumulation fordiste a permis à une classe moyenne blanche d'émerger de ses conditions de pauvreté dans lesquelles elles vivaient dans les années 1910-1940, ce qui encourage ces jeunes familles à aller vivre en périphérie de la ville (*Ibid.*). Là-bas, elles trouvent la possibilité de vivre dans des espaces plus grands et moins denses que la ville, plus tranquille, à l'abri de la pollution et surtout loin des ménages afro-américains. Le gouvernement fédéral décide alors de subventionner la construction de logements par des promoteurs privés en banlieue et met en place des programmes hypothécaires pour encourager les résidents qui souhaitent s'y installer (Sugrue, 2005 ; Thomas, 2013 ; Checkoway, 1980).

Deux programmes seront mis sur pied à cet effet. Il y a d'abord les *Veterans Administration (VA) loans* de 1944 qui cherchent à faciliter le processus d'acquisition de logements par les vétérans revenant de la Deuxième Guerre mondiale. De plus, il y a les *Federal Housing Administration (FHA) loans* de 1934 qui offrent des subventions afin de construire du logement social dans les centres urbains, mais qui se tourne tranquillement vers la construction de propriété privée en banlieue pour la nouvelle classe moyenne blanche en émergence (Sugrue, 2005 ; Thomas, 2013 ;

des outils provenant des États-Unis et importés avec peu de frais de douanes ou de taxes dans la mesure où les États-Unis sont en contrôle des exportations par la suite (*Ibid.*).

Checkoway, 1980). C'est en 1949 que le transfert des fonds de développement résidentiel s'accélère avec l'adoption du *Housing Act* par le Congrès qui libère six milliards de dollars pour financer la construction et l'acquisition de maisons unifamiliales en banlieue (*Ibid.*). Ce financement est augmenté de 2,25 milliards de dollars annuellement en 1950, puis de 1,5 milliard de dollars en 1951, 1953 et 1954 pour un budget annuel total de 12,75 milliards de dollars en 1954 (*Ibid.*). En contrepartie, les centres urbains ne réussissent qu'à obtenir 1,5 milliard de dollars sur cinq ans, dont 1 milliard de dollars pour aider l'acquisition de propriétés privées et 500 millions de dollars pour revitaliser des quartiers populaires avec des logements en piètre état (*Ibid.*).

Malheureusement, ces programmes de subventions au logement sont très discriminatoires ce qui empêche les populations afro-américaines d'y avoir accès (Sugrue, 2005 ; Thomas, 2013). Il faut attendre jusqu'en 1968 pour que le Congrès états-unien passe des lois contre la discrimination en matière de construction de logements et jusqu'en 1979 pour l'adoption de lois contre la discrimination dans l'attribution d'hypothèques visant l'acquisition de logements (*Ibid.*). Même après tout cela, l'exécution et la mise en application de ces lois sont rares et se font de manière sporadique (*Ibid.*). Si l'intégration raciale sur le plan résidentiel avait été acceptée, les Afro-américains se seraient potentiellement mieux dispersés dans la région métropolitaine de Détroit et à un rythme équivalent à celui des populations blanches, mais ce n'est pas le cas (nous le verrons plus loin). C'est pour cette raison que l'expansion des espaces occupés par des Afro-américains est difficile. Chaque expansion de son milieu de vie est une véritable bataille contre les promoteurs immobiliers, les banques, l'État et les populations blanches environnantes (*Ibid.*).

Tout est mis en place pour favoriser le développement des banlieues des grandes villes industrielles du pays au détriment des villes-centres grâce aux interventions étatiques du gouvernement fédéral (notre sixième facteur de déclin). L'effet s'est

encore plus fait sentir à Détroit lorsque le gouvernement fédéral adopte le *Federal Highway Act* de 1956 pour financer la construction d'un réseau d'autoroutes à travers le pays afin de relier les centres urbains entre eux (Sugrue, 2005 ; Thomas, 2013). Cette politique publique assume 90 % des coûts de construction des autoroutes, ce qui enchante les politiciens locaux qui cherchent à retrouver la compétition de leur centre-ville avec les banlieues en développement (*Ibid.*).

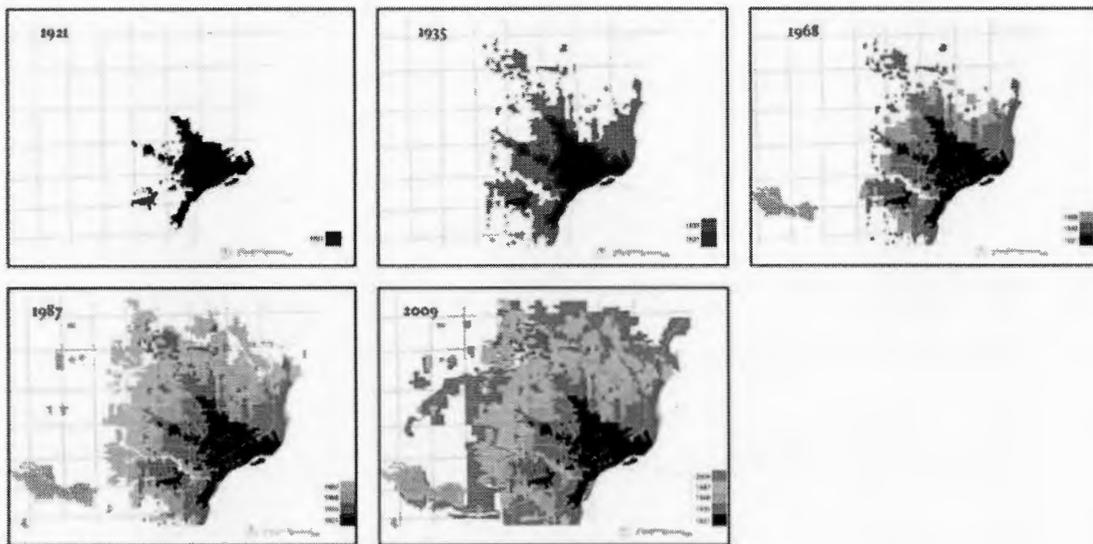


Figure 4.16 – Étalement urbain de la région métropolitaine de Détroit entre 1921 et 2009

Source : Thomas & Bekkering, 2015.

En 1958, Détroit commence donc la construction de ses cinq autoroutes qui lient le centre urbain avec la banlieue au sud-ouest, à l'ouest, au nord-ouest, au nord et au nord-est (Sugrue, 2005 ; Thomas, 2013 ; Boyle, 2001 ; McGraw, 2007). La construction des autoroutes est achevée en 1968 et, malheureusement, l'effet escompté n'est pas celui qui se produit. Dans la *Motor City*, l'omniprésence de l'automobile a pour effet d'accélérer l'exode de la classe moyenne blanche en banlieue alors que la Ville et le gouvernement fédéral décident de lier ces espaces entre eux grâce à de nouveaux axes de transport (*Ibid.*). La figure 4.16, ci-dessus,

présente le phénomène d'étalement urbain à Détroit. On peut clairement observer, entre la carte de 1968 et celle de 1987, l'effet qu'à la construction des autoroutes en matière d'étalement urbain et de développement des banlieues.

En fin de compte, malgré le déclin démographique de la ville-centre, la région métropolitaine de Détroit, elle, est en pleine croissance grâce au développement important de sa banlieue (voir la figure 4.17 à la page suivante). En effet, la région métropolitaine connaît une croissance démographique de 42 % entre 1950 et 2010 tandis que la banlieue de Détroit connaît une croissance de 207 % pour la même période (US Census, 2016). C'est donc près de 1,3 million de personnes qui s'installent dans la région métropolitaine de Détroit à cette époque tandis que sa banlieue connaît un gain net d'environ 2,5 millions de personnes, soit un peu plus du double (*Ibid.*).

À la même période, rappelons-le, Détroit perd près de 1,1 million de personnes. Une grande majorité d'entre elles s'installent en banlieue pour les raisons expliquées dans les sections précédentes. L'importance que prend la banlieue dans la région métropolitaine de Détroit est essentielle pour expliquer le déclin du centre urbain. En 1950, elle contient 39 % de la population de la région métropolitaine et ce chiffre grimpe à 83 % en 2010 (*Ibid.*). C'est un développement sans précédent de la banlieue qui se fait aux dépens du centre urbain de Détroit qui connaît un déclin généralisé.

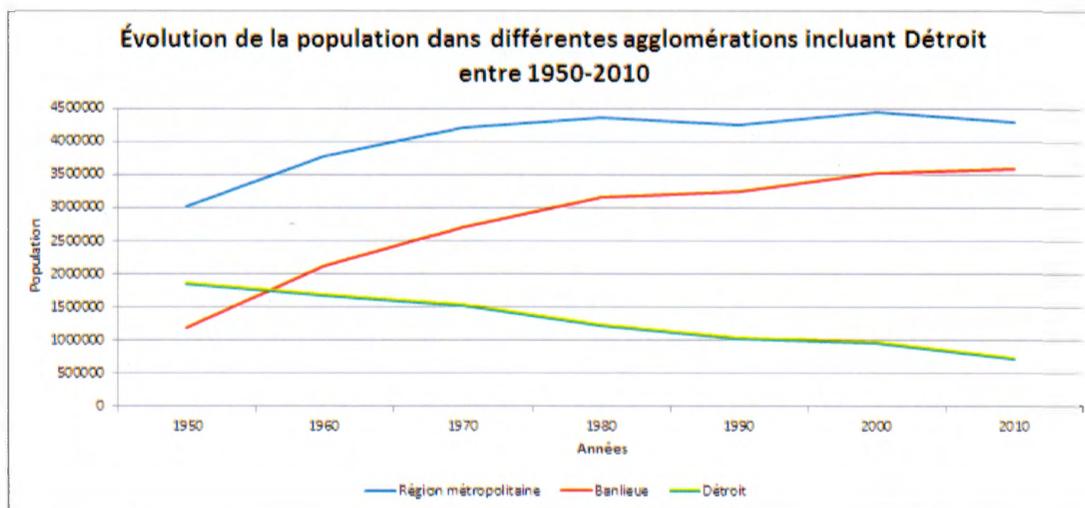


Figure 4.17 – Évolution de la population dans différentes agglomérations incluant Détroit entre 1950-2010

Source : US Census, 2016.

Encore une fois, la ségrégation raciale est un phénomène important et observable entre Détroit et sa banlieue puisqu'en même temps que les ménages blancs quittent le centre urbain, il y a un afflux important de ces mêmes populations en banlieue (voir la figure 4.18 à la page suivante). En effet, pas loin de 2 millions de Blancs s'installent en banlieue de Détroit entre le début du déclin démographique de la ville en 1950 et le dernier recensement de 2010 ce qui représente une hausse de population de 172 % (US Census, 2016). Les ménages afro-américains, eux, subissent une forte augmentation en banlieue avec une hausse de 581 % de la population, mais, malgré tout, elles demeurent très marginales avec une population totale d'un peu moins de 400 000 personnes (*Ibid.*). Cela fait en sorte qu'il y a aujourd'hui pratiquement autant d'Afro-américains en banlieue (où ils sont minoritaires) qu'à Détroit (où ils sont majoritaires). Au final, la proportion de Blancs en banlieue est passée de 95 % en 1950 à 84 % en 2010 tandis que la proportion d'Afro-américains est passée de 5 % à 11 % pour la même période (*Ibid.*).

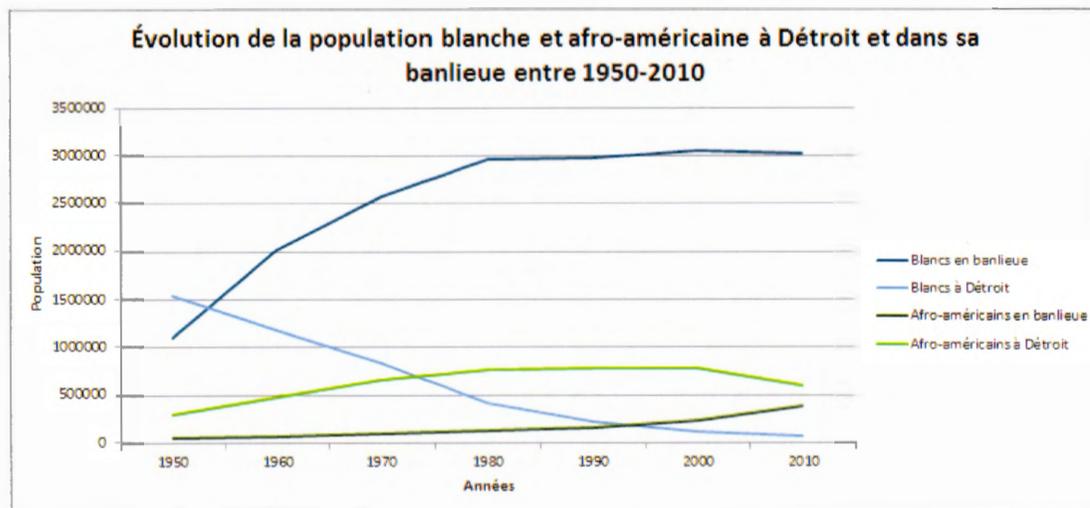


Figure 4.18 – Évolution de la population blanche et afro-américaine à Détroit et dans sa banlieue entre 1950-2010

Source : US Census, 2016.

Nous pouvons donc observer, dans les années 1940-1980, qu'il existe une forte ségrégation spatiale et raciale entre divers quartiers blancs et afro-américains qui se reproduit dans la région métropolitaine de Détroit. Et elle est toujours présente aujourd'hui entre le centre urbain et la banlieue de Détroit. Cette situation est caractéristique non seulement d'un désir de ne pas cohabiter avec les ménages Afro-américains, mais aussi du fait d'inégalités socio-économiques, culturelles et éducatives. L'exemple le plus frappant, en termes de fracture socio-spatiale, est celui de l'autoroute *8 Miles* qui sépare l'extrémité nord de la ville de Détroit de sa banlieue. On y retrouve deux classes sociales et raciales distinctes qui sont physiquement séparées par une autoroute divisant le centre urbain et la banlieue de Détroit. La figure 4.19, à la page suivante, démontre l'étendue de la problématique de ségrégation raciale dans la région métropolitaine de Détroit.

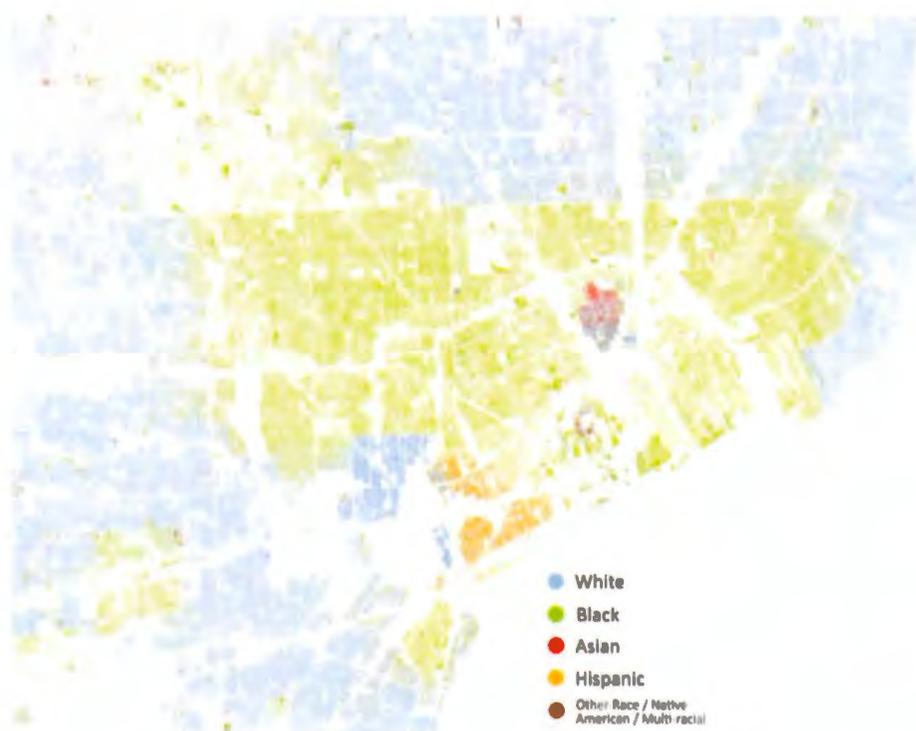


Figure 4.19 –Ségrégation raciale et spatiale dans la région métropolitaine de Détroit en 2010

Source : Cable (2013).

L'effet combiné du déclin démographique et économique de Détroit, l'étalement urbain et le développement de la banlieue participent à créer une structure en *doughnut*²⁰ (voir la figure 4.20 à la page suivante) pour la région métropolitaine de Détroit (Staszak, 1999). Cette structure accélère le déclin du centre urbain puisque les unités de production industrielle et les secteurs résidentiels aisés se retrouvent à l'extérieur de la ville-centre. Cependant, ils utilisent les infrastructures publiques en place (autoroutes, politiques de zonages, plan de redéveloppement du centre-ville, etc.) et drainent les capitaux de la ville vers la périphérie (*Ibid.*). De ce fait, les commerces se déplacent également en périphérie pour répondre aux besoins de

²⁰ Staszak (1999) décrit la structure de développement métropolitain en *doughnut* comme un centre urbain dévitalisé entouré d'une périphérie industrielle extrêmement dynamique et elle-même entourée d'une périphérie résidentielle en pleine expansion

consommation de population qui s'y retrouvent (*Ibid.*). Le centre urbain de Détroit se dévitalise et son centre-ville devient un symbole de paupérisation à Détroit (Staszak, 1999 ; Sugrue, 2005 ; Thomas, 2013 ; Boyle, 2001 ; McGraw, 2007 ; Paddeu, 2012).

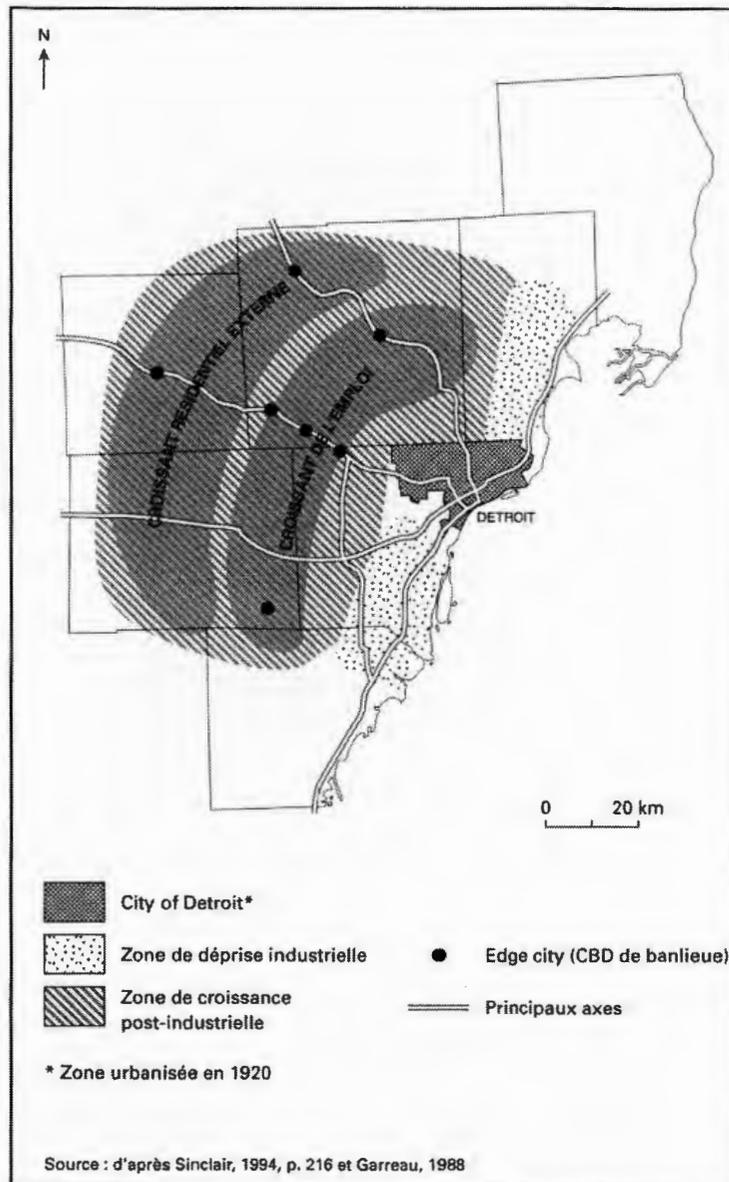


Figure 4.20 – La structure spatiale en *doughnut* de la région métropolitaine de Détroit dans les années 1990

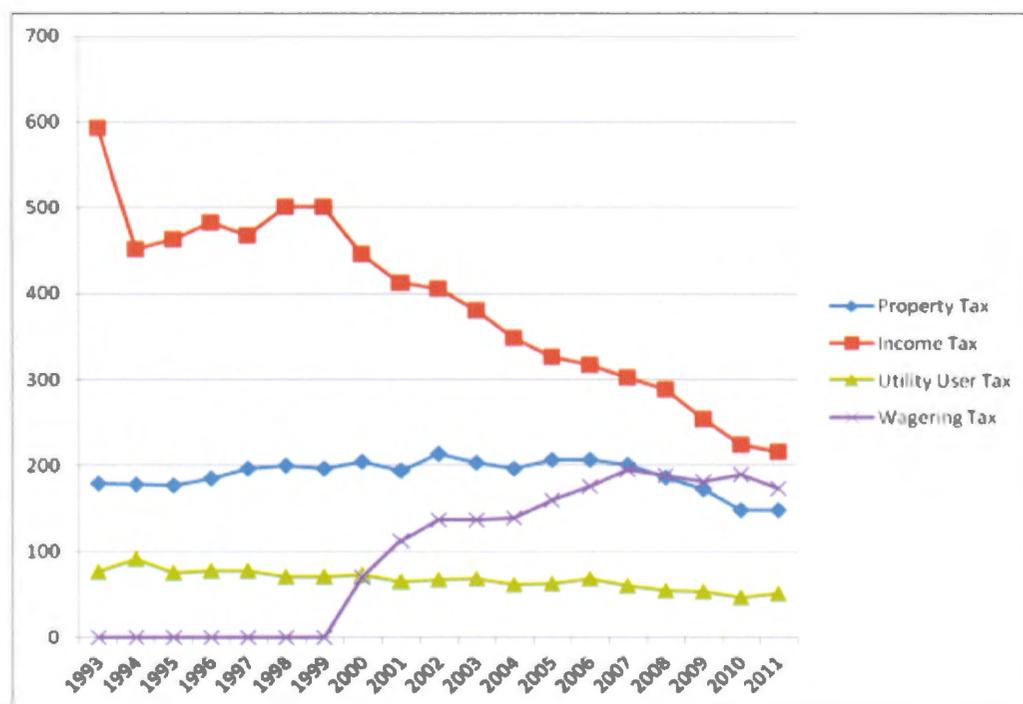
Source : Staszak, 1999.

4.3.10 La crise des finances publiques à Détroit

Avec la dévitalisation de son centre urbain et la classe moyenne qui fuit vers la banlieue, il ne reste que des gens vivant dans un état de précarité important à Détroit ce qui accentue le processus de dévitalisation ou d'appauvrissement de la Ville (*Ibid.*). Les revenus de cette dernière en sont ainsi réduits, malgré le fait qu'elle doit dispenser des mêmes services municipaux à la grandeur de la ville, incluant les endroits qui ne sont presque plus habités (Staszak, 1999 ; Thomas, 2013 ; Sugrue, 2005). Suite à la crise démographique, la crise sociale et la crise économique, Détroit vit une crise des finances publiques (notre septième facteur de déclin) à partir des années 1990 faute de revenu monétaire suffisant (Staszak, 1999 ; Thomas, 2013 ; Sugrue, 2005 ; Gallagher, 2010 ; 2013). Les sources financières de la Ville provenant de l'impôt sur le revenu diminuent grandement du fait que la classe moyenne continue de fuir la ville dès qu'elle en a les moyens (Reese & Sands, 2013 ; Staszak, 1999 ; Sugrue, 2005 ; Thomas, 2013). Quant aux revenus des taxes foncières, ils sont nettement insuffisants pour remplir les coffres de la municipalité puisque plusieurs propriétés de la ville sont exemptes de taxes afin d'encourager l'investissement et le développement économique à l'intérieur de son centre urbain (Reese & Sands, 2013).

Pour régler les problèmes de finances de la Ville, cette dernière, en collaboration avec l'État du Michigan, décide d'accorder des investissements (à la hauteur de 1,8 milliard de dollars) pour développer trois casinos dans la ville. La municipalité espère ainsi tirer des profits par le biais d'une taxe à la loterie (Reese & Sands, 2013 ; Savitch & Kantor, 2002). À trois reprises, la Ville soumet un référendum à la population afin de légaliser les jeux d'argent sur son territoire, ce que ses citoyen-ne-s vont refuser à chaque fois (Savitch & Kantor, 2002). Pour contourner ce problème, la Ville collabore avec l'État du Michigan pour faire un référendum national qui, cette fois-ci, passe sans problème (*Ibid.*). C'est donc dire que les citoyen-ne-s de Détroit se sont fait usurper leurs droits et seules opinions légitimes par l'ensemble des citoyen-ne-s

de l'État du Michigan qui n'allait pas subir les impacts négatifs de casinos sur leurs territoires respectifs. Les trois casinos seront construits et ouverts pour le tournant du millénaire et les taxes à la loterie commencent à remplir les coffres de la Ville (Reese & Sands, 2013; Savitch & Kantor, 2002). Malheureusement, cette solution ne réglera pas les problèmes financiers de la Ville comme on peut le voir sur la figure 4.21 ci-dessous.



Numbers on vertical axis are in millions of real dollars (2010).

Figure 4.21 – Recette fiscale de la ville de Détroit entre 1993-2011

Source : Reese & Sands, 2013.

Au final, la Ville se voit contraint de mettre en place un programme de « redressement de ses dépenses » liées aux services publics, de même qu'en matière d'aménagement et d'urbanisme (Staszak, 1999; Sugrue; 2005; Thomas, 2013; Reese & Sands; 2013; Paddeu, 2012). La municipalité doit éventuellement déclarer

faillite en 2013 du fait de sa dette accumulée de 18 milliards de dollars, soit l'équivalent de 28 500 \$ par ménage (*Ibid.*). La Ville de Détroit est alors mise sous tutelle par le gouvernement fédéral afin de redresser l'état de ses finances publiques. Pour ce faire, diverses mesures d'austérité seront mises en place incluant des coupures aux services à la population, des mises-à-pied et des coupures qui affectent directement les conditions de travail de ses employé-e-s, de même que les fonds de pension de ses retraité-e-s (*Ibid.*).

4.4 La situation de Détroit aujourd'hui

Tous ces facteurs de déclin ont des répercussions importantes sur les conditions et la qualité de vie des citoyen-ne-s de la ville. En effet, plusieurs caractéristiques socio-économiques et démographiques témoignent de l'appauvrissement des citoyen-ne-s de Détroit et l'état de dévitalisation dans lequel se retrouve son centre urbain aujourd'hui. Nous allons les explorer brièvement dans cette section.

4.4.1 La paupérisation des citoyen-ne-s de Détroit

En 2014, la population estimée de la ville est de 680 250 personnes représentant 37 % des personnes vivant dans la ville au début des années 1950 (US Census, 2015). Tel que mentionné auparavant, on y retrouve une forte majorité de populations afro-américaines (83 %) comparativement à celle qui vit au Michigan (14 %), de même qu'une bonne proportion de jeunes de moins de 18 ans dans la ville (27 %) comparativement à celle du Michigan (24 %) (*Ibid.*). En ce qui concerne la population active, elle est de 53,3 % comparativement à 61,4 % au Michigan et son taux de chômage est de 14,9 % comparativement à 7,2 % au Michigan (US Census, 2015; Bureau of Labor Statistics, 2016B; 2016C). Toutefois, le taux de chômage pour les Afro-Américains (20,9 %) est nettement plus élevé que celui des Blancs (13,8 %)

dans la région métropolitaine de Détroit Austin (2010). Celui-ci se situe, en moyenne, à 14,1 %. Ces caractéristiques démontrent qu'à Détroit, il y a une plus faible proportion de personnes avec un emploi qui supportent la charge sociale d'une proportion plus élevée de personnes sans-emploi et/ou n'occupant pas présentement un emploi. Cette tendance aggrave la situation de précarité dans laquelle se retrouvent les citoyen-ne-s de Détroit puisqu'ils se retrouvent dépendants, tout comme la Ville, des revenus générés par les personnes ayant un emploi.

En 2012, la ville compte 61 868 entreprises sur son territoire ce qui correspond à une moyenne de 11 personnes par firme (US Census, 2015). Une caractéristique intéressante à ce niveau est la forte proportion d'entreprises tenues par des femmes (62 %) comparativement à celle du Michigan (37 %) (*Ibid.*). Bien que cette statistique soit favorable à l'occupation d'emplois par des femmes, elle démontre toutefois que les femmes se retrouvent davantage dans des milieux défavorisés que les hommes même lorsque ça concerne le fait d'être propriétaire d'une entreprise. En ce qui concerne les minorités ethniques (incluant les Afro-Américains), ils sont propriétaires de 83 % des entreprises de la ville tandis que les Blancs en sont propriétaires de 17 % (*Ibid.*). Nous pouvons donc en déduire que les Blancs sont, en proportion, plus nombreux à être propriétaires d'entreprises à Détroit qu'ils ne le sont habitants la ville ce qui nous fait croire que ces entreprises sont tenues par des Blancs habitant en banlieue plutôt que dans le centre urbain de la ville.

D'autres conditions de précarité dans lesquelles se retrouvent les citoyen-ne-s de Détroit sont observables par le niveau d'éducation de sa population. En effet, seulement 77,8 % de ses citoyen-ne-s possèdent un diplôme d'études secondaires en 2014 (contre 89,3 % au Michigan) et 13,1 % possèdent au moins un diplôme universitaire de 1^{er} cycle (contre 26,4 % au Michigan) (US Census, 2015). Les gens n'ont donc pas les qualifications nécessaires pour exercer des emplois de qualité avec des bons avantages salariaux et sociaux dans une ère post-industrielle. Selon plusieurs

de nos entrevues terrains, pendant de nombreuses années, cette situation a mené à la diminution des investissements des entreprises technologiques dans la ville au profit de la banlieue où les qualifications professionnelles des habitants sont beaucoup plus adéquates. Malgré tout, il semble y avoir une résurgence récente de ce type d'entreprises sur le territoire de la ville de nos jours grâce à des investissements importants d'un homme d'affaires multimilliardaire à laquelle nous reviendrons dans le chapitre 5.

En ce qui concerne les caractéristiques résidentielles de Détroit, le taux de propriétaire en 2014 est de 50,7 % comparativement à 71,5 % au Michigan et la valeur moyenne des résidences dans la ville est de 45 100 \$ comparativement à 120 200 \$ au Michigan (US Census, 2015). Pour leur part, les coûts mensuels moyens des propriétaires de logements avec hypothèque sont de 1 106 \$ à Détroit contre 1 295 \$ au Michigan tandis que, pour les locataires, les coûts mensuels moyens sont de 756 \$ à Détroit contre 780 \$ au Michigan (*Ibid.*). Donc, malgré la faible qualité des logements disponibles dans le centre urbain qui manquent d'entretiens, les coûts de résidences sont pratiquement aussi élevés à Détroit que la moyenne des logements au Michigan qui sont de bien meilleure qualité.

Enfin, le revenu moyen des ménages en 2014 est de 26 095 \$ contre 49 087 \$ au Michigan et le taux de pauvreté est de 39,8 % à Détroit contre 16,2 % au Michigan (US Census, 2015). Une caractéristique importante à cet effet est la proportion de populations blanches à Détroit sous le niveau de pauvreté (40,1 %) qui est pratiquement équivalente à celle des populations afro-américaines (40,3 %) (State of Michigan Department of Technology, Management and Budget, 2015). Nous pouvons élaborer une hypothèse basée sur le contexte historique de Détroit où, lors du *White Flight*, une forte majorité de la population blanche de classe moyenne est partie et celle qui était pauvre n'a pas été en mesure de quitter la ville.

La population de Détroit se retrouve donc dans un état de précarité beaucoup plus important que le reste des citoyen-ne-s de l'État et cela se répercute sur l'ensemble des conditions de vie de ses résidents. Par exemple, la proportion de personnes à Détroit n'ayant aucune assurance maladie est de 21,4 % contre 10,0 % au Michigan (*Ibid.*). On peut comprendre la cause directe de ce problème par le niveau de précarité dans lequel se retrouvent ses citoyen-ne-s. Dans un contexte comme celui qui prévaut à Détroit, le soutien familial est un élément important permettant de faire face à cet appauvrissement collectif. Malheureusement, les ménages monoparentaux sont nombreux dans la ville (71,1 %), et particulièrement ceux qui sont supportés par une femme seule à la charge des enfants (59,3 %) (Data Driven Detroit, 2012).

Cette dynamique démographique fait en sorte que les jeunes se tournent vers le crime et les gangs de rue pour tenter de survivre dans des conditions de précarité importantes à l'intérieur d'une ville dévitalisée. Le taux de criminalité à Détroit est d'environ 1200 pour 100 000 personnes (trois fois plus que la moyenne aux États-Unis) avec 48,2 meurtres, 59,9 viols, 695,7 cas de vol et 1333,6 cas d'agression dans la ville (City-Data, 2013). Ces statistiques font de Détroit la deuxième ville la plus dangereuse aux États-Unis (après la Nouvelle-Orléans) et l'une des villes les plus dangereuses du monde (*Ibid.*).

4.4.2 La dévitalisation du centre urbain de Détroit

Suite à la présentation de ces caractéristiques populationnelles, nous pouvons maintenant voir les conséquences de la dévitalisation du centre urbain de Détroit sur son tissu urbain. En effet, le déclin démographique et économique de Détroit explique en grande partie la multiplication des espaces vacants, des propriétés abandonnées, des quartiers déserts et des friches industrielles (Sugrue, 2005 ; Thomas, 2013 ; Boyle, 2001 ; Gallagher, 2010 ; 2013). Au début des années 2010, on estime à

environ 65 km² - ou 29 % de la superficie de la ville - les espaces vacants présents sur le territoire de Détroit (Gallagher, 2010 ; 2013). Ce chiffre témoigne de l'importance de cette problématique urbaine pour le dynamisme socio-économique du centre urbain et le milieu de vie dévitalisé dans lequel se retrouvent les résidences adjacentes. En observant la figure 4.22, ci-dessous, on aperçoit que cette problématique est moins présente dans les quartiers centraux comparativement aux quartiers péricentraux, en particulier ceux à l'est du centre-ville.

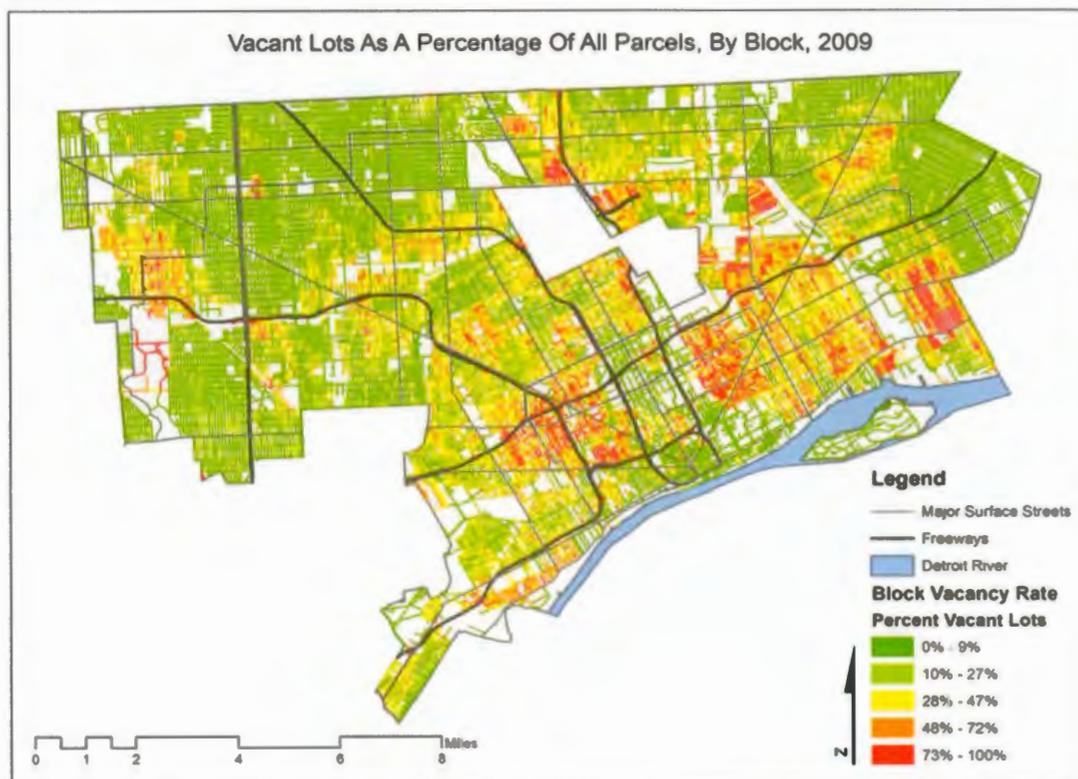


Figure 4.22 – Taux d’espaces vacants à Détroit en 2009

Source : Map Detroit, 2013.

Toutefois, cela ne veut pas dire que les structures restantes sont de bonne qualité ou même habitée puisqu'on estime à environ 23 % la moyenne des maisons vacantes à

Détroit et à 50 % la faible qualité des structures demandant des réparations majeures ou une démolition immédiate (Data Driven Detroit, 2012b ; 2015 ; Gallagher, 2013 ; 2010 ; Paddeu 2012 ; Popelard, 2009). Avec l'ensemble de ces problèmes dans le tissu urbain de la ville-centre, cette dernière a de la difficulté à entretenir et à contenir le retour de la nature en ville (Gallagher, 2010 ; 2013). Le gazon pousse très vite et s'incruste dans le tissu urbain de Détroit, des fois en reprenant le contrôle sur des quartiers entiers ce qui rend difficile l'accès de certaines ruelles et rues de Détroit (*Ibid.*). De plus, les résident-e-s participent à l'aggravation de la pollution urbaine en faisant des déversements illégaux de toutes sortes de matériaux, de meubles et de déchets dans divers sites informels à travers la ville (*Ibid.*). La figure 4.23, ci-dessous, offre un aperçu visuel de cette dégradation du tissu urbain dans certains quartiers de la ville et l'effet dévastateur que cela a sur les résidences adjacentes où des personnes vivent au côté d'immeubles en ruine.



Figure 4.23 – Exemple de la dévitalisation du tissu urbain à Détroit en 2015

Source : Photo de l'auteur, 2015.

CHAPITRE V

PRÉSENTATION DES RÉSULTATS : GRANDS PROJETS URBAINS ET INITIATIVES CITOYENNES

5.1 Introduction

Suite à la présentation de notre problématique de recherche, de notre cadre théorique ainsi que conceptuel et après avoir passé en revue les différentes phases de transformation de la ville et de la région métropolitaine, il est maintenant temps de présenter nos résultats de recherche. Nous allons tenter de répondre à notre question principale de recherche qui est, rappelons-le : **quelle est la portée du processus de revalorisation urbaine de Détroit tel qu'il est planifié par les acteurs politico-institutionnels et économiques de la ville, depuis l'adoption du dernier plan d'urbanisme de 2009 ?**

Plusieurs projets et initiatives ont été mis en place par les différents groupes d'acteurs du développement urbain à Détroit pour matérialiser leur vision de la ville. Dans cette section, nous nous pencher sur les initiatives pour mieux comprendre ce qui se réalise à Détroit aujourd'hui.

5.2 Les documents de planification urbaine

Les documents de planification urbaine (plans, schémas d'aménagement, etc.) constituent des outils de planification urbaine pour ceux et celles qui travaillent en aménagement du territoire. Ils permettent non seulement de se doter d'une vision de

développement, mais aussi de prévoir des investissements et des mesures législatives conséquentes permettant la réalisation de projets ou l'implantation d'équipements et d'infrastructures collectives. Avant 2010, les plans d'aménagement urbain ou plan d'urbanisme (*Master Plan*) et les plans d'utilisation du sol (*Land use plan*) étaient presque exclusivement la charge des acteurs politiques de la ville de Détroit. C'était le rôle de la Ville de planifier les développements futurs sur son territoire avec l'aide des professionnels de l'aménagement à son embauche et en fonction des besoins exprimés par la communauté locale.

Toutefois, plusieurs facteurs combinés ont permis la démocratisation et la déprofessionnalisation de la fonction aménagiste : la difficulté d'implanter les initiatives prévues, la dégradation rapide du tissu urbain et la transformation des rapports Ville-citoyen en ce qui concerne les mesures de planification du territoire. En effet, la ville se dégradait à un rythme sans précédent, particulièrement suite à la crise immobilière et financière de 2008, ce qui limitait la marge de manoeuvre de la municipalité pour y faire face. Au même moment, les acteurs économiques et les organisations communautaires ainsi que citoyennes (*grassroots*) organisent des réflexions alternatives pour pallier au manque d'initiatives de la Ville. Ce contexte mène à la multiplication des instances de consultations publiques ou citoyennes organisées par une diversité d'acteurs du développement urbain.

Tableau 5.1- Résumé des documents de planification urbaine à Détroit

Nom du document	Année	Acteurs impliqués	Objectif
Plan d'urbanisme	2009	Ville de Détroit	Défini la vision du développement urbain à Détroit avec une priorité pour la réintroduction de population dans les quartiers dévitalisés du centre urbain.
Detroit Future City	2012	DEGC et DFC	Défini la vision du développement urbain par les acteurs économiques de

			Détroit visant la stabilisation de la population et la réutilisation innovante des espaces vacants du centre urbain.
Lower Eastside Action Plan	2012	Regroupement d'organismes communautaires	Le plan identifie les zones en transformation pour des usages verts, mais aussi des noyaux villageois à consolider pour la communauté.
Springwells Quality of Life Plan	2012	Urban Neighborhood Initiatives (organisme communautaire)	Le plan cherche à consolider un milieu de vie complet où la population a accès à l'ensemble de ses besoins dans le quartier habité.
Restore the 'Moor	2014	Regroupement d'organismes communautaires	Ce plan vise à consolider le secteur résidentiel, créer un centre villageois et une zone commerciale dynamique tout en développant des projets alternatifs d'utilisation du sol.
Nouveau plan d'urbanisme	À venir	Ville de Détroit	Ce plan vise à réconcilier les différentes visions des acteurs économiques, communautaires et des citoyens tout en favorisant l'implantation des initiatives ciblées par ces mêmes communautés à l'échelle locale.

5.2.1 Le plan d'urbanisme de la Ville de Détroit

Selon nos entrevues (AP3), en 2004, lors des premières assemblées publiques organisées par la Ville, les citoyen-ne-s de Détroit étaient consulté-e-s pour prioriser les interventions urbanistiques nécessaires pour relancer le développement socio-économique des différents quartiers de la ville-centre. Ce processus consultatif a lieu jusqu'à l'adoption du *Master Plan* en 2009 et à ce moment, selon les acteurs politiques interrogés, la vision du développement urbain priorisait l'introduction de populations dans les espaces vacants et dévitalisés du centre urbain afin de rebâtir les

différents quartiers en difficulté de Détroit (*Ibid.*). La construction de nouveaux logements permettrait d'attirer une nouvelle population à Détroit assurant la relance du développement de la ville en contribuant à la revalorisation de ses quartiers (*Ibid.*).

So, in 2004, we had a series of maybe a dozen community meetings in different areas in the city where we did nothing more than put down maps of neighborhoods and existing land use information to begin to work with the community to determine what types of interventions they wanted first of all. We wanted to begin with getting input from whether they thought a commercial strip was viable or should be viable and can be viable. For residential, back in 2004, the conversations centered around introducing more population into the vacant areas and rebuilding neighborhoods; so housing. That was a 2004 outreach and some of the intervention that was talked about was bringing more people in with the existing street network and infrastructure (Extrait d'entrevue: AP3).

Toutefois, en 2010 et selon nos entrevues (AP3), cette vision du développement urbain de Détroit se transforme radicalement pour une multitude d'acteurs. Dorénavant, la vision du développement urbain n'est plus de rebâtir les quartiers de la ville en déclin, mais il s'agit de stabiliser les secteurs avec une concentration importante de logements (*Ibid.*). Cette stabilisation des quartiers au bord de l'effritement permettrait d'éviter une dégradation encore plus importante du tissu urbain de la ville-centre. C'est la première fois que la Ville de Détroit accepte réellement son sort et reconnaît que la ville ne peut survivre selon un modèle de croissance traditionnel (Gallagher, 2013).

Le maire de la ville à cette époque, Dave Bing, élabore une nouvelle stratégie d'utilisation du sol, le *Detroit Works Project*. Il présente une vision novatrice dans la mesure où il entend miser sur le *shrinking* du centre urbain pour innover sur la façon de reconstruire une ville à échelle humaine, tout comme l'a fait Youngstown en Ohio dans les années 2000 (*Ibid.*). Néanmoins, sa stratégie préconise l'élimination des services publics dispensés dans les quartiers périphériques appauvris et faiblement

habités au profit des autres quartiers centraux dévitalisés où habite une bonne proportion de population résidente (*Ibid.*). Cette stratégie soulève un mouvement de contestation important puisque des citoyen-ne-s vont s'y opposer forçant ainsi le maire Bing à renoncer à un nouveau mandat qui aurait débuté en 2014 (*Ibid.*).

5.2.2 La planification concertée des acteurs politico-institutionnels et économiques

Suite à ce départ fracassant, le comité de pilotage, mis en place par le maire sortant et le *Detroit Economic Growth Corporation (DEGC)*, continue de travailler sur ce plan afin de répondre aux enjeux majeurs de développement urbain. Le comité va créer un nouvel OSBL qui rassemble des représentant-e-s de différents milieux (affaires, philanthropique, communautaire, religieux et gouvernemental) pour travailler ensemble sur la vision commune du développement urbain à Détroit : *Detroit Future City* (Detroit Future City, 2012). Ce cadre stratégique identifie des objectifs clairs, des stratégies et des moyens pour revaloriser les terrains abondants de la ville, créer des emplois, assurer la vitalité des quartiers habités, construire des infrastructures desservant les citoyen-ne-s à un coût raisonnable et maintenir le niveau élevé d'engagement communautaire qui fait partie intégrante du succès de la ville (*Ibid.*).

L'objectif de ce plan est de stabiliser la population de Détroit, entre 600 000 et 800 000 personnes, d'ici 2030 afin qu'elle se maintienne dans le rang des 20 villes les plus peuplées aux États-Unis (Detroit Future City, 2012). Néanmoins, cette stabilisation est proposée de façon distincte d'un secteur à l'autre de Détroit puisqu'on prévoit un centre dense et dynamique (5 % de la superficie de la ville), des quartiers péri-centraux de nature résidentielle (22 % de la superficie) et de nouveaux quartiers verts (22 % de la superficie). Le reste de l'espace urbain de Détroit sera divisé en fonction des usages industriels (15 % de la superficie) et des espaces à usages productifs (29 % de la superficie) selon des solutions innovantes d'ingénierie

et d'infrastructures vertes et bleues²¹ (*Ibid.*). La figure 5.1, ci-dessous, montre l'étendue de cette vision et le travail à accomplir sur une période de 50 ans.

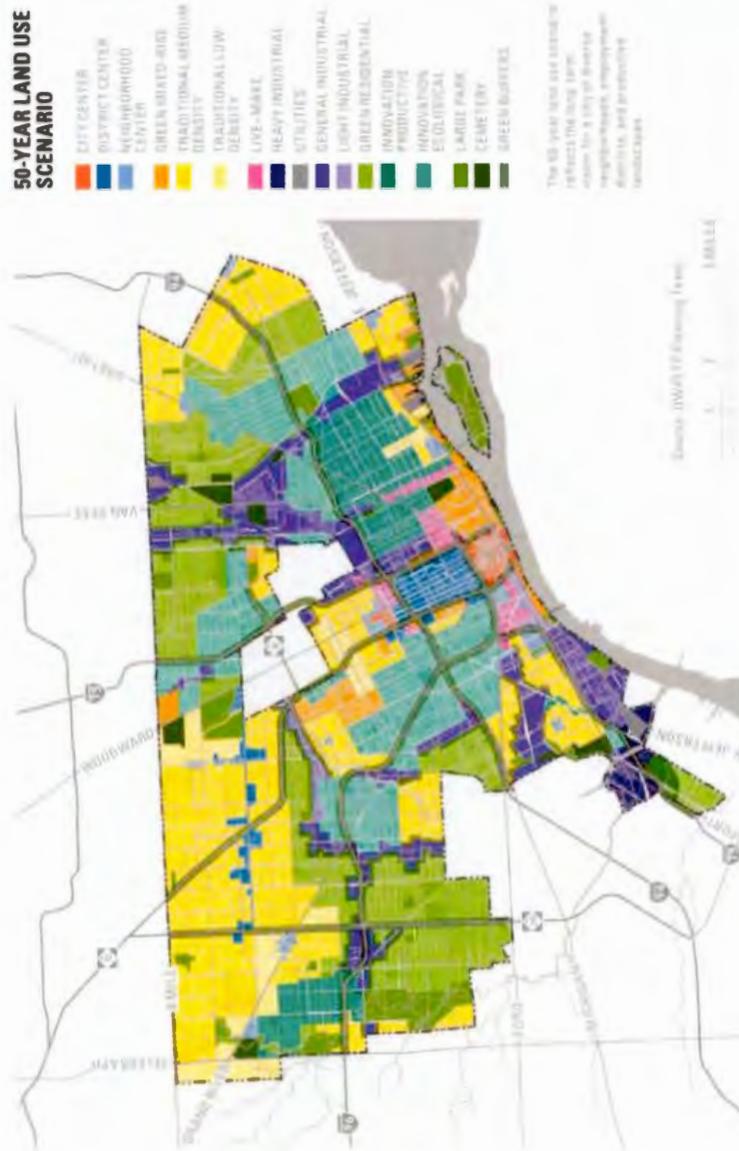


Figure 5.1 – Scénario d'utilisation du sol sur 50 ans à Détroit

Source : Detroit Future City, 2012.

²¹ Par infrastructures vertes, on entend des espaces verts, ouverts et pour des besoins d'agriculture urbaine tandis que les infrastructures bleues font référence à des usages de rétention d'eau, de réutilisation productive locale et des activités récréatives diverses (Detroit Future City, 2012).

Cette nouvelle façon de concevoir l'utilisation du sol entraîne donc nécessairement une redéfinition majeure du rôle et des usages actuels des espaces urbains de Détroit qui peuvent entraîner une réduction importante des services publics qu'on y dispense : eau courante, électricité, collecte des déchets, entretien routier et transport collectif (Detroit Future City, 2012). En ce qui concerne ce dernier élément, les concepteurs du plan proposent une reconfiguration des principaux axes de transports routiers pour maintenir uniquement quelques axes de transports express (calqués sur les six artères de la ville) permettant de relier les principaux pôles d'emploi de Détroit (*Ibid.*). Pour la presque totalité des autres secteurs habités, le plan prévoit une réduction importante de la population pour les concentrer dans les secteurs centraux de la ville. Les quartiers n'étant pas aussi denses que par le passé, il devient inutile de financer un réseau de transport en commun qui n'est plus rentable à cet endroit. La figure 5.2, à la page suivante, montre cette proposition à l'échelle de la ville.

Pour ce qui est de l'emploi, le plan prévoit qu'il va doubler d'ici 2030 pour atteindre un ratio de 50 emplois par tranche de 100 résidents comparativement à 27 actuellement (Detroit Future City, 2012). Ces emplois proviendraient principalement de sept pôles à l'échelle de la ville visant ainsi à augmenter les opportunités de croissance des entreprises dans le secteur industriel moderne, les technologies de l'information, la production créative, les soins de santé privée, l'éducation et l'entrepreneuriat local. Les analyses démontrent que 51 % des emplois à Détroit se concentrent dans ces sept pôles, tandis que le centre-ville emploie à lui seul 21 % des travailleurs de Détroit (*Ibid.*). L'objectif ici est de soutenir le développement économique dans ces secteurs en y concentrant les investissements publics pour permettre d'y consolider et d'y accroître les emplois disponibles. La figure 5.3, à la page 155, montre la localisation de ces sept pôles d'emplois de Détroit.



Figure 5.2 – Les futures routes de transport en commun à Détroit

Source : Detroit Future City, 2012.

Pour les espaces urbains situés à l'extérieur de ces pôles d'emploi, mais où on ne planifie pas d'y consolider de l'habitation, les concepteurs du plan privilégient la création d'un futur réseau d'espaces ouverts voués à des activités productives et récréatives (Detroit Future City, 2012). C'est plus que le tiers de la superficie de Détroit qui serait planifié en fonction de ces nouveaux besoins identifiés pour des secteurs résidentiels actuellement déstructurés. Selon plusieurs de nos entrevues, le problème principal de ce plan réside dans le fait que la population locale estime que le plan cherche à compléter la destruction des milieux de vie et du tissu résidentiel restant – engendrée par la dévitalisation de la ville au cours de la 2^e moitié du 20^e siècle – pour en recréer des espaces productifs voués à des entreprises privées ou à un usage écologique voué au retour de la nature en ville. La figure 5.4, à la page suivante, montre les divers modes d'occupation du sol qui y sont prévus.

Toutefois, l'un des problèmes majeurs soulevés par ce processus demeure dans l'idée d'un partenariat public-privé, financé par des fondations privées et qui orientent le développement urbain de Détroit en fonction des priorités établies par les élites de la ville. Dans ce contexte et selon plusieurs de nos entrevues, les acteurs communautaires se méfient de ce plan même s'il cherche à répondre à des besoins concrets identifiés par les habitants de Détroit. Par ailleurs, le plan n'a pas de statut formellement reconnu par la Ville même si plusieurs acteurs du développement urbain (politiques, économiques et communautaires) s'y réfèrent pour planifier le développement de demain (*Ibid.*). Pour justifier leurs projets d'intérêts privés, ils vont se référer à ce plan qui leur accorde raison, même si celui-ci est en opposition avec le plan d'urbanisme officiel de la ville. Comment, dans ce contexte, justifier les décisions politiques en aménagement du territoire sans paraître vouloir répondre aux intérêts des grands conglomérats privés qui cherchent à capitaliser leurs investissements sur des espaces vacants improductifs dans la ville de Détroit ?



Figure 5.4 – Le futur réseau d’espaces ouverts de Détroit

Source : Detroit Future City, 2012.

We need to take a moment and make sure that the political led projects, the grassroots led projects and the intermediary projects are all following something that is held up by city codes and policies. Because while the Strategic Framework is great as a decision guiding tool, it's not what is going to hold up a land disposition strategy. And you'll see that, as I was saying land is so contentious, when the City makes it possible for Hantz Farms to have a lot of land, it's very controversial because no one knows why they choose Hantz Farms over maybe if someone else wanted that land. So, I think that's going to become more of an issue in the future (Extrait d'entrevue: AE2).

5.2.3 Les plans d'amélioration des conditions et de la qualité de vie

Pendant ce temps, des initiatives citoyennes se multiplient et différentes organisations travaillent sur leurs propres outils de planification urbaine en collaboration avec des groupes de développement communautaire comme le *Community Development Advocates of Detroit* (CDAD). Selon nos entrevues avec les acteurs communautaires, ces initiatives sont fréquentes puisqu'elles cherchent à pallier à l'absence d'engagement réel de la part de la municipalité de Détroit qui ne se préoccupe pas de leur sort. C'est le cas du Lower Eastside où les organisations communautaires du secteur ont travaillé ensemble entre 2010-2012 pour mettre en place un plan collaboratif de stabilisation des quartiers de l'est de la ville : *Lower Eastside Action Plan* (LEAP, 2012). Le plan est une réponse des organismes communautaires de l'est de Détroit qui ont identifié les principaux problèmes du secteur, soit le déclin démographique qui se poursuit, la diminution de la densité des quartiers habités et l'expansion rapide des terrains et bâtiments vacants. Les organismes communautaires et les habitants de ces quartiers cherchent à insuffler un nouveau dynamisme au secteur en identifiant les zones en transformation pour des usages verts, mais aussi des secteurs résidentiels, commerciaux, industriels et des noyaux de villages (ou cœur de quartier) où la communauté peut se rassembler (*Ibid.*). La figure 5.5, à la page suivante, montre cette vision qui est considérablement différente de celle des acteurs économiques (nous y reviendrons au chapitre 6).



Figure 5.5 – Orientation future de la zone du LEAP à l’est de Détroit

Source : LEAP, 2012.

Springwells, dans le sud-ouest de la ville, est un autre de ces quartiers où, en 2012, s'amorce un processus de participation citoyenne en vue d'adopter son nouveau plan d'amélioration de la qualité de vie dans le quartier (Urban Neighborhood Initiatives, 2012). Durant six mois, l'organisme ayant coordonné ce processus a mené diverses formes de consultations publiques, dont une centaine d'entrevues individuelles avec différents représentants de la communauté, une dizaine de groupes de discussion, 300 sondages remplis et deux événements de rassemblement public (*Ibid.*). La figure 5.6, à la page suivante, indique l'emplacement des principaux projets identifiés par la communauté.

Les principaux projets identifiés par la communauté sont : (1) le développement de marqueurs territoriaux et identitaires au quartier, (2) un tribunal communautaire de justice ancré localement, (3) un projet de murale sous les viaducs du secteur, (4) la revitalisation de l'artère commerciale, (5) le développement de parcs et d'espaces verts, (6) la mise en place d'une clinique vétérinaire à faible coût, (7) l'agrandissement du centre culturel, (8) la rénovation ou démolition stratégique des secteurs résidentiels fragile du quartier et (9) la création d'une nouvelle allée verte dans un secteur historique de Springwells (Urban Neighborhood Initiatives, 2012). L'objectif de ce plan est de consolider un milieu de vie complet pour la population locale afin qu'elle ait accès à l'ensemble de ses besoins dans le quartier habité.



Figure 5.6 – Localisation des projets communautaires et citoyens dans Springwells

Source : Urban Neighborhood Initiatives, 2012.

Enfin, les organismes communautaires regroupés dans le quartier de Brightmoor, au Nord-Ouest de la ville, lancent en 2013 leurs propres processus de planification et de consultation citoyenne pour élaborer un plan d'utilisation du sol et d'amélioration de la qualité de vie : *Restore the 'Moor* (Brightmoor Alliance, 2014). Ce plan cherche à consolider les initiatives entreprises par la communauté selon une approche localisée et parcellaire permettant d'identifier les secteurs pouvant accueillir différents types de projets communautaires et citoyens. Près de 1200 résident-e-s de Brightmoor ont participé au processus consultatif afin d'identifier les priorités de développement urbain du secteur.

Similairement au LEAP plan du Lower Eastside, *Restore the 'Moor* vise à consolider le secteur résidentiel en place, créer un centre villageois et une zone commerciale dynamique tout en développant des projets alternatifs d'utilisation du sol comme l'agriculture urbaine, le tourisme et l'aménagement d'espaces récréatifs (Brightmoor Alliance, 2014). Dans ce contexte, diverses autres recommandations ont été formulées en ce qui concerne la sécurité et la réduction du crime, l'accès au transport collectif, l'utilisation concertée et intégrée des espaces vacants du secteur, l'amélioration des services publics (dont l'éducation), le développement de programmes d'employabilités locales et la création d'emplois locaux (*Ibid.*). La figure 5.7, à la page suivante, montre ce plan d'utilisation du sol dans le quartier de Brightmoor.

Les orientations et les aménagements planifiés par le milieu communautaire cherchent à favoriser la réappropriation des espaces vacants du quartier en participant à la réutilisation et la transformation de ces terrains pour des usages à court et long termes. Dans la même logique, les interventions qui suivent ces plans doivent contribuer à l'amélioration de la qualité de vie et la rétention des résident-e-s habitants à proximité.

After so many years and decades of disinvestment, I think getting ahead of the issues in a way that also retains the communities that stayed all these years is a huge challenge. We're so behind the eight ball and now, as a collective of people, we're trying to make Detroit a better place. We're all trying to work as quickly as possible so that that community or that family that tomorrow night at diner was going to start talking about when are they going to move out, never have that conversation (Extrait d'entrevue: AC3).

5.2.4 Les rôles et responsabilités de la Ville de Détroit

Pour sa part, selon nos entrevues (AP3), la Ville de Détroit doit adopter son propre plan d'urbanisme, car celui de 2009 ne répond plus aux besoins actuels de la ville et à la vision de développement du maire ainsi que les autres acteurs concernés. Mike Duggan, premier maire blanc de la ville de Détroit depuis 1973, a été élu en 2013 sous la promesse de stabiliser les quartiers en déclin, d'attirer des nouvelles populations et d'étendre le cadre bâti à partir de ces secteurs en transition (*Ibid.*). Pour lui, l'enjeu est de mettre cette vision à exécution dans un plan cohérent tout en évitant de consulter à nouveau la communauté locale²². Ce plan devra faciliter la réconciliation entre les différentes visions des acteurs économiques, des organismes communautaires et des résident-e-s tout en favorisant l'implantation des initiatives ciblées par ces mêmes communautés à l'échelle locale.

Our Master Plan effort now has been to look at those three visions and begin to reconcile that. Almost take that 2004 Master Plan process and update it in the sense that "Ok, which areas can actually grow and which ones need to take some of these greening considerations that were looked at with CDAD and DFC". And then when DFC and CDAD don't necessarily agree how can we reconcile those [...] So our Master Plan effort has mostly been reconciliation between these two plans where CDAD and DFC both did some work, but also

²² Selon nos entrevues (AP3), plusieurs acteurs du développement urbain à Détroit ont identifié le problème du *planning fatigue* actuellement, soit le fait de consulter trop fréquemment la population sans faire de retour sur les interventions qui sont planifiées en fonction des besoins exprimés lors de ces événements de participation citoyenne.

kind of a recalibration as “Ok, we’ve seen some things done on the ground. We saw some creative uses of open space. How can this more permanent vision use some of those lessons learned to create a new vision”? So, the update of the Master Plan is basically to paint out a lot of the work that has already been done, but also revisiting some of that work that’s been done after we’ve seen some projects on the ground (Extrait d’entrevue: AP3).

Par ailleurs, selon nos entrevues (AP3), les acteurs politiques cherchent à développer des nouvelles opportunités de planification urbaine dans les quartiers péricentraux qui sont complètement dévitalisés. La planification « ouverte » des espaces vacants (*open space planning*) devient extrêmement populaire à Détroit avec diverses interventions urbanistiques innovantes qui visent notamment à trouver un usage autre que la fonction résidentielle traditionnelle (Gallagher, 2010 ; 2013). Pour ce faire, les acteurs politiques appuient les initiatives citoyennes en place tout en développant leurs propres initiatives. L’introduction d’une nouvelle composante d’agriculture urbaine, la construction d’infrastructures vertes et la requalification des sites en friche sont des solutions apportées par la municipalité pour inverser la dévitalisation des secteurs en perte de vitesse et appuyer la communauté locale dans ses démarches (*Ibid.*).

5.3 Les programmes de développement urbain

Comme nous venons de le voir, les différents acteurs du développement urbain à Détroit mettent en place des programmes destinés à répondre aux besoins identifiés par les professionnels de l’aménagement du territoire et la population locale. Ces programmes diffèrent selon l’enjeu de développement urbain auquel il s’adresse : développement économique, développement résidentiel, conversion des espaces vacants, employabilité locale, développement commercial et soutien aux initiatives citoyennes.

Tableau 5.2- Résumé des programmes de développement urbain à Détroit

Nom du programme / initiative	Année	Acteurs impliqués	Objectif
Detroit Auction Program	2014	Detroit Land Bank Authority	Ce programme vise à vendre des maisons saisies pour défaut de paiement afin de favoriser une nouvelle habitation dans les secteurs au point de basculement.
Side-lot initiative	2014	Detroit Land Bank Authority	Ce programme cherche à vendre des lots vacants situés dans des secteurs denses où le voisinage peut en faire un usage secondaire.
Demolition and nuisance abatement program	2014	Detroit Land Bank Authority	Ce programme cherche à s'attaquer aux immeubles abandonnés ou en ruine de Détroit et à identifier les propriétés en défaut de paiement pour récupérer les immeubles abandonnés.
Blight Removal Taskforce	2014	Partenariat public-privé	Cette initiative vise à identifier et démolir les structures abandonnées ou en ruine à Détroit pour réduire l'impact de l'état d'abandon de certains quartiers.
Motor City Match	2015	Ville de Détroit et DEGC	Ce programme jumelle des entreprises avec des propriétaires immobiliers tout en offrant des subventions, prêts et conseils pour favoriser ces <i>matches</i> et encourager l'entrepreneuriat collectif ainsi que l'ouverture d'une gamme de services diversifiés.
SWOT City	2006	Techtown Detroit	Ce programme vise un accompagnement aux entreprises pour de l'aide au lancement, à la stabilisation et à la croissance dans six quartiers en difficulté à travers Détroit.

New Economy Initiative	2007	OBNL en partenariat privé	Ce programme de réseautage, de soutien à l'entrepreneuriat et aux entreprises locales dans la région métropolitaine de Détroit vise à offrir différents services : accès aux capitaux, développement de projets, aide à la localisation, attraction et rétention de main-d'œuvre et partage des outils d'aide à la recherche de même que du mentorat.
Live Downtown / Live Midtown	2011	Downtown Detroit Partnership et Midtown Detroit Inc.	Ces programmes visent à encourager l'habitation abordable à Détroit en offrant des incitations fiscales aux employés des grandes institutions du secteur (hôpitaux, universités, ...).
Build a Garden	Depuis 1987	The Greening of Detroit	Ce programme vise à soutenir des initiatives citoyennes de jardinage collectif dans la communauté et offrir des ressources et outils gratuitement pour ceux qui veulent apprendre.
Youth Employment / Southwest Urban Arts Mural / Southwest Rides Youth Earn-A-Bike program	Depuis 1997	Urban Neighborhood Initiatives	Ces divers programmes d'employabilité pour les jeunes cherchent à favoriser l' <i>empowerment</i> social de la communauté locale.
Hope Village Initiative	2010	FOCUS : HOPE	Ce programme vise à offrir une éducation de qualité aux enfants et aux familles du milieu, la création d'opportunités économiques et la transformation de l'environnement bâti.

5.3.1 La réutilisation des espaces vacants par le *Land Bank* de Détroit

Un des programmes les plus populaires à Détroit actuellement est celui de la vente aux enchères mené par le *Detroit Land Bank Authority* visant à réutiliser les terrains vacants, abandonnés et saisis par la municipalité à des fins plus productives (Detroit Land Bank Authority, 2016). Pour ce faire, le *Land Bank* met en vente des maisons vacantes pour des prix aussi bas que 1000 \$ si elle est en ruine ou 125 000 \$ pour une maison récemment rénovée (*Ibid.*). L'objectif est de cibler des secteurs riches en habitation, mais qui se retrouvent proche du point de basculement vers une dévitalisation importante, pour encourager des nouveaux résident-e-s à acquérir une propriété. Il s'agit là d'un moyen efficace d'encourager de nouveaux acheteurs à venir s'installer à Détroit plutôt que de simplement démolir les structures en place et créer encore plus d'espaces vacants dans la ville. Aujourd'hui, Détroit est considéré comme l'une des villes où devenir propriétaire est une des actions les plus simples, accessibles et abordables dans le monde (Goldstein, 2017).

Selon nos entrevues (AP5), le *Land Bank* vend aussi des lots vacants en ligne à travers son *Side-lot Initiative* qui permet à ces lots d'être acquis par le voisinage habitant à proximité à un faible coût de 100 \$ pour des usages secondaires à leur propriété. Par usage secondaire, on entend petits jardins, grandes cours, jeux libres pour enfants, etc. Cette vente est acceptée en échange d'une garantie que le nouveau propriétaire s'occupe de l'entretien de ces terrains, ce qui participe à la réduction des espaces vacants dans la ville et permet une augmentation des valeurs foncières des propriétés adjacentes (*Ibid.*). Il y a même des organismes communautaires qui ont des programmes d'accompagnement, comme dans le quartier de Springwells, où l'organisme local *Urban Neighborhood Initiative* offre un financement de 250 \$ pour permettre aux propriétaires de clôturer les nouveaux lots acquis de cette façon et rendre l'espace de voisinage plus attractif (*Ibid.*).



Figure 5.8 – Exemple de *side-lot* récemment acheté et clôturé à Détroit

Source : Photo de l’auteur, 2015.

Le *Land Bank* assure également la gestion de deux autres programmes importants à Détroit : le programme de démolition et celui pour la réduction des nuisances. Selon nos entrevues (AP5), le programme de démolition permet de s’attaquer aux immeubles abandonnés ou en ruine qui appartiennent à la Ville en démolissant environ 4000 maisons par année. Le programme de réduction des nuisances, lui, permet d’identifier ces propriétés, de retracer les propriétaires et de les poursuivre en justice pour les forcer à céder la propriété au *Land Bank*, la vendre à une partie prenante ou la réhabiliter eux-mêmes (*Ibid.*). Par le biais de ces programmes, le *Land Bank* est outillé pour faire face aux préoccupations grandissantes de la municipalité de Détroit, et de celles d’une portion de sa population résidente inquiétée face au grand nombre de friches dans le quartier qui peuvent avoir des conséquences négatives, soit l’insécurité, les risques d’incendie, la criminalité, etc. (*Ibid.*).

Avec ces trois programmes, le *Land Bank* de Détroit est en mesure de réduire l'emprise des espaces vacants et en ruine dans la ville tout en accordant des droits de propriété à de nouveaux arrivants en quête de propriétés abordables ou à des propriétaires présents qui souhaitent transformer l'usage du lot à des fins secondaires. Depuis 2014 et jusqu'à maintenant, ces programmes ont permis de vendre plus de 3550 propriétés, près de 10 000 *side-lots* et ont contribué à la démolition de pratiquement 15 000 propriétés à travers la ville de Détroit (Detroit City, 2018A ; 2018B ; 2018C ; 2018D). L'objectif visé est de réaliser des interventions concertées dans certains secteurs identifiés préalablement, de raser les structures en ruine et de donner une nouvelle fonction ainsi qu'un nouvel usage aux espaces vacants de Détroit plutôt que de les laisser sombrer lentement dans l'oubli.

A lot of key historic sites have been torn down in a sort of unjustified manner. You've also seen a miscalculation of future needs and so I've seen a lot of demolition in areas where there's burdening demand for housing so you're sort of shooting yourself in the foot. A lot of demolition really sort of breaks up the street grid and makes it unpleasant to engage with the city as a pedestrian. [...] There's really been a focus on driving big numbers and that comes out of the political realm. Typically, and this is especially true for past Mayors and not so much for this one, but they loved to demolish 10,000 homes as a key issue on their campaign for Mayor. That was Mayor Bing. And so, a lot of professional staff gained this mentality of just trying to add to the number of addresses that have been torn down and not really paying attention to the impacts on neighborhoods. I think that most interventions at the City's disposal really need to be surgical in nature and not necessarily just used as a way to keep score for politicians (Extrait d'entrevue: AP5).

5.3.2 La stratégie de démolition massive (*blight removal*) à Détroit

Bien que les programmes du *Land Bank* soient considérés comme bénéfiques pour la municipalité et ses résident-e-s, certains chercheur-euse-s estiment que ces programmes contribuent à la destruction de quartiers entiers. Cette politique de démolition massive (*blight removal*) est jugée néfaste pour Détroit et sa population

résidente, car elle participe à la destruction de milieu de vie où vivent des personnes à faible revenu (Briche, 2016). Déjà, plus de 150 millions de dollars ont été mobilisés à travers différents fonds publics permettant la démolition de près de 11 000 structures en quelques années seulement (Spangler, 2015). Selon plusieurs de nos entrevues, le problème est tellement grand et préoccupant qu'un grand partenariat public-privé a été initié, sous les efforts du multimilliardaire Dan Gilbert, avec la création d'un OSBL – le *Detroit Blight Removal Taskforce* –, qui a pour objectif d'éliminer les espaces vacants et en ruine de Détroit.

Dans ce contexte, cet organisme a identifié 84 641 parcelles de terre qui sont en ruine à Détroit dont 93 % ont des structures en place et plus de 6000 comportent des lots vacants avec des déversements de déchets (Detroit Blight Removal Task Force, 2014). De ces parcelles, 40 000 ont été identifiées pour un besoin urgent de démolition tandis que les 38 000 autres structures recensées par la coalition sont considérées à risque et pourraient faire l'objet d'interventions futures visant à les restaurer à un état plus naturel (*Ibid.*). Au final, la coalition identifie qu'environ une propriété sur trois (30 %) à Détroit fait l'objet de vacances pouvant mener à un danger public (entrée par effraction, incendie, vol de matériaux, etc.) et nécessitant une intervention immédiate ou future de la municipalité (*Ibid.*). La figure 5.9, à la page suivante, démontre l'ampleur de la problématique identifiée par le *Blight Removal Task Force* à Détroit.

Pour faire face à cet enjeu d'une ampleur réelle, mais également soutenu par des acteurs avec des intérêts d'investissements à Détroit, la coalition estime que le projet de réduction des nuisances physiques de la vacance coûtera près de 850 millions de dollars (Detroit Blight Removal Task Force, 2014). De ce montant, il est prévu qu'environ 368 millions de dollars proviennent des fonds fédéraux de réinvestissement et de restructuration post-faillite de la ville, soit environ 26 % des fonds totaux (*Ibid.*). Outre ce montant, un autre 88 millions de dollars sera détourné

Dans ce cadre, l'ambition du nouveau maire Duggan est de « recréer les conditions propices à un retour des investissements privés sur ces terrains rasés en vue de l'installation de ménages aux critères socio-économiques plus désirables » (Briche, 2016, p. 15). La mairie a donc identifié six quartiers prioritaires qui en sont au « point de basculement » (*tipping point*) et où elle souhaite réaliser des interventions de redéveloppement. Ces quartiers correspondent au profil socio-économique des ménages recherchés par la municipalité, mais dont les défis de la dévitalisation menacent l'existence même de ces secteurs (Briche, 2016). On voit donc ici des intérêts partagés par les acteurs politico-institutionnels et les acteurs économiques de Détroit dans la mesure où ils souhaitent redynamiser les secteurs périphériques en fonction de leurs priorités.

One of our main priorities is blight removal as you can probably tell. That's the center of all of our involvement. In terms of blight removal, things have really been picking up. The Detroit Land Bank Authority has done an amazing job of taking their limited resources, the Department of Housing and Urban Development (HUD) funding that they've gotten, and distributed it in the best way that they can. They really prioritize cleaning entire blocks of blight. If they find high priority blocks where there's just one or two houses that are blighted and if they can knock those houses that are blighted down, that entire block is completely different for all of the families that live on that block. That strategy, I think has really helped prioritize the blight removal and, of course, there's so much blight that needs to come down that it's hard to prioritize because it's everywhere, but they've done a really amazing job (Extrait d'entrevue: AE5).

Il est donc possible d'affirmer que cette stratégie de démolition massive de structures en ruine vise à libérer l'investissement immobilier potentiel et à accélérer la circulation du capital en créant de nouveaux espaces d'accumulation qui correspondent aux éléments fondamentaux de l'urbanisme néolibéral (Weber, 2002). Elle aurait également un objectif caché, soit celui de se débarrasser des communautés les plus stigmatisées de la ville en réduisant leurs présences dans certains quartiers (Briche, 2016). En ce sens, les politiques de démolition participent au processus de

destruction-créatrice privilégiant la démolition des quartiers ciblés plutôt que la réhabilitation des logements pour y garder les ménages à faible revenu (*Ibid.*).

The scale of demolition is equally vast (as urban renewal), but the vision of what will replace it is piecemeal, speculative, and linked to funding sources that will likely never materialize. [...] Actualized right-sizing is not a post-growth epiphany; it is an attempt to *reset growth* by converting the most expensive parts of the territorial social economy into a new investment opportunity (Hackworth, 2015, p. 28).

5.3.3 Le développement économique et commercial de Détroit

D'autres programmes sont mis en place à Détroit pour s'attaquer à la croissance économique de la ville en partenariat avec des agences de développement économique. On pense au programme très populaire de *Motor City Match*, partenariat entre la Ville et le *Detroit Economic Growth Corporation* (DEGC). Ce programme jumelle des entreprises avec des propriétaires immobiliers tout en offrant des subventions, prêts et conseils pour favoriser ces *matches* et encourager l'entrepreneuriat collectif ainsi que l'ouverture d'une gamme de services diversifiés (Motor City Match, 2016). Jusqu'à maintenant, plus de 367 espaces collaboratifs ont été créés à Détroit ce qui a permis de servir les intérêts de 1150 entreprises cherchant des locaux dans la ville et grâce à l'accès à un financement public-privé de plus de six millions de dollars pour répondre à ces besoins (*Ibid.*). Bien que la majorité de ces espaces se retrouvent dans les quartiers centraux de Détroit, il existe des espaces à l'extérieur du centre qui répondent aux besoins de développement économique et de création d'emplois dans les quartiers périphériques (voir figure 5.10 à la page suivante).

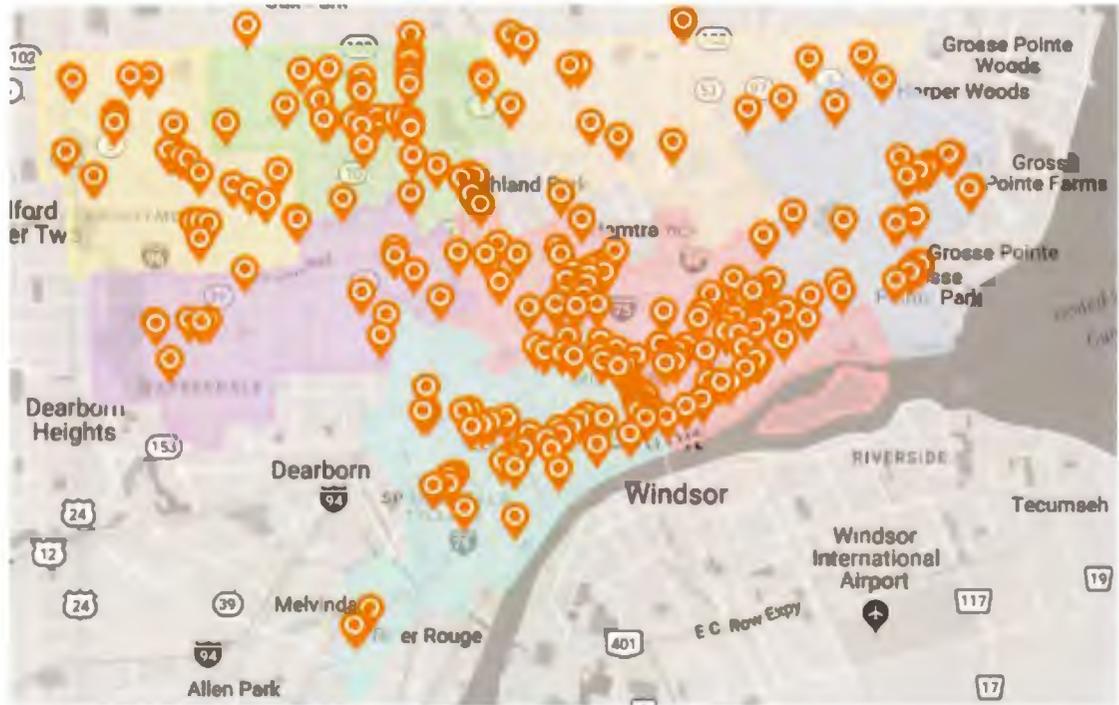


Figure 5.10 – Localisation des espaces de partage dans le cadre du programme *Motor City Match*

Source : Motor City Match, 2016.

En 2000, la *Wayne State University*, le Centre médical de santé *Henry Ford* et *General Motors* ont fondé un OSBL du nom de *TechTown Detroit* dont l'objectif est de soutenir le lancement d'entreprises dans l'industrie des technologies de l'information et des communications et d'assurer la revitalisation des artères commerciales à travers la ville (TechTown Detroit, 2016). Avec son programme de *SWOT City*, les employés de *TechTown* offrent un accompagnement aux entreprises pour de l'aide au lancement, à la stabilisation et à la croissance dans six quartiers à travers Détroit, dont Brightmoor, Southwest Detroit et East Jefferson (*Ibid.*). En 10 ans, *TechTown* a soutenu les démarches d'environ 2000 entreprises qui souhaitent s'installer à Détroit contribuant, par le fait même, à aider les grandes artères

commerciales de la ville à prospérer (*Ibid.*). Ces démarches ciblent les quartiers centraux de la ville, mais elles sont aussi dans d'autres quartiers de Détroit.

We developed the SWOT City program which was first launched in Brightmoor to work with existing businesses around sustainability and growth. *Sweet Potato Sensations* is a great example in Brightmoor of one of the businesses that, when we launched, has continued to grow and be successful. Helping them be able to not only stabilize the business, but grow and get more equipment to meet more demand. Being able to get her product into *Whole Foods* and currently looking to work with her to get her website going so she can do e-commerce. And so, she was able to hire more people, and that's one of the key things that are important for neighborhoods. Whereas Downtown and Midtown is great, but people want products, services, walkability and vibrancy also in the neighborhoods (Extrait d'entrevue: AE6).

De façon similaire, la *New Economy Initiative* est un OSBL financé par des fondations privées à hauteur de 134 millions de dollars offrant un programme de réseautage, de soutien à l'entrepreneuriat et aux entreprises locales dans la région métropolitaine de Détroit (New Economy Initiative, 2018). Parmi les différents services offerts, il y a l'accès à des capitaux privés, le développement de projets, l'aide à la localisation, l'attraction et la rétention de la main-d'œuvre et le partage des outils d'aide à la recherche de même que des programmes de mentorat (*Ibid.*). Depuis 2007, la *New Economy Initiative* a octroyé plus de 400 subventions pour soutenir les efforts logistiques de plus de 100 organisations de développement économique permettant d'aider le démarrage et la croissance de 9500 entreprises dans le Sud-est du Michigan (*Ibid.*).

5.3.4 Attraction et développement résidentiel à Détroit

D'autres programmes cherchent à encourager l'attraction et le développement résidentiel au centre de la ville avec d'importants programmes de subvention privée

comme *Live Downtown* et *Live Midtown*. Ce dernier a été lancé en 2011, pour une durée de cinq ans et a un budget annuel de plus de deux millions de dollars (Briche, 2016). Il offre des incitations fiscales aux employés des grandes institutions du secteur, comme les hôpitaux et les universités, pour la location ou l'achat de logements dans le quartier de Midtown. Bien que l'objectif initial soit d'encourager l'habitation abordable à Détroit, 51 % des nouveaux arrivants à Midtown ont un revenu annuel dépassant les 40 000 \$ et 60 % des résident-e-s qui ont recours à ce programme n'ont jamais habité Détroit auparavant (*Ibid.*). Il existe donc une différence importante entre les intentions des OSBL et fondations privés ainsi que l'impact concret du développement sur le cadre bâti et les populations qui en bénéficient.

There's been a ton of development in the main core of the city, the Downtown area. They can't build enough housing. There are so many people that are trying to move into the Downtown area. A lot of young professionals. That's really the biggest thing that's been happening. A lot of lofts and a lot of apartments. [...] the first floor retail and restaurants with apartments above it. We have a lot of those projects going on. But then there's also been a lot of rehab of old commercial buildings in the Downtown and Midtown area where you have all these historic buildings. [...] You have a lot of investment there (Extrait d'entrevue: AP2).

5.3.5 Le développement communautaire à Détroit

Pour leur part, les organismes communautaires de Détroit développent des programmes à une plus petite échelle qui répondent à des besoins importants de la communauté. *The Greening of Detroit* utilise son programme *Build a Garden* pour soutenir des initiatives citoyennes de jardinage collectif dans la communauté et offrir des ressources et outils gratuitement pour ceux qui veulent apprendre (Greening of Detroit, 2015). *Urban Neighborhood Initiatives*, établi dans le quartier de Springwells, possède plusieurs programmes d'employabilité pour les jeunes (*Youth*

Employment program), de production de murales dans le quartier (*Southwest Urban Arts Mural program*) de même qu'un programme de réparation de vélo (*Southwest Rides Youth Earn-A-Bike program*) pour favoriser l'*empowerment* social de la communauté locale (selon nos entretiens avec AC3). Le *Hope Village Initiative* est un autre programme de l'OSBL *Focus : HOPE* visant à offrir une éducation de qualité aux enfants et aux familles du milieu par la création d'opportunités économiques pour les membres de la communauté et la transformation de l'environnement bâti pour améliorer la qualité de vie des résident-e-s à proximité (*Focus : HOPE*, 2018).

Tous ces programmes sont mis en place dans la mesure où ils répondent à des besoins concrets exprimés par la communauté et à la hauteur des moyens financiers, techniques et organisationnels des organismes communautaires. À la différence des autres types de programmes, ceux des organismes communautaires sont beaucoup plus diversifiés et à plus petite échelle puisqu'ils répondent à des besoins quotidiens exprimés par la communauté locale avec laquelle ces organismes sont sans cesse en contact. Pour certains acteurs communautaires, la nature de leur travail est difficile à expliquer, car elle est diversifiée et agit comme une première ligne de secours pour les personnes à faible revenus dans le besoin.

The work we do sometimes is hard to describe because a lot of what we do that's most important is about being in the community, having these relationships, listening, hearing what people are saying and making the connections between the issues, departments and people. Kind of almost like brokering resources to concerns in a way. And a lot of organizations that do case work, they don't have the time to do that. They sit in their cubicle, no offense because its important work, and they see their clients. Client 1, client 2, client 3, etc. They don't know that the block the client goes home too has three abandoned homes, the sidewalk's crumbling, etc. We're more in this "literally on the sidewalk" mode and I think that's becoming more common now to be looking at comprehensive community development. For neighborhoods that's huge, because bringing a bunch of new housing doesn't change a neighborhood by itself (Extrait d'entrevue: AC3).

5.4 Les projets urbains de grandes et petites tailles

Dotés de documents de planification urbaine et de programmes de développement urbain, les acteurs du développement urbain à Détroit ont les outils en main pour planifier des interventions physiques sur le territoire. Par le passé, ils ont privilégié des projets de grande envergure. On pense notamment au réaménagement du *Riverfront* pour en faire une promenade urbaine le long de la rivière Détroit, à la construction du *Cobo Center* (Centre de congrès international) – pour accueillir parmi d’autres événements le *Detroit Auto Show* –, à la reconstruction de la place publique *Campus Martius* au milieu du centre-ville qui comprend des scènes extérieures et un anneau de glace l’hiver, et à la mise en place du *People Mover* dont nous avons parlé précédemment.

Encore aujourd’hui, selon nos entrevues, on se questionne sur la pertinence et l’utilité d’avoir aménagé ces infrastructures pour inverser le déclin à Détroit alors que 100 % de ces projets se situent au centre-ville de Détroit et qu’ils ont eu peu d’impacts sur le développement de la ville. Cette réalité amène plusieurs acteurs du milieu communautaire à questionner les intentions des autres acteurs, particulièrement les acteurs politiques. Ces derniers ont-ils une volonté réelle de relancer le développement urbain de la ville de Détroit tout en répondant aux besoins élémentaires des résident-e-s sur son territoire.

As a citizen of the city, I need to know the motives of the political actors in the city and especially the large political actors. My suspicion, once again, is that it’s really to redevelop the city in a way that makes it a more traditional city and economically viable in the sense of more investment. The real goal is to bring as much investment in the city as possible and I don’t think they really have much of an agenda of what that investment is as long as it’s real investment from large reliable corporations. For political actors, that’s the goal and to make sure that the people of the city aren’t upset or too upset about that (Extrait d’entrevue: AC6).

Tableau 5.3- Résumé des projets urbains à Détroit

Nom du projet (s'il existe)	Année	Acteurs impliqués	Objectif
Little Caesars Arena	2017	Famille Ilitch	Construction d'un nouvel amphithéâtre de hockey pour y déménager l'équipe des Red Wings de Détroit.
...	2007	Quicken Loans	Achat et rénovation de plusieurs immeubles du centre-ville de Détroit pour en assurer la location sur le marché privé (entreprises et résidences).
QLINE	2017	Partenariat public-privé	Construction d'un projet privé de tramway assurant un lien rapide entre le centre-ville et le quartier de <i>Midtown</i> .
...	2016	Ville de Détroit	Remplacement des lumières de rues à Détroit par de nouvelles lumières DEL.
...	2014	Ville de Détroit	Privatisation du service collecte des ordures et matières recyclables.
Heidelberg Project	Depuis 1980	Artiste local	Transformation de maisons vacantes et en ruine en un véritable projet d'art contemporain ouvert au public.
...	En continu	Regroupements d'acteurs communautaires et citoyens	Une diversité de petits projets de transformation à l'échelle locale et avec une forte appropriation locale.

5.4.1 *Little Caesars Arena* et le développement immobilier au centre-ville de Détroit

De nos jours, les grands projets urbains sont encore considérés comme des projets structurants et pouvant contribuer à ramener une croissance économique et un dynamisme dans le centre urbain. D'ailleurs, les acteurs politico-économiques de Détroit continuent à les privilégier. Un des exemples de ces grands projets est la

construction du *Little Caesars Arena*, le nouvel amphithéâtre de hockey des *Red Wings* de Détroit ouvert officiellement à l'automne 2017: Selon plusieurs de nos entrevues, l'amphithéâtre a été construit à neuf dans le quartier de Midtown pour éviter « le départ des équipes professionnelles de sports vers la banlieue ». Il remplace le *Joe Louis Arena* au centre-ville, construit à la fin des années 1970 pour les mêmes raisons, afin de créer un nouveau secteur de divertissement important dans un des quartiers les plus dynamiques de Détroit. La figure 5.11, ci-dessous, montre la phase de construction de l'aréna durant l'hiver 2016, soit près d'un an et demi avant son ouverture officielle.



Figure 5.11 – Construction du *Little Caesars Arena* à Détroit

Source : Photo de l'auteur (2016).

Prévu au coût initial de 450 millions de dollars, le coût final de l'amphithéâtre a doublé pour atteindre 863 millions \$ et comprend une contribution publique qui passe de 262 à 324 millions \$, soit un peu moins de 40 % du coût total assumé par la Ville

(Guillen, 2017). La contribution publique provient d'un prêt bancaire devant être remboursé en partie grâce à un plan de taxation foncière au centre-ville qui devrait permettre de payer le coût total du prêt avec intérêts estimé à 713 millions \$ (*Ibid.*). La Ville a également vendu 39 parcelles de terre à la famille Ilitch, propriétaire de l'équipe et instigateur du projet de développement dans Midtown, au coût d'un dollar alors que les terrains avaient une valeur estimée à près de 3 millions de dollars (Felton, 2014). Par ailleurs, la Ville de Détroit s'est entendue pour rembourser un montant de 74 millions \$ en capitaux privés si la firme *Olympia* responsable du projet (propriété de la famille multimilliardaire Ilitch) permet un développement additionnel de 200 millions \$ dans le secteur entourant l'amphithéâtre de hockey (Guillen, 2017). Enfin, bien que l'amphithéâtre reste la propriété du *Detroit Downtown Development Authority* (DDA), responsable du plan de taxation foncière au centre-ville, ce dernier le loue à *Olympia* qui conserve tous les revenus générés par les opérations à l'intérieur de l'aréna.

Un autre milliardaire ayant des intérêts économiques importants dans le centre-ville de Détroit est Dan Gilbert, le fondateur de *Quicken Loans*. Cette entreprise de prêts hypothécaires en ligne a fait fortune lors des années 2000 et durant la crise financière de 2008, mais ces pratiques douteuses sont mises en cause par le gouvernement fédéral actuel (Reindl, 2015). Gilbert déménage le siège social de son entreprise dans le centre-ville de Détroit en 2007 et procède à l'acquisition de nombreux immeubles à des prix très faibles pour y aménager un quartier dense, attractif pour les jeunes tout en assurant les intérêts de ses entreprises (Briche, 2016). Les analyses de certains chercheurs montrent que Gilbert a investi près de 1,7 milliard de dollars dans le centre-ville de Détroit, il a acheté 70 bâtiments iconiques de la ville et il a attiré 12 500 nouveaux travailleurs dans ces industries (*Ibid.*).

On surnomme communément le secteur du centre-ville « Gilbertville » et le secteur au nord de celui-ci (incluant une partie de Midtown) « Ilitchville » voulant ainsi

démontrer les liens très forts qui existent entre le secteur privé et la ville de Détroit. La figure 5.12, ci-dessous, démontre l'étendue de ces investissements tentaculaires dans les quartiers centraux de Détroit.

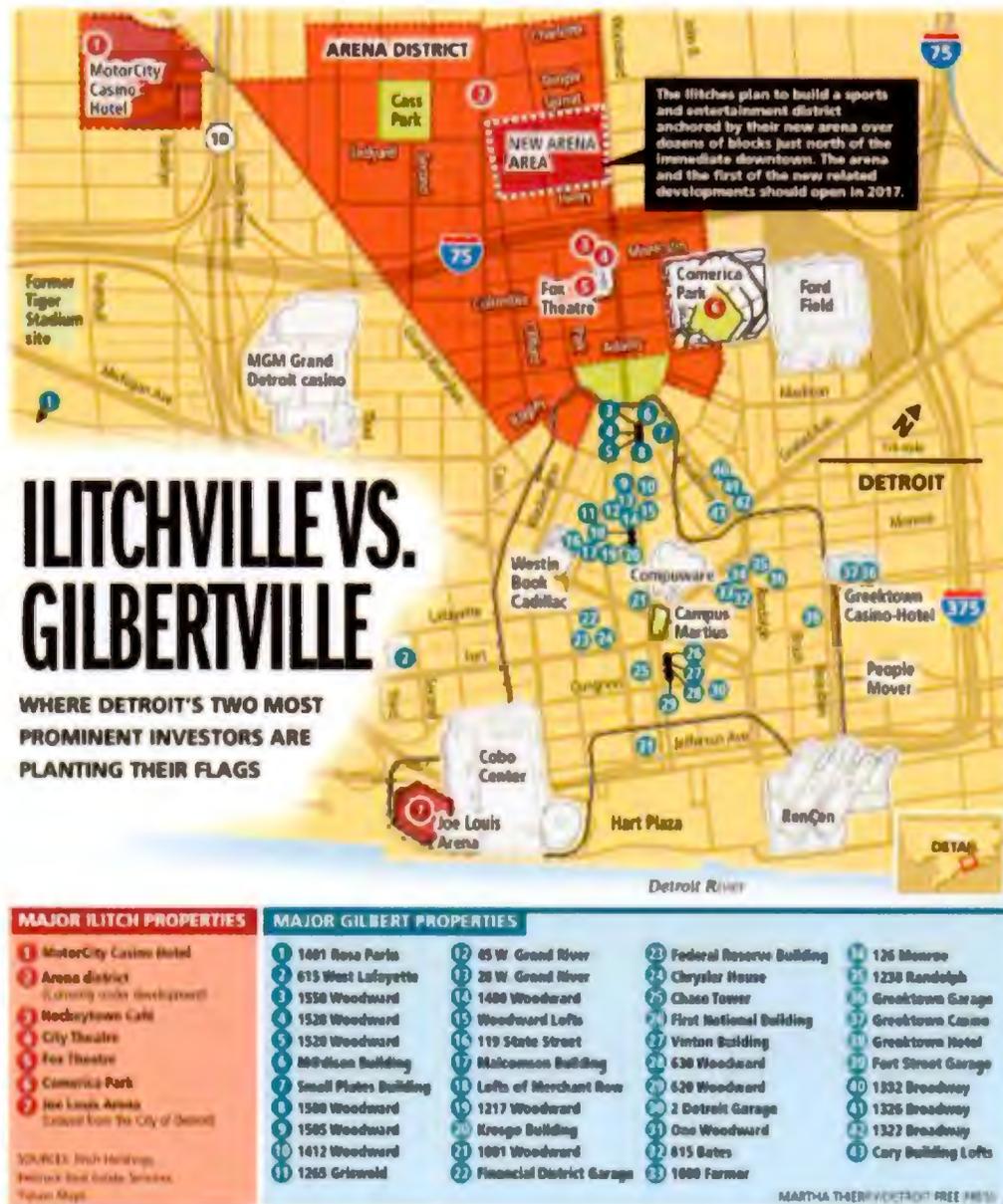


Figure 5.12 – La répartition des acquisitions de Dan Gilbert et de la famille Ilitch à Détroit

Source : Thierry, 2014.

5.4.2 Les projets de transport collectif à Détroit

Autre développement important au centre-ville de Détroit est le *QLINE* (voir figure 5.13 ci-dessous) un projet privé de tramway de 5,3 km qui longe les berges de Détroit, le centre-ville et le quartier de *Midtown*. Au coût de 182 millions \$ provenant de capitaux privé, de fondations et du gouvernement fédéral, le tramway était à l'origine censé « revitaliser » les quartiers centraux de Détroit en encourageant le déplacement actif et l'ouverture de nouveaux commerces et entreprises le long de son axe de passage (Lewis, 2017 ; Dawsey, 2017). Malheureusement, le succès de ce projet est mis à rude épreuve avec un achalandage de 60 % inférieur aux estimations prévues (Dawsey, 2018). Par ailleurs, très peu de gens ont fait l'achat d'une passe mensuelle (741 personnes) ou annuelle (130 personnes) dans une ville d'un peu moins de 700 000 habitants (*Ibid.*).



Figure 5.13 – Detroit QLINE sur la rue Woodward

Source : David Guralnick (2017) / *The Detroit News*

De plus, ce projet avait été présenté comme une étape menant vers des investissements importants en transport en commun dans la région métropolitaine de Détroit avec l'adoption d'un plan de 5,4 milliards \$ financé sur 20 ans avec une taxe perçue à cet effet (Dawsey, 2017 ; 2018 ; Lewis, 2017). Au mois de novembre 2016, le plan a été rejeté par les citoyen-ne-s de la région métropolitaine de Détroit par environ 18 000 voix contestant la nouvelle taxe (Dawsey, 2018 ; Witsil & Lawrence, 2016). Selon plusieurs de nos entrevues, quelques personnes avaient préalablement exprimé leurs doutes sur la tenue du vote, y voyant un enjeu de ségrégation raciale où l'on voulait éviter l'accès au déplacement collectif des résident-e-s de Détroit à l'intérieur de la région métropolitaine. Dans ce contexte, la *QLINE* demeure un très petit projet au service des entreprises implantées dans les quartiers centraux de Détroit et de la population résidente plus aisée habitant dans ce secteur tandis que le reste de la population de Détroit attend encore son plan de transport en commun revigoré (Marshall, 2017).

Larger development actors [...] have an impact by where they choose to make investments. For instance, the M1 Rail [*QLINE*] situation where they're putting in this high-speed train that runs 3 miles and that has no effect on me whatsoever, but the disinvestment in the bus system, because I have an old vehicle that breaks down a lot, if I need to get somewhere and the bus is two hours late, that has an impact on me. It's an impact on a lot of people in the city to have an unreliable transportation system (Extrait d'entrevue: AC6).

5.4.3 L'accès aux services publics de la Ville de Détroit

D'un autre côté, selon nos entrevues (AP1), il y a des projets à plus petite échelle qui sont mis en œuvre pour répondre à des besoins concrets de la population comme le remplacement des lumières de rue à Détroit par des lumières 100 % DEL. Cet enjeu était extrêmement important pour la population de Détroit, car environ 40 % des lampadaires en place ne fonctionnaient tout simplement plus ce qui faisait de Détroit

l'une des villes les plus sombres des États-Unis la nuit tombée (Reindl, 2016; Thibodeau, 2016). Ce contexte encourageait les gens à commettre des méfaits en toute quiétude. C'est donc 88 000 structures lumineuses qui ont été enlevées par la *Detroit Public Lighting Authority* et remplacées par 65 000 nouveaux lampadaires dans un projet sur trois ans pour l'ensemble. Ce projet de 185 millions \$ comprenant des remboursements de prêts pour les 30 prochaines années est majeur (Public Lighting Authority, 2016; Reindl, 2016; Thibodeau, 2016). « L'état des lampadaires n'est plus un symbole de délabrement dans la ville de Détroit », déclarait son Maire Mike Duggan au mois de décembre 2016, même si plusieurs critiquent le processus de remplacement des lampadaires (Reindl, 2016). Certains secteurs ont un éclairage plus faible de celui qui existait auparavant puisque les nouvelles lumières DEL sont moins nombreuses sur le territoire (*Ibid.*). Au final, ces investissements en infrastructure sont bien accueillis par la population de Détroit qui en a grand besoin pour ses usages quotidiens. De plus, ces mesures permettent de croire que la municipalité se reprend en main.

L'amélioration des infrastructures publiques ne s'arrête pas seulement à l'éclairage de la ville. En effet, l'un des plus grands problèmes de Détroit jusqu'à sa faillite était la collecte des ordures qui était pratiquement inexistante. Celle-ci a été privatisée par la Ville et son gestionnaire d'urgence, Kevyn Orr, lors de la mise sous tutelle de Détroit par l'État du Michigan (Helms, Guillen, Gallagher & Reindl, 2014). À un coût équivalent au coût public du service (122,6 millions \$), les entrepreneurs responsables de la collecte ramassent les déchets chaque semaine. Le recyclage est nouvellement ramassé aux deux semaines et il y a une collecte des gros résidus, elle aussi une fois aux deux semaines (*Ibid.*). Par ailleurs, selon nos entrevues (AP2), la municipalité a mis en place une application nommée *Improve Detroit* qui permet de signaler des problèmes de services ou d'infrastructures publics de toutes sortes. La Ville répond rapidement à ces plaintes. Malgré la privatisation des services publics, l'ensemble des acteurs que nous avons rencontrés et nos nombreux échanges avec des

résident-e-s de la ville de Détroit nous portent à croire que les services publics n'ont jamais été mieux qu'aujourd'hui et les gens sont très satisfaits du résultat sur le terrain (*Ibid.*).

There's definitely been a different take or mentality from the residents in the neighborhood. On top of all of those other additions, they've installed new streetlights, which they're doing city-wide through the Public Lighting Authority. New gas lines and new sewer lines have been put in. There's been improvement to infrastructure within the neighborhoods and it's definitely well received. We've got not only investors purchasing properties in the neighborhoods as income properties, but actual families moving into these neighborhoods because of these improvements (Extrait d'entrevue: AP1).

5.4.4 Les projets de développement culturels à Détroit

D'autres projets sont d'envergure locale et cherchent à redonner une identité propre au quartier en revalorisant ses espaces vacants ou en ruine. Le *Heidelberg Project* (HP) est un exemple concret de ce type de projet (voir figure 5.14 à la page suivante). À partir des années 1980, un artiste local du nom de Tyree Guyton transforme des maisons vacantes et en ruine sur sa rue natale en un véritable projet d'art contemporain (Heidelberg Project, 2018). Cette initiative a permis la transformation de son quartier d'enfance, évitant que les maisons abandonnées se multiplient.

Bien que l'objectif du HP est d'améliorer la qualité de vie des gens et du quartier par l'art et la rencontre des cultures, ce projet a été extrêmement critiqué au cours des années par ses détracteurs qui y voient une sorte de pollution visuelle avec lequel les résidences à proximité doivent vivre quotidiennement (Heidelberg Project, 2018). Selon nos entrevues (AC2), certaines personnes estiment que le projet n'a pas de retombée locale, car ses visiteurs et touristes n'ont rien d'autre à faire dans le quartier que d'admirer l'œuvre d'art et quitter le secteur pour aller dépenser de l'argent et consommer des produits au centre-ville.



Figure 5.14 – Quelques œuvres d’art du Heidelberg Project à Détroit

Source : Photos de l’auteur (2015).

Le *Heidelberg Project* n’est pas le seul projet à caractère culturel qu’on peut observer dans les rues de Détroit. En effet, plusieurs autres installations artistiques sont observables lorsqu’on s’y promène. On pense notamment aux murales dans le secteur du Eastern Market, Dequindre Cut et Mexicantown (Runyan, 2018A). D’ailleurs, d’autres installations artistique sous forme de sculpture sont présentes dans l’espace public : le *Lincoln Street Art Park*, *Artist Village in Old Redford* ou encore le *African Bead Museum* (*Ibid.*). Selon nos entrevues (AC2), bien que l’impact de ces initiatives soit difficilement mesurable, plusieurs d’entre elles ont été créées par des artistes locaux, souvent avec l’aide de résident-e-s des quartiers environnants, ce qui participe à la création d’un sentiment de communauté très important à Détroit.

5.4.5 Les projets de développement d'un milieu de vie dans les quartiers péricentraux

Parallèlement, les acteurs communautaires et les résident-e-s de Détroit participent à transformer leur milieu par de petites interventions qui font toute la différence dans la communauté. Dans le quartier de Springwells, selon nos entrevues (AC3), ils ont participé à réhabiliter un parc mal-entretenu par la municipalité, ouvert une coopérative de vélo pour favoriser les déplacements actifs au sein de la collectivité et participer à la construction d'un centre de services sociaux incluant le premier tribunal communautaire à Détroit.

Dans le quartier de Brightmoor, selon nos entrevues (AC6), la communauté locale a participé à la transformation des espaces vacants du secteur pour en faire des zones d'agriculture urbaine ou des espaces verts incluant l'ouverture de petits cafés de proximité afin de créer des lieux de rencontre pour la population du quartier. Par ailleurs, la communauté s'est aussi rassemblée à de nombreuses reprises pour rénover de vieux immeubles et les transformer en centres de services communautaires pour le quartier (*Ibid.*).

Enfin, dans le grand secteur du Lower East Side et selon nos entrevues (AC4), les acteurs communautaires ont mis en place des projets de décontamination des sols, pour des fins de culture productive de biodiesel, avec la plantation de monnoyère – des plantes à fruits - le long d'une artère commerciale du secteur. Il y a également un grand projet de construction pour développer de nouveaux espaces récréatifs dans le quartier de Chandler Park. L'idée est d'offrir des équipements collectifs à la communauté locale comprenant deux terrains de baseball, un terrain de tennis et un terrain de football (*Ibid.*). La figure 5.15, à la page suivante, montre rapidement la diversité de projets qui sont mis en place par les organismes communautaires à l'échelle de leur quartier.



Figure 5.15 – Quelques initiatives communautaires et citoyennes à Détroit

Source : Photos de l’auteur (2015).

5.5 La multiplicité des initiatives de redéveloppement urbain

Dans ce chapitre, nous avons voulu démontrer la grande diversité des interventions urbanistiques qui sont en cours à Détroit et les différents groupes d’acteurs du développement urbain qui les portent. Au-delà des différences évidentes en termes de développement économique, immobilier, social et culturel, la majorité de ces interventions ont un objectif en commun, soit celui d’inverser le déclin de la ville. Si certaines initiatives visent davantage le cadre bâti, d’autres ciblent les habitants de la ville et d’autres encore soutiennent le développement des entreprises du secteur. Malgré ces différences, l’impact des interventions urbanistiques se fait ressentir à l’échelle locale et les acteurs ainsi que les habitants de la ville n’y sont pas indifférents. Par cette observation des transformations en cours, ces intervenants échangent fréquemment entre eux pour s’inspirer ou pour critiquer les pratiques en place ou encore la manière dont elles ont été mises en œuvre.

Cet effet d'entraînement, de par les échanges entre les acteurs, accélère la quantité et la qualité des interventions planifiées à Détroit, tout en obtenant une certaine reconnaissance à l'échelle nationale et internationale. Cette ville a longtemps été considérée comme le symbole par excellence de l'échec de la désindustrialisation et la dévitalisation en milieu urbain, mais le regain d'intérêt qu'on lui accorde depuis quelques années fait porter beaucoup d'espoir sur les initiatives en cours. Est-ce qu'elles seront suffisantes pour inverser le déclin de la ville ? Est-ce que leur cible d'investissement est la bonne dans un contexte où la transformation de la ville a lieu plus rapidement que la capacité qu'ont les acteurs d'analyser l'impact de leurs interventions ? Quelle est la portée des outils de planification urbaine et des programmes de développement urbain lorsque ces derniers se trouvent de moindre envergure et sont moins visibles dans l'espace public que les grands projets urbains à Détroit, en particulier ceux des quartiers centraux ?

Loin de correspondre à une liste d'épicerie, les interventions que nous avons choisies de présenter dans ce chapitre ont toutes été abordées à plusieurs reprises par les acteurs du développement urbain que nous avons rencontrés à Détroit. Elles démontrent l'étendue des possibilités qui existent pour revaloriser certains secteurs de la ville et la diversité des interventions qui, prises séparément, peuvent paraître banales. Cependant, en les regroupant, ces interventions témoignent d'une certaine représentation de la ville et une vision du développement urbain par les acteurs à Détroit. Elles permettent aussi de comprendre les différents rapports de pouvoirs qui existent entre celles qui sont pratiquées dans l'optique d'une intervention à grande échelle – en réponse aux besoins économiques des élites - comparativement à celles qui veulent répondre à des besoins à plus petite échelle.

CHAPITRE VI

ANALYSE DES RÉSULTATS : LES DIFFÉRENTES DÉCLINAISONS DE LA REVALORSATION URBAINE

6.1 Introduction

Dans le chapitre précédent, nous avons présenté différentes initiatives de développement urbain à Détroit menées par une diversité d'acteurs du développement urbain. Maintenant, nous sommes en mesure de faire l'analyse de nos résultats de recherche par la triangulation des éléments recueillis lors de notre terrain d'étude, soit : les entrevues avec nos répondant-e-s, l'observation sur le terrain et l'analyse des documents produits par les acteurs. Par ailleurs, nous allons bonifier cette analyse qualitative avec des données statistique démontrant l'étendue de la transformation de la ville et les caractéristiques de la population qui y réside.

6.2 Le développement urbain à tout prix pour assurer la relance de Détroit

Premièrement, nous devons être en mesure de comprendre les stratégies d'urbanisme mises en œuvre à Détroit pour vérifier s'il y a un urbanisme néolibéral qui y est pratiqué et comprendre dans quelle mesure cela s'observe sur le terrain. Il est aussi important de saisir l'ampleur de ces pratiques pour déterminer si cette façon de participer au développement urbain de la ville est en croissance ou non. Puis, nous pourrons comparer les différentes visions du développement urbain qui s'y retrouvent en évaluant les pratiques alternatives en cours ou planifiées à Détroit. Pour ce faire,

nous allons analyser les trois variables identifiées au chapitre 3, soit : la gouvernance locale, la régulation urbaine et la marchandisation de la ville.

6.2.1 La gouvernance locale

Comme dans la majorité des grandes villes, à l'heure de la gouvernance locale « néolibérale », la scène urbaine à Détroit est caractérisée par la présence de partenariats entre acteurs dans l'objectif de contribuer au développement de la ville par la réalisation de projets urbains. Dans ce contexte, les acteurs économiques souhaitent une collaboration étroite avec la Ville de Détroit et les grandes fondations privées. Le retrait des contraintes tarifaires, de la réglementation urbaine et la mise à disposition de terrains vacants pour le développement constituent des moyens et des stratégies adoptées par la Ville de Détroit qui soutient les besoins de développement des acteurs économiques. À titre d'exemple, le *Downtown Development Authority* (DDA) a été mis en place par la Ville de Détroit en 1978 en tant qu'agence parapublique de développement économique. Elle a un financement multiple provenant principalement de la municipalité – par des subventions municipales – et une captation de taxe foncière²³ des propriétés au centre-ville de Détroit.

Cette agence a été critiquée à de nombreuses reprises pour répondre favorablement aux demandes des investisseurs privés comme c'est le cas plus récemment avec sa supervision des investissements de la famille Ilitch autour du stade de Hockey qui tarde à venir (Ikonomova, 2019). D'ailleurs, des fonds publics sont utilisés pour construire des stationnements étagés permettant un accès rapide au stade sans aucune considération pour le développement social des quartiers environnants (*Ibid.*). Et le

²³ Cette captation de la taxe foncière est équivalente à une perception d'un million de dollars pour le financement à la mission du DDA, soit le soutien à l'investissement privé et la croissance des entreprises au centre-ville de Détroit (DEGC, 2019). Par ailleurs, le DDA perçoit la totalité de la croissance des taxes foncières résultant de ses investissements privés (*Ibid.*).

DDA dans tout ça ? Il se retrouve propriétaire d'un stade loué gratuitement à la famille Ilitch qui en tire tous les revenus, incluant les revenus de stationnement. L'alignement des intérêts entre les différentes agences économiques et les instances parapubliques mises en place par la Ville de Détroit font croire à certains de nos répondants qu'il y a un grave manque de supervision publique. Comme l'a souligné l'un d'eux, c'est un exemple frappant d'une situation absurde où le « renard garde le poulailler » (*Ibid.*).

Un autre exemple d'alignement des intérêts entre les acteurs économiques et politico-institutionnels, selon nos entrevues (AE4), est le *Tiger Stadium Conservancy Group* créé par le gouvernement grâce à un financement de trois millions de dollars pour planifier le développement du secteur entourant l'ancien stade de baseball situé dans Corktown à l'ouest du centre-ville. Ce partenariat important a permis au groupe de monter un projet avec le *Police Athletic's League* afin d'y construire un nouveau terrain de baseball pour les jeunes de Détroit, accompagné d'un développement immobilier où la Ville cède le terrain au plus offrant (*Ibid.*). Notre recherche a permis de voir divers exemples de ce type de partenariat public-privé qui montre les liens étroits entre la Ville de Détroit, les investisseurs privés et les organismes à but non lucratif (OBNL) pour développer des projets urbains en fonction des offres les plus alléchantes provenant du secteur privé.

There's your City, there's your private entrepreneurs and there's your 501(c)(3)'s [OBNL] that are working with it. Everybody knows they can't do it by themselves. That's been proven here and it will be proven more and more. [...] So far, it's been collaborations with all the different organizations to make things happen in housing, in retail and in commercial (Extrait d'entrevue: AE4).

Cette coopération est jugée inestimable par les acteurs économiques locaux, puisqu'elle montre l'importance d'une collaboration et des alliances urbaines entre

différents groupes d'acteurs afin de permettre la redynamisation de certains secteurs de la ville.

There's a collaborative effort that goes on between the City, which is an important role player, the non-profit actors in Midtown, the vendors, the private vendors market and the City advised community development entities. There's collaboration on just about every deal. We're just making sure that we have layer financing in place, that the zoning is proper and that the entitlement process is streamlined (Extrait d'entrevue: AE3).

Toutefois, bien que la plupart de ces collaborations ont lieu dans les quartiers centraux de la ville, on en voit aussi dans les quartiers péricentraux. C'est le cas, par exemple, du *Corridor Strategy* qui a été créé par le biais d'un partenariat entre la Ville, les organisations de développement économique et les Corporations de développement communautaire à Détroit. Ce projet a vu le jour grâce à la levée des contraintes administratives associées aux travaux de rénovation des anciens bâtiments commerciaux. L'objectif étant d'attirer de nouveaux commerces pour ainsi contribuer à la nouvelle dynamique du secteur. Le *Detroit Economic Growth Corporation (DEGC)* a utilisé cette stratégie d'investissement et le programme *MotorCity Match* pour revaloriser l'artère commerciale de *Livernois Avenue* située à l'extrémité nord de la ville et qui a longtemps représenté un centre important de la culture afro-américaine à Détroit (*Ibid.*).

You see it happening around the city. And it's not just in Midtown. I think the larger deals tend to happen in Midtown largely due in part to our organization. But it's happening in other parts of the city which is good. It's the big deals that are not happening which we call the deep financial pockets, but the paradigm is shifting (Extrait d'entrevue: AE3).

Malheureusement, selon plusieurs de nos entrevues, ce genre de partenariat est peu fréquent dans les quartiers péricentraux, car les investisseurs privés y voient des risques importants. Pour les investisseurs, la priorité est accordée à l'investissement

ciblé selon des zones de croissance au pourtour du centre-ville et des quartiers centraux pour se diriger progressivement vers les quartiers péricentraux. L'objectif des acteurs économiques est de poursuivre l'investissement ciblé jusqu'à ce que la zone en redéveloppement soit alignée avec le marché privé et qu'elle puisse se développer tout seul, sans l'intervention des acteurs politico-institutionnels et des fondations privés.

The Foundations are focusing on those areas. The City government is focusing on those areas, because there saying, "Ok we've got momentum in Midtown that's almost market driven. Let's take our efforts to the next ring that's not market driven today." They need resources to get those districts stabilized. Once they're stabilized, then they become market driven. Once they're market driven, we can go to the next ring. So we're building from the most developed edge to the least developed edge and we just keep going in concentric circles until we get the whole city taken care of (Extrait d'entrevue: AE3).

La stratégie de l'investissement ciblé accélère le développement urbain orienté en fonction de ceux qui y investissent des sommes considérables et qui y recherchent des intérêts précis, soit une relance du secteur et un accroissement du retour à l'investissement initial. Cette logique du *trickle-down* est largement employée à Détroit pour justifier le fait que les investissements sont concentrés dans les quartiers centraux de la ville plutôt qu'à l'échelle de la ville entière.

Les acteurs économiques ont souvent l'impression que les partenariats sont très inclusifs des différents acteurs à Détroit. Dans les faits, notre recherche démontre que les résident-e-s sont très rarement invités à faire partie des discussions. Des six acteurs économiques interviewés, seulement un d'entre eux (AE2) amène l'idée que l'engagement des résident-e-s de Détroit devrait se faire plus souvent, et ne devrait pas être utilisé uniquement en vue de créer une certaine « acceptabilité sociale » sur des projets en cours et/ou planifiés. Selon les acteurs communautaires rencontrés, cette intégration des besoins et préoccupations des habitants de la ville doit se faire

dans le respect de l'inclusion, la diversité et l'appartenance ethnique pour que des changements structurants puissent être mis en place à Détroit et qu'ils bénéficient au plus grand nombre.

Cette collaboration est donc essentielle pour les acteurs du développement urbain à Détroit et elle est particulièrement structurante avec les organismes communautaires représentant ces communautés, comme en témoigne un acteur rencontré sur place :

There are just so many organizations that help build capacity around entrepreneurial activity, but at the same time that linkage to the grassroots organizations is really crucial for all of that to succeed. Because they are the ones who are identifying space and prioritizing where those businesses would go and identifying people who would be best for that and also identifying what are the resident needs. Yes, you can read a market analysis, but if at every community meeting you hear "We need a barber shop", you probably need a barber shop and they can tell them that and you can set up businesses for success (Extrait d'entrevue: AE2).

Selon nos entrevues (AC4), une des façons d'assurer le respect de ces besoins identifiés par la communauté locale est la création des nouveaux *Community Benefit Agreements* qui enchâssent ces besoins dans une entente avec le promoteur privé. Cette nouvelle réglementation politique a été adoptée par l'État du Michigan en 2016 pour favoriser la prise en compte des besoins citoyens dans les nouveaux projets de développement urbain. Cette nouvelle forme de partenariat entre les acteurs économiques et les organismes communautaires permet une certaine forme de négociation visant à donner une acceptabilité sociale aux projets de nature privée. Toutefois, cette forme de partenariat est vue très négativement et peut se retourner contre les organismes communautaires qui les contractent comme cela a été le cas avec le projet de *Hants Farms* dans le Lower Eastside de Détroit.

Hantz Woodlands est une entreprise privée de production agricole qui a obtenu la vente d'environ 2000 parcelles de terre dans l'est de Détroit pour de nouveaux usages productifs (Sands, 2012 ; Macmillan, 2012 ; Helms; 2016). Cette vente a permis de créer la plus grande zone d'agriculture urbaine au pays avec la plantation de 15 000 arbres à vocation productive, la démolition des structures en ruine et l'entretien des terrains vacants à proximité. Pourtant, elle est aussi considérée comme un énorme *land grab* (accaparement de terres) d'un entrepreneur privé blanc dans un quartier pauvre afro-américain avec l'accord d'une partie de la communauté (Sands, 2012 ; Macmillan, 2012 ; Helms; 2016). Intégré dans le cadre du processus LEAP – discuté au chapitre 5 –, cet appui au projet de *Hantz Farms* se voulait collaboratif, selon nos entrevues AC4), pour montrer aux autres acteurs du développement urbain la bonne volonté des organismes communautaires de l'est de Détroit. Cependant, plusieurs résident-e-s locaux se sont fortement opposés à ce partenariat avec la communauté locale et l'organisme en question en a grandement souffert dans ses futurs efforts de participation citoyenne. Pourtant, ce partenariat a également permis d'assurer l'intégration des préoccupations citoyennes dans les plans de développement urbain de la ville tout en assurant le financement et la réussite des autres initiatives prévues dans le cadre du projet LEAP.

Because Community Development Organizations know how to do resident engagement better, I think that it's been more widely accepted by the residents, especially here on the Lower Eastside. LEAP was bottom-up. There's no decision that's made that does not come from the residents. And so if residents are making the decisions, then that buy in is already there. That's how we're able to get our plan implemented in the Master Plan policies. That's how we were able to get an endorsement through a resolution from City Council for our Blight Elimination Standards Advocacy Campaign. Because if the residents are engaged, policy makers see that and they cater to that because that's their voting base and it's just the right thing to do. You really have nothing to lose. So, I think that it's received with a fair amount of applause. And, of course, there's some criticism. You're not going to satisfy everybody. LEAP chose to endorse a controversial project, Hantz Woodlands, and we received some backlash from that, but it didn't destroy what was

created. It didn't destroy LEAP. It didn't destroy the innovative collaborations with projects that we have going on. (Extrait d'entrevue: AC4).

La gouvernance locale à Détroit peut donc être qualifiée de collaborative et de plus en plus intégrée et structurée autour de certains secteurs de développement identifiés par les acteurs qui ont le plus d'influence. Toutefois, cette collaboration comprend très rarement tous les acteurs impliqués dans le développement urbain de Détroit et elle est particulièrement concentrée dans les quartiers centraux de la ville. Enfin, à quelques exceptions près, il n'existe pratiquement aucune table de concertation où discussions et négociations peuvent avoir lieu autour d'un projet privé en cours de planification. Cette absence limite l'implication et l'action citoyenne pour contrer des grands projets de développement urbain ou proposer des modifications pour les bonifier, comme en témoignent certains des acteurs interviewés.

6.2.2 La régulation urbaine

Suite à la faillite de Détroit en 2013, l'État du Michigan a nommé un opérateur d'urgence, Kevyn Orr, pour gérer les finances de la municipalité en appliquant un programme de restructuration financière visant à réduire la dette publique de sept milliards de dollars, soit près de 40 % de la dette de l'époque à Détroit (Reese & Sands 2013; Phinney, 2016). Ce plan de restructuration a considérablement réduit le déficit de la ville en coupant dans les pensions des employés municipaux, en réduisant les effectifs de l'appareil municipal et en diminuant drastiquement la qualité et la quantité des services publics rendus par la Ville de Détroit.

Suivant ce plan, l'opérateur d'urgence de Détroit a coupé de 4,5 % de la valeur des pensions de vieillesse des employés municipaux à la retraite ainsi que de 95 % de la valeur de leur prestation de soins de santé (Phinney, 2016). Les retraité-e-s ont donc été forcés de se procurer une assurance santé privée, s'ils en avaient les moyens, pour

obtenir une couverture de santé très coûteuse aux États-Unis. À l’opposé, les économies à la Ville sont considérables et correspondent à une réduction de 7,8 milliards de dollars en paiement pour ses retraité-e-s et un autre 4,3 milliards de dollars dans les coûts futurs de la couverture de santé (Tompson, 2018). Par contre, ces économies ont été faites sur le dos des travailleur-euse-s qui ont subi de plein fouet les conséquences de la crise immobilière de 2008 et qui commençaient à peine à se relever de cet épisode.

Un deuxième élément du plan de restructuration financière visait à réduire la charge sociale sur la Ville de Détroit en procédant au licenciement de 2800 personnes dans tous les départements de la Ville ce qui équivaut à 20 % des employés de la Ville (Phinney, 2016). Ces coupes surviennent après celles de 2003 à 2012 qui ont mené au congédiement de près de la moitié du personnel de la Ville de Détroit, soit un peu plus de 7000 personnes (Reese & Sands, 2013). En complément de ces mesures, il y a également eu une réduction importante dans les avantages sociaux des employés de la Ville de Détroit : vacances, congés payés, temps supplémentaire, jours de maladies et couverture de santé (Phinney, 2016). Ces coupures ont permis à la municipalité de sauver environ 350 millions de dollars annuellement aux dépens de la qualité et l’efficacité de la structure municipale restante (*Ibid.*).

Enfin, plusieurs départements de la Ville ont connu des coupures importantes de budget de fonctionnement, soit : le département de police (-13 %), les pompiers (-13 %) et le département de culture, sport et loisirs (-32 %) entre autres (Phinney, 2016). La plupart des services municipaux ont également été privatisés, soit le : transport collectif, la distribution d’eau et des services d’aqueducs, l’éclairage public et la collecte des déchets/recyclage (*Ibid.*). Selon M. Orr, ces coupures auraient permis de libérer 1,7 milliard de dollars pour réinvestir dans quatre axes principaux de développement de la ville durant les prochaines années, soit : les services publics d’urgence (police, pompier, ambulances et transport), la réduction des lots vacants et

la démolition des maisons en ruine (*blight removal*), la modernisation des technologies informatiques et communicationnelles de la Ville ainsi que la réparation des nombreux problèmes électriques et d'éclairage public de la ville (*Ibid.*).

Bien que ces coupures soient indéniablement associées à des mesures d'austérité et à une nouvelle forme de régulation urbaine où l'on transfère les compétences de la Ville vers d'autres instances privées, l'évaluation des impacts de ces mesures est assez difficile à mesurer. L'un des principaux problèmes que cela a entraîné réside dans l'absence de ces services publics depuis les 30 dernières années. À l'unanimité, les acteurs interviewés étaient d'accord sur ce point, il était impensable de maintenir le *statu quo* dans ce contexte.

Some of them have been privatized which is very controversial like garbage pickup. But I swear to God you would think it was one of the most amazing improvements that could happen in a neighborhood. Because in a neighborhood, yes people are worried about safety and they're worried about education. They're worried about so many stressors and then one day they just say, "And the garbage doesn't even get picked up. F this." That is literally the straw that broke the camel's back and the straw is always an everyday quality of life concern. [...] So, even though it was privatized and it was a public decision to do that and I know people have a political issue with that idea, but to me whatever is contributing to everyday quality of life right now, we're happy about it. We don't have time to wait for everything to be so logically perfect. For theory to align with practice and everything becoming this perfect world that's never going to happen. So, it's great that they did that and hopefully the lighting will be similar (Extrait d'entrevue: AC3).

Pourtant, l'évaluation de l'efficacité de la municipalité après les phases de privatisation des services publics est elle aussi difficile à mesurer. Malgré un sentiment général d'amélioration progressive des services publics, certains de ces services s'améliorent plus vite que d'autres ce qui maintient un niveau d'insatisfaction vis-à-vis les changements en place. L'explication la plus logique sur

ce point c'est l'idée qu'enfin il y a des améliorations perceptibles et les résident-e-s de Détroit souhaitent en voir davantage et plus rapidement qu'auparavant.

It's a good thing overall and I think now that people see a little bit of a more responsive system, they're happy. But, simultaneously, they want to make more demands because it's like if you have a taste of something better: "Well, it's great that they fixed that one thing, but what about the other 10?" I think it's because it's tapping into decades of disinvestment. I think there's going to be a period where it seems worse for a second as people are going to start complaining, but it's because there's actually someone to answer the phones for once whatever the issue is. And eventually, if things continue to go this way, it will level out (Extrait d'entrevue: AC3).

Toutefois, un des enjeux de services publics les plus dommageable pour la qualité de vie des gens c'est lorsqu'ils concernent les coupures d'eau pour les résident-e-s n'étant pas en mesure de payer leur compte en souffrance. En effet, plusieurs usagers de la municipalité se retrouvent en défaut de paiement dû à une montée générale du coût de la vie qui affecte la capacité générale de payer des résident-e-s de Détroit, soit : taxes municipales, prêt bancaire, distribution d'eau, accès électrique, chauffage et climatisation, etc. Pire encore, l'incapacité de payer le compte d'eau s'aggrave par l'augmentation du coût du service de 119 % depuis le milieu des années 2000 en plus d'une nouvelle hausse proposée de 9,3 % en 2015-2016 (Phinney, 2016). Entre 2014 et 2016, c'est plus de 50 000 fermetures d'accès à l'eau qui ont été effectuées à Détroit. Du coup, c'est une bonne partie de la population afro-américaine se trouvant dans une situation de précarité qui se voit privée de ces accès à l'eau (*Ibid.*).

Plusieurs activistes pour les droits humains ont dénoncé ces mesures comme étant totalement injustifiables et des représentant-e-s du système de santé états-unien ont témoigné à de nombreuses reprises des effets négatifs sur la santé de cette population déjà fragilisée par leur statut socio-économique (Phinney, 2016; Ferretti, 2018). Des préoccupations additionnelles ont été exprimées par des militant-e-s qui estiment que

la nouvelle institution privatisée (DTE) ciblait les résidences à faible revenu plutôt que les corporations multimillionnaires avec des comptes en souffrance. On pense notamment au *Palmer Park Golf Club* (200 000 \$), le *Joe Louis Arena* (80 000 \$) où joue l'équipe de hockey et le *Ford Field* (55 000 \$) où joue l'équipe de football de la ville de Détroit (Phinney, 2016).

Water shutoffs have affected Brightmoor pretty drastically, more last summer than this summer. I haven't had my water shutoff because I don't use city water, but I know people who've had their water shutoff and that's a direct impact on people's quality of life in a really intense way. And people often, in that moment of crisis, can turn to their neighbour and ask if he can run a hose through my window from the side of your house. With everyone I've known that's been the situation, but still that service is terrible. DTE, which is a private company, they're often really bad at meter reading or they give you an estimated bill that's triple of what your actual bill is and that's absolutely frustrating because if you don't pay that on time, they'll hit you with a shutoff. But who's going to pay their estimated bill? [...] Stop shutting off people's water. It's evil. I don't know how else...that's a moral judgment, but it really is evil when I've seen the impact that it's had on people. Put a payment plan in place. And the problem is they're not shutting off Ford Field's water because it owes \$40,000 in backwater bills. I don't care that it's a football stadium. It owes you \$40,000 that it should pay because it can and stop shutting off people's water because they haven't paid \$25 over their bill (Extrait d'entrevue: AC6).

Enfin, une dernière conséquence des politiques d'austérité à Détroit : la municipalité va chercher de l'argent additionnel chez les résident-e-s pour rembourser sa dette contractée. Les reprises de logement pour défaut de paiement des taxes foncières (*tax foreclosure*) sont un vrai fléau à Détroit et constituent un des outils privilégiés par le trésorier du Comté de Wayne pour retirer la demeure aux propriétaires qui n'ont pas payé les taxes sur une période de plus de trois ans²⁴ de non-paiement de taxes. Entre

²⁴ En 1999, l'ancien gouverneur de l'État du Michigan, John Engler, a adopté une modification à la loi sur la taxe foncière qui permet de reprendre des logements plus rapidement dans le cadre du processus en défaut de paiement (MacDonald, 2018). Auparavant, une période de six ans s'écoulait avant de

2011 et 2015, on estime que le Comté de Wayne a repris environ 100 000 propriétés en défaut de paiement, ce qui représente près du quart de tous les logements à Détroit (MacDonald, 2018). Pour l'année 2015 seulement, on parle d'une reprise de 3500 propriétés par 100 000 ménages, ce qui fait de Détroit la ville la plus affligée par de telles reprises de logement ; St Louis arrivant deuxième loin derrière avec 197 propriétés reprises par 100 000 personnes (Berry & Bernadette, 2018).

Une étude récente a permis de montrer que 10 % des reprises de logements – environ 10 000 propriétés – ont été fait de manière illégale, car la valeur estimée de la propriété, utilisée pour le calcul des taxes foncières, était surestimée par rapport à sa véritable valeur sur le marché (Berry & Atuahene, 2018 ; MacDonald, 2018). Les propriétés situées dans les 20 % inférieurs des prix étaient évaluées à 7,5 fois le prix de vente réel ce qui contribuait à devoir payer des taxes foncières injustifiables et non représentatives de la valeur réelle de la propriété, ni de la capacité des occupants à la payer (*Ibid*). En comparaison, les propriétés situées dans les 10 % supérieurs des prix étaient évaluées en moyenne près de 40 % fois moins que le prix de vente ce qui indique une évaluation complètement injustifiable entre les propriétaires pauvres et les propriétaires plus riches (*Ibid*). Heureusement, on évalue que les reprises ont considérablement diminué dans les dernières années (réduction de 90 %) depuis la réévaluation des propriétés foncières faites par la Ville de Détroit en 2016 ; processus lequel n'avait pas été fait depuis les années 1950 (MacDonald, 2018).

The assessment of all property in the city is supposed to happen on an annual basis, but the problem is that assessments haven't happened for a very long time; many decades. So, if the reassessment does not happen, assessed values continue to go up by a small percentage every year to account for inflation if that assessment doesn't happen. What was happening were assessed values of houses continued to go up year after year after year even though property

reprendre et vendre les logements en défaut de paiement et la loi a fait passer cette période à trois ans seulement (*Ibid*).

values in Detroit have been going down since 2008. It's hitting a plateau now where it's not going down as much anymore. So people are assessed for taxes on maybe a \$5000 home, but they're assessed for \$100,000 or something ridiculous like that. [...] So, it's frustrating when people come in and they owe \$2000 a year on a house that's worth \$5000. You're like "We'll I could pay off my house in 2 years. This is ridiculous." So, that's been frustrating (Extrait d'entrevue: AE5).

Au total, on estime qu'entre 55-85 % des propriétés à Détroit ont été évaluées illégalement selon la constitution de l'État du Michigan qui demande un maximum de 50 % d'évaluation de la valeur réelle des propriétés pour le calcul sur les taxes foncières (Coalition to End Unconstitutional Tax Foreclosures, 2019). De plus, la plupart des propriétaires n'étaient même pas supposés de payer des taxes foncières parce qu'ils se qualifiaient pour une exemption à titre de ménage à faible revenu (*Ibid.*). Malheureusement, le processus était tellement compliqué que peu de gens réussissaient à y passer à travers même si des livrets d'information ont été produits à ce sujet (voir figure 6.1 ci-dessous).

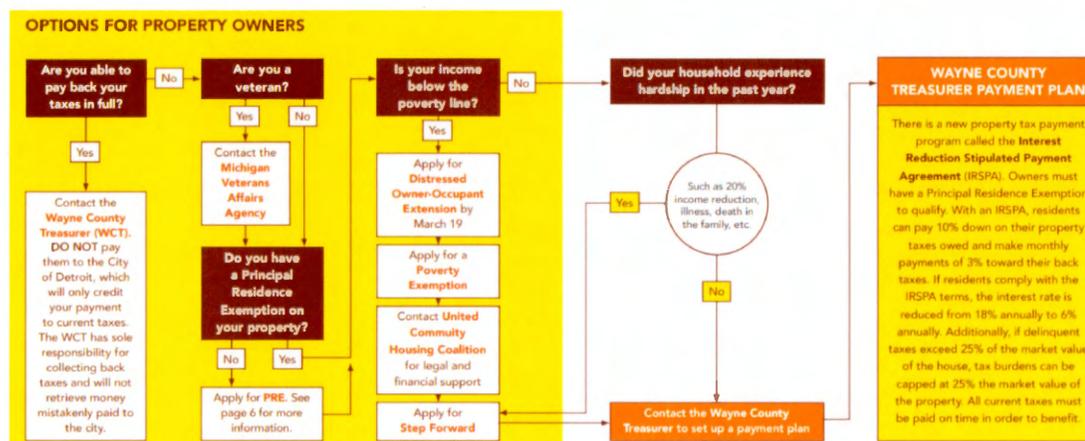


Figure 6.1 – Processus d'application aux programmes de réduction de paiement des taxes foncières à Détroit

Source : Quicken Loans (2015).

La régulation urbaine à Détroit est donc parfaitement qualifiable de disproportionnée, inéquitable et sévèrement punitive envers les résident-e-s les plus pauvres de la ville. Les coupures draconiennes qui ont été vécues à Détroit, justifiée par une crise des finances publiques sans précédent, ont eu un effet dévastateur sur la ville, dont l'appareil municipal, la capacité de dispenser des services publics, le cadre bâti et le coût de la vie des résident-e-s. De plus, les réinvestissements prévus dans les prochaines années semblent, à première vue, extrêmement limités pour inverser les impacts négatifs de la régulation urbaine à Détroit. Comme nous le verrons dans la prochaine section, le type de projets et la concentration de ces derniers dans les quartiers centraux de Détroit créent une inquiétude sur la capacité réelle des acteurs du développement urbain à relancer le développement du centre urbain de façon inclusive pour l'ensemble des résident-e-s de la ville de Détroit.

6.2.3 La marchandisation de la ville

Au début des années 2000, Savitch & Kantor (2002) ont identifié Détroit comme une ville fortement dépendante du marché et des projets privés puisque les alternatives au développement urbain traditionnel étaient inexistantes. Qu'en est-il aujourd'hui ? Est-ce que les mêmes facteurs prévalent dans le processus décisionnel menant à l'implantation des projets de redéveloppement urbain ? Loin de vouloir reproduire la lecture de Savitch & Kantor, nous proposons tout de même d'analyser brièvement les projets en cours ou planifiés à Détroit pour mieux comprendre les parallèles existants entre la situation passée et actuelle de la ville.

Les projets de réhabilitation des tours à bureaux au centre-ville de Détroit constituent un des grands développements ayant cours actuellement. Ces projets ont pour objectif de relancer le développement économique de la ville en introduisant des nouvelles entreprises issues du secteur des nouvelles technologies de l'information et des

communications (NTIC). Les récents achats de Dan Gilbert et Michael Ilitch dans le centre-ville de Détroit vont dans ce sens. Ces milliardaires de l'immobilier ont déjà exprimé publiquement, et à plusieurs reprises, qu'ils souhaitaient rénover ces bâtiments et en construire des nouveaux pour les raisons mentionnées ci-haut. Par ailleurs, ils disent également vouloir y attirer des nouveaux résidents pour habiter l'environnement dynamique qu'ils tentent de créer dans le centre urbain de la ville.

Detroit is going vertical. In fact, that is the only way to create any type of significant expansion in the city because we are virtually at full occupancy for residential and commercial space in both downtown and midtown. Transformational projects like these are necessary to both accommodate the expansion of current downtown businesses as well as making Detroit a legitimate competitor for new businesses and massive opportunities (like Amazon's HQ2), and attracting vital talent from all over the country and world. In addition, these critical projects will attract new visitors and residents as well as countless new visitors and businesses like Amazon to the city, which will create a ripple effect of economic impact and job creation (Haddad, 2017).

Ainsi, par leurs interventions, les acteurs économiques souhaitent lier la création d'emploi et l'attraction de résident-e-s dans les secteurs en pleine expansion que sont le centre-ville et le quartier de Midtown. Dès lors, cette « classe créative », attirée à Détroit par les nouvelles opportunités d'emploi, peut stimuler la demande pour des produits de consommation (restaurants, commerces de détail, ...), des espaces de rencontres encourageant la « marchabilité » des lieux ainsi que des options d'habitations intéressantes et à proximité du lieu de travail. La densification du centre de Détroit vise donc la création d'un milieu de vie complet permettant d'y vivre, y travailler et se recréer, mais celui-ci semble se construire aux dépens d'une cohérence d'ensemble pour le développement de la ville de demain incluant l'avenir de ses quartiers péri-centraux.

« Our objectives are to create vibrant mixed-use communities that people love to live, work and play in », (Extrait d'entrevue: AE3). Comment, dans cette perspective, les acteurs économiques sont-ils en mesure de rassembler les conditions gagnantes permettant de mettre en œuvre leurs projets immobiliers privés ? C'est là que la Ville entre en jeu puisqu'elle facilite le processus d'approbation de permis et les dérogations au règlement de zonage pour accélérer le développement dans le centre de la ville en fonction des plans et idées des acteurs économiques investis dans le secteur.

They [political actors] help facilitate real-estate development and real-estate investment. The properties rezoned help streamline the entitlement process for your contractor or developer. Those rezoning interventions are a benefit at the political level, but they help streamline the process so the time in the market for the developer is reduced and the speed is accelerated because systems are put in place that can facilitate positive growth. [...] We have to deal with City Hall and as City Hall improves their systems, it makes our life a lot easier. There's less board and zoning appeal meetings because the zoning court has been revised to be more user-friendly, more applicable to how we develop properties today (Extrait d'entrevue: AE3).

Dans cet objectif de faciliter le travail des acteurs économiques, la Ville de Détroit a autorisé la construction du projet de train électrique (*QLine*) et du stade de hockey (*Little Caesars Arena*) dans le centre de la ville sans y retirer des bénéfices directs puisque ces projets servent davantage aux entreprises du secteur, leurs employés et l'attraction de touristes provenant de la banlieue ou à l'échelle nationale et internationale. Ces grands projets urbains sont très présents à Détroit et le soutien accordé à d'autres projets de grande envergure (tel que *Hantz Farms*) démontre la persistance avec laquelle la municipalité est prête à aller de l'avant pour encourager ce genre d'initiatives du marché privé. Et c'est exactement dans les mêmes termes, utilisés par les acteurs économiques, que la municipalité de Détroit décrit le développement urbain à venir dans la ville :

High density, transit-oriented, mixed use development. Along our main street thoroughfares, we would love to see a healthy mix of high density residential as well as mixed use commercial. [...] If you have a densely populated core of highly educated qualified folks, businesses are going to come where the qualified people are. As opposed to now where what we're seeing are qualified folks leaving to go where the businesses are (Extrait d'entrevue: AP1).

Cette logique s'inscrit dans une approche qui vise le redéveloppement du centre de la ville par le développement économique et l'investissement en immobilier. Pour sa part, l'alignement des intérêts entre les acteurs politico-institutionnels et économiques assure la réussite de ces projets dans le temps et la croissance de la valeur marchande dans les quartiers centraux de Détroit.

The priorities should be focused around economic development and redevelopment of existing real-estate to supply an inventory of quality housing, quality retail and quality office space for participants to acquire or to rent. This focus on economic development is going to generate jobs, jobs are going to generate people, people increase population, population increases demand and demand satisfies the requirements of available real-estate. So, it's a combination of real-estate development and economic development (Extrait d'entrevue: AE3).

L'enjeu principal avec cette façon de faire est le fait que ce développement devient extrêmement contraignant et dépendant des intérêts portés par ces acteurs économiques. À lui seul, le départ de Dan Gilbert pourrait mener à l'effondrement du développement économique au centre-ville de Détroit en faisant disparaître approximativement 17 000 emplois actuellement en place (Feloni, 2018). Une grande majorité de ces personnes pourrait quitter la ville au même moment, l'ayant investi pour des considérations d'emploi davantage que pour la qualité de vie du lieu. La Ville serait donc contrainte de répondre aux désirs²⁵ de ce géant de l'immobilier

²⁵ Les désirs du multimillionnaire Dan Gilbert incluent, entre autres : un projet de développement immobilier mixte d'un million de pieds carrés, sur le site de l'ancien magasin à grande surface *Hudson* – incluant une tour de 800 pieds de haut (la plus haute à Détroit) –, un nouveau secteur mixte

comme elle l'a fait par le passé avec les propriétaires de stade sportif et les usines des grandes compagnies automobiles de la région de Détroit.

La dépendance au marché privé de Détroit n'est donc plus nécessaire à prouver, car les grandes tendances de développement dans les quartiers centraux de la ville ont pratiquement toujours un lien extrêmement rapproché avec les acteurs économiques en place. Dans ce cadre, la Ville agit principalement pour soutenir et encourager le développement privé, car ses moyens financiers limités l'empêchent de développer ses propres projets économiques, sociaux ou culturels. Nous pouvons donc affirmer qu'il existe un processus de marchandisation de la ville à Détroit où la municipalité s'allie avec les grands objectifs de développement des acteurs économiques (croissance économique, création d'emploi, densification du centre, attraction de résident-e-s et des touristes).

Ajouté à cela les effets de la régulation urbaine et la gouvernance locale par la formation d'alliances urbaines, nous pouvons affirmer que la ville de Détroit est nécessairement sujette aux pratiques spéculatives de l'urbanisme néolibéral qui vise le développement urbain à tout prix selon un modèle de croissance urbaine. Ainsi, l'ensemble du développement urbain à Détroit semble orienté pour répondre à des besoins à court terme plutôt que de travailler sur les causes systémiques du déclin de la ville depuis le début des années 1950, notamment la discrimination raciale, la dispensation des services publics de qualité et le développement économique local.

(habitations, entreprises et commerces) dans le centre-ville avec son projet des *Monroe Blocks*, un nouveau quartier résidentiel de 400 résidences (dont 20 % de logements abordables) à Brush Park et un complexe immobilier de 913 unités résidentielles (dont 25 % de logements abordables) dans Brewster-Douglass à proximité du centre-ville (Feloni, 2018).

6.3 La transformation de la ville, une couronne à la fois

Deuxièmement, nous devons évaluer la présence ou l'absence d'un processus de gentrification à Détroit qui participe à des disparités socio-économiques importantes entre les populations aisées qui s'y installent et la population traditionnelle. Quelle est la portée de cette gentrification à Détroit ? Est-ce qu'elle se retrouve uniquement dans les quartiers centraux ou peut-on l'observer ailleurs ? Lorsque des grands et petits projets de développement urbain ont cours dans un centre urbain, il est essentiel d'y réfléchir pour déterminer si l'impact de ces interventions se répercute sur la population qui habite l'environnement bâti. Toutefois, l'analyse que nous proposons ne permettra pas d'identifier une corrélation directe entre les nouveaux développements et la gentrification des quartiers de la ville faute de données fiables. Pourtant, cela nous donnera un aperçu de la transformation du quartier et des décisions individuelles prises par les populations qui y habite. Pour ce faire nous allons analyser trois variables identifiées au chapitre 3, soit : le coût de la vie à Détroit, l'évolution du cadre bâti et le déplacement de population.

6.3.1 Le coût de la vie à Détroit

Le coût de la vie à Détroit fait particulièrement référence à la capacité d'absorber des hausses successives du coût des besoins de base (loyer, nourriture, vêtement, éducation, loisirs, ...) sans impact majeur sur la qualité de vie de ses résident-e-s. Si on analyse les données de l'*American Community Survey* (ACS)²⁶ sur 5 ans, entre 2010 et 2014, il est déjà possible de voir des tendances à Détroit sur le coût de la vie de la population. Ainsi, la valeur médiane des propriétés a chuté de 43,9 % en 5 ans passant de 80 400 \$ à 45 100 \$ en 2014 (United States Census Bureau, 2016C). Cette chute des prix, causée par la crise immobilière de 2008, a été moins importante dans

²⁶ Ces données peuvent être visionnées en annexe B, C et D.

les quartiers centraux de la ville (-25,3 %) comparativement aux quartiers péricentraux à l'étude (-35,6 %) (*Ibid.*).

Les secteurs du centre-ville (144 081 \$), Corktown (115 900 \$), Woodbridge (109 367 \$) – à l'intérieur du secteur Jeffries – et Lower Woodward (126 277 \$) – incluant le quartier de Midtown – sont ceux où les valeurs de propriétés sont les plus élevées à Détroit en 2014 (*Ibid.*). Incidemment, ces quartiers correspondent à ceux identifiés par les acteurs économiques de Détroit comme site des efforts concentrés de la revalorisation urbaine. En comparaison, les secteurs de Springwells Village (36 835 \$), Brightmoor (37 098 \$) et le Lower Eastside (51 981 \$) ont des valeurs de propriétés beaucoup plus modestes (*Ibid.*).

Ces données nous indiquent qu'il en coûte beaucoup plus cher habiter au centre de Détroit que dans ses quartiers péricentraux. Quant à eux, les propriétaires ayant eu le plus grand impact ressenti sur la valeur de leurs propriétés se retrouvent être ceux « pris au piège » à l'extérieur du centre et des développements qui y ont cours. Il est donc évident que les propriétaires à l'extérieur du centre de la ville sont ceux qui ont le plus besoin d'un coup de main de la municipalité pour éponger leurs dettes et rehausser la valeur de leurs propriétés.

Au-delà de ces constats, ce qui est vraiment particulier avec le cas de Détroit c'est la réduction du coût mensuel des propriétés avec une hypothèque (-8,4 %) sur 5 ans tandis que le coût mensuel du loyer pour les locataires a augmenté (+1,2 %) durant la même période (United States Census Bureau, 2016C). Ainsi, bien que les propriétaires sauvent de l'argent sur le coût de leur propriété, les locataires eux doivent utiliser une plus grande part de leur revenu pour les coûts de logement. Cette situation est particulièrement frappante dans les quartiers centraux de la ville (-12,2 % vs +4,3 %) comparativement aux quartiers péricentraux à l'étude (-4,4 % vs -2,6 %) (*Ibid.*). Le cas de Corktown (-14,8 % vs +27,8 %), Brush Park (-27,9 % vs +20,8 %)

– dans le secteur du Lower Woodward – et Lafayette Park (-16,5 % vs + 12,5 %) sont représentatifs de cette situation absurde qui prévaut à Détroit actuellement (*Ibid.*). Ces données démontrent le coût de la vie extrêmement élevé dans certains secteurs de la ville et plus particulièrement les quartiers centraux de Détroit. Springwells Village (-13,9 % vs +7,9 %) reste, quant à lui, le seul quartier péricentral à l'étude qui se rapproche de cette situation évoquée dans les quartiers centraux (*Ibid.*).

Dans ce contexte de croissance importante des coûts de loyers, plusieurs résident-e-s peinent à absorber le coût de cette augmentation. Ainsi, près de trois personnes sur cinq (59,3 %) à Détroit consacrent plus de 35 % de leur revenu au coût du logement – ce qui est un facteur de vulnérabilité économique reconnu par le gouvernement fédéral aux États-Unis (United States Census Bureau, 2016C). Cette situation est particulièrement alarmante dans les secteurs les plus pauvres de Détroit comme Core City (64,5 %) – dans le secteur de Jeffries –, le Middle East Central (60,2 %) – excluant le quartier d'Eastern Market – et Brightmoor (65,2 %) (*Ibid.*). À l'opposée, les secteurs ayant connu les plus fortes augmentations de loyer sont également ceux qui ont subi les plus importantes réductions de la part du revenu consacré au logement, soit : Cass Corridor (-6,8 %), Brush Park (-16,9 %) et Lafayette Park (-7,8 %) (*Ibid.*). Nous pouvons expliquer cette particularité par le fait que les résident-e-s avec des moyens financiers limités ont été forcés de quitter le quartier suite à des augmentations de loyer abusives. Corktown est l'exception à cette interprétation, mais sa faible augmentation des résident-e-s consacrant une part importante de leur revenu au logement (+1,0 %) peut être symptomatique d'un cas type d'une population vivant au-dessus de ses moyens dans un quartier branché de la ville.

Cet accroissement de la vulnérabilité des locataires de Détroit amène certains acteurs à dénoncer le développement ayant cours dans les quartiers centraux, car ils y voient un indicateur important de la gentrification du centre urbain. Le type de développement qui y est pratiqué serait non-soutenable à long terme, car il ne

répondrait pas à l'ensemble des besoins de la communauté de Détroit et en particulier ceux des ménages à faible et moyen revenus. Les rénovations d'immeuble amènent certains propriétaires et promoteurs immobiliers à évincer des locataires à faible et moyen revenu habitant ces lieux pour faire place à des nouveaux résidents souhaitant s'installer dans le centre urbain de Détroit. Le cas du *Griswold Building*, un complexe immobilier de 127 unités de logement pour des aînés à faible revenu et lourdement handicapé, a été hautement documenté à Détroit comme conséquence de la gentrification du quartier de Midtown (McGraw, 2013; Beshourl, 2014).

I definitely think that the way that it's being done [urban redevelopment], in certain ways, I disagree with it. Midtown is turning into a hipster playground. I also don't think it's the healthiest or most sustainable thing for the city and obviously, with the way rent has gone up in certain neighborhoods and the way people have been pushed out of certain things by Gilbert's construction company Bedrock, that I really do not agree with. That's an unsustainable way to bring a city back and it's really more concerned with immediate economic impact than it is with long-term economic sustainability (Extrait d'entrevue: AC6).

En parallèle à ces augmentations de loyer, il existe un développement commercial important à Détroit et plus particulièrement dans les quartiers centraux de la ville (Corktown, Downtown et Midtown). L'observation de la Michigan Avenue dans le quartier de Corktown nous permet de saisir rapidement le type de développement dynamique qui s'y déroule. Plusieurs commerces de restauration ont pris place le long de l'avenue avec une diversité de brasseries fréquentées le soir par une clientèle provenant de l'intérieur et l'extérieur du quartier. Dans Midtown, de nombreux espaces commerciaux de luxe ont été construits dans les dernières années pour vendre des produits spécifiques adressés à une nouvelle clientèle au quartier. Le cas de *Shinola* a été amplement débattu dans l'espace public comme l'exemple typique d'un commerce gentrificateur s'appropriant la marque d'un « Détroit en relance » pour

exporter ses produits de luxe²⁷ à l'extérieur de la ville (Williams, 2016 ; Moehlman & Robins-Somerville, 2016 ; Heller, 2014).

Pourtant, d'autres exemples moins typiques ont été mentionnés lors de notre passage à Détroit comme l'ouverture d'un *Whole Foods*, une épicerie fine installée dans le cœur de Midtown pour offrir un accès à des fruits et légumes frais. Toutefois, cette épicerie demeure hors de prix pour une grande majorité de résident-e-s comme en témoigne un acteur communautaire rencontré à Détroit :

Even in Midtown, just along Cass, you have the Max M. Fisher Music Center, you have a high-performing school of arts there, you have Midtown Inc. and then you have Whole Foods. You have all of this development happening, but Detroiters, in the neighborhoods, don't go to Whole Foods. The people who can actually afford Whole Foods in Midtown go to Whole Foods. That's why it's doing well. It's an expensive grocery store. And even though they said the prices in Detroit would be lower, they are lower than that of West Bloomfield, but it's still unique to the residents in the area. What I would like to see happen is more of an inclusion of residents in the neighborhoods who may want to come, use and have a day Downtown (Extrait d'entrevue: AC4).

L'ouverture en soi d'une épicerie de ce type n'est pas dramatique, mais lorsqu'on sait que plus de deux personnes sur cinq (41,7 %) à Détroit bénéficient de timbres alimentaires (*food stamps*)²⁸ pour se nourrir, le clivage est frappant (United States Census Bureau, 2016C). En plus, le nombre de personnes bénéficiant de ces timbres alimentaires a augmenté de 10,2 % en 5 ans à peine, ce qui démontre une aggravation de l'insécurité alimentaire à Détroit (*Ibid.*). Dans le secteur du Lower Woodward seulement – incluant le quartier de Midtown – les données indiquent une augmentation de 11,3 % des usager-ère-s de ces timbres alimentaires (*Ibid.*).

²⁷ Un exemple de ces produits de luxe est une montre de poignet vendu 550 \$ (Williams, 2016).

²⁸ Les timbres alimentaires ou *food stamps* sont un programme d'assistance alimentaire du gouvernement fédéral aux États-Unis qui aident les familles à faible revenu à boucler leur budget de nourriture et faire l'achat de produits frais (SNAP, 2019).

L'ensemble de ces données nous démontrent que le cadre de vie à Détroit s'est détérioré pour les familles à faible et moyen revenus, car le coût de la vie a augmenté de façon importante (propriétés, loyers, services de proximité, ...). De plus s'ajoutent les coupures dans le réseau de transport en commun (explorées précédemment) qui empêchent les résident-e-s à se déplacer de façon efficace pour avoir accès aux besoins et services primaires. Il est difficile de mettre le doigt précisément sur les conséquences à court et long terme de ces hausses du coût de la vie, mais on ne peut s'empêcher de prédire qu'elles auront un impact négatif sur la capacité des gens à rester dans leur milieu si ce dernier ne répond plus à leurs besoins de base.

6.3.2 L'évolution du cadre bâti

Une courte visite dans les quartiers centraux de Détroit nous montre l'ampleur des développements qui y ont cours ces dernières années. Rénovation de bâtiments au centre-ville, construction de nouveaux projets immobiliers et développement commercial sont parmi les projets les plus importants à avoir lieu, sans oublier les grands projets urbains qui ont été complétés récemment (*QLine* et *Little Caesars Arena*). Une évaluation des derniers projets immobiliers (résidentiels, commerciaux, institutionnels ou mixtes) connus à Détroit montre que sur les 33 projets en cours, 25 sont situés dans les quartiers centraux de la ville soit 76 % des projets totaux (Runyan, 2018B). La figure 6.2, à la page suivante, nous indique la localisation de ces projets sur le territoire de la ville de Détroit.

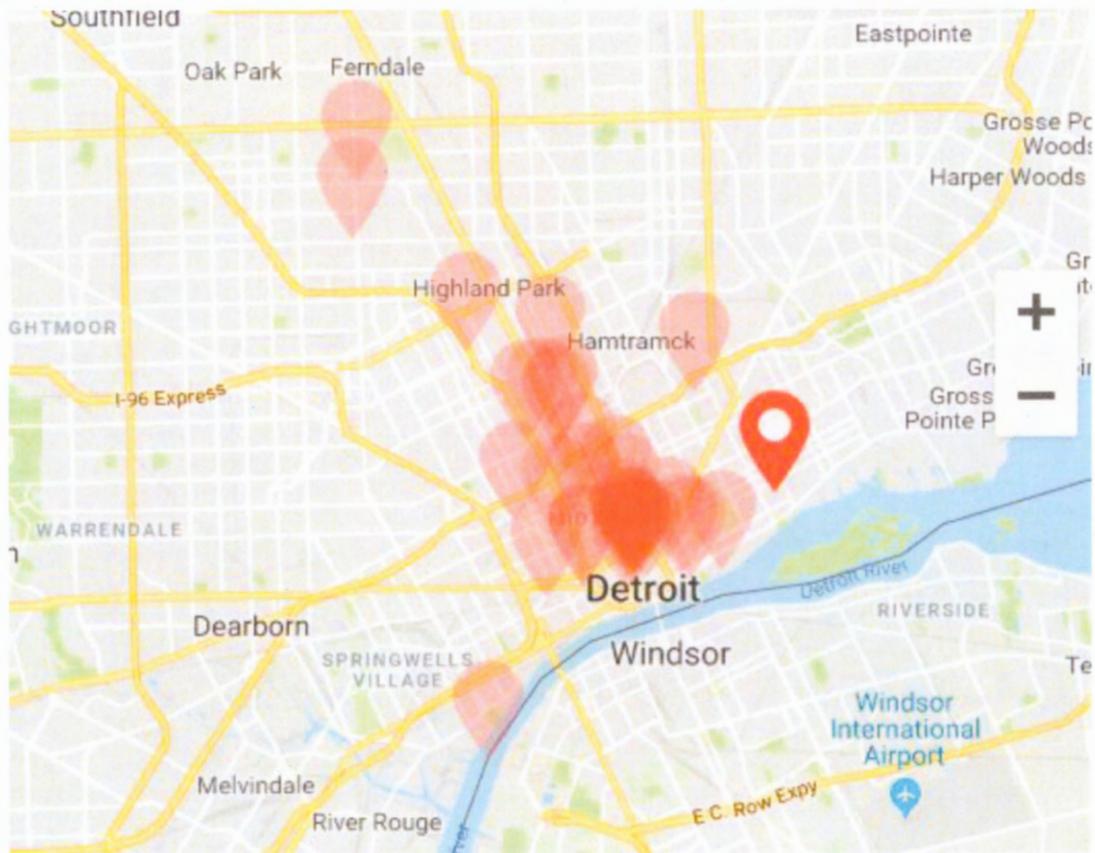


Figure 6.2 – Localisation des projets immobiliers en cours à Détroit en 2018

Source : Runyan (2018B).

Avec toute cette pression mise sur le développement immobilier à Détroit, l'évolution du cadre bâti se produit à une vitesse ahurissante. La valeur des projets en cours est estimée à environ 5,1 milliards de dollars dont 3,4 milliards sont investis uniquement dans le centre-ville de Détroit tandis qu'un autre 877 millions de dollars est dépensé dans le quartier de Midtown (Moutzalias, 2018). Mais comment expliquer que tout ce développement arrive en même temps, après des années de désinvestissement des acteurs politico-institutionnels et économiques ? Certains acteurs rencontrés à Détroit ont indiqué l'importance de l'investissement ciblé et les actifs présents dans les quartiers centraux de la ville pour expliquer l'opportunité que cela crée auprès d'autres investisseurs qui souhaitent suivre le mouvement.

We have a number of strategies that are around industry sectors or that are place-based. The place-based things, we'll be looking at your local assets like your Riverfront or park land in the neighborhood. How do you use parks and schools as economic development tools? How do they change neighborhoods and things like that? The strategy is pretty broad. We have a dozen or so different programs that are, altogether, designed and meant to change the landscape. [...] If you don't create the environment in which investment can occur, you don't have the wholesale changing of the city (Extrait d'entrevue: AE1).

Plus précisément, l'objectif est de faire converger l'investissement ciblé entre plusieurs acteurs pour produire un impact considérable sur le développement du centre urbain de Détroit. Et si un acteur peut devenir le catalyseur de ce changement, ce sera véritablement pour le bien de la collectivité, car la transformation des quartiers est vue comme une réaction positive à l'investissement privé.

Our role is to support and provide resources. The biggest thing between the political leaders and the community leaders is that everyone is working together. We've established priority areas where everyone, all the stake holders, will invest in. [...] You leverage resources and create synergy with everyone investing in a very specific way, in a very specific place. [...] If one organization did it on its own, it would just be an outpost of investment, but, taken together, the changes have really been dramatic. [...] We've spear-headed, particularly in Downtown, a lot of the major catalytic changes or projects that have occurred. We've been at the very center of brokering those deals, financing them and caused the physical changes that have made people engage and interact with the city in a different way such as the Dequindre Cut, the Riverfront, the soon to be completed M1 Rail, the pedestrian pathways throughout greater Downtown, etc. From a perspective of people beginning to understand the city differently, raising the visibility of projects has been really important. Telling that story of change and leading that change is what we've done so I think our impact has been fantastic (Extrait d'entrevue: AE1).

Tous ces investissements ont non seulement eu des impacts considérables, mais ils ont carrément transformé la façon de « consommer le centre-ville » de Détroit qui n'en était pas vraiment un avant tout récemment.

These are some things that 5-7 years ago, there's no thought about stuff like that. You'd push in at 8-9° clock, you'd go to your business and there's nothing around it and at 5° clock you'd hit the Lodge Freeway right into the suburbs and everyone turned out the lights at night time. They keep the lights on at night time now. It's made a world of difference (Extrait d'entrevue: AE1).

Pourtant, plusieurs critiques sont en désaccord avec le type de développement qui a lieu dans les quartiers centraux, car celui-ci ne serait pas destiné à répondre aux besoins des résident-e-s de Détroit habitant la vaste majorité de la ville.

It doesn't seem like the type of economics and development that's being practiced down there a lot is making its way back to the rest of the city and the people in the city. A lot of the times it's too expensive for people that live in the peri-central neighborhoods to participate in it so that makes it difficult as well (Extrait d'entrevue: AC6).

Même si l'évolution du cadre bâti et la transformation des quartiers par des interventions urbanistiques ont un impact positif comparativement à l'état de délabrement important dans lequel se retrouvaient certains secteurs de la ville auparavant, elles ne sont pas toujours faites de façon inclusive. Ce qui fait en sorte que plusieurs résident-e-s traditionnel-le-s de Détroit ne fréquentent plus ces lieux, commerces ou équipements collectifs, car souvent ils ont l'impression que ça n'a pas été pensé et construit pour eux, mais plutôt pour les nouveaux arrivants qui s'installent dans ces quartiers.

I've got to say that the urban projects in the central neighborhoods really generally affect the people that can afford to live in the central neighborhoods. [...] It's not like there's a fence around the central neighborhoods and people can't get in, but before Dan Gilbert bought Hart Plaza for instance, there used to be cultural festivals in Hart Plaza every weekend of the summer or at least some kind of cultural event. That no longer happens and those events were mostly for people who lived in the peri-central neighborhoods. [...] There's a shift there. People from the peri-central neighborhoods still come down to the

central neighborhoods to do things. I know people around here that still go to Tigers games for instance and still go down to the Riverwalk or go to Campus Martius for the ice rink in the winter which is another big one, but, for the most part, M1 Rail and the type of businesses that are being brought in, those are really for the people that can afford to live in Downtown or Midtown (Extrait d'entrevue: AC6).

Ainsi, l'observation sur le terrain, l'accroissement des projets immobiliers en cours et les discussions avec nos acteurs rencontrés sur le terrain à Détroit nous confirme clairement que la transformation des quartiers centraux de Détroit a été assez phénoménale ces dernières années. D'un centre urbain sans grand signe de vie il y a à peine 10 ans de cela, le dynamisme économique et commercial qui a lieu aujourd'hui à Détroit ne laisse personne indifférent. Les acteurs politico-institutionnels et économiques y voient le signe d'une revitalisation sans précédent au bénéfice du développement urbain de Détroit, un quartier à la fois, en commençant par le centre de la ville. Les acteurs communautaires, pour leur part, sont plus mitigés envers le dynamisme qui a lieu puisqu'il ne serait pas inclusif de l'ensemble de la population de la ville et, plus particulièrement, les ménages à faible et moyen revenus.

6.3.3 Le déplacement de la population

Une dernière variable permettant d'évaluer si la ville de Détroit, ou certains secteurs de la ville, se sont gentrifiés au cours des dernières années est le résultat tangible des nouveaux développements et du coût de la vie rendu inabordable, soit le déplacement de population. Est-ce que des ménages à faible et moyen revenu ont quitté les quartiers centraux depuis ces transformations ? Et si oui, pourquoi l'ont-ils fait ?

En analysant les données sur le revenu médian des ménages, on observe que les résident-e-s de Détroit ont connu une baisse de revenu de 3,2 % en 5 ans, passant de 39 040 \$ à 37 807 \$ en 2014 (United States Census Bureau, 2016C). Là où l'écart

s'agrandit, c'est lorsqu'on compare les quartiers centraux ayant connu une hausse significative (+11,0 %) des revenus médians des ménages en comparaison à une faible hausse (+0,8 %) des ménages dans les quartiers péricentraux à l'étude (*Ibid.*). Le constat est particulièrement frappant lorsqu'on regarde l'augmentation du revenu des ménages au centre-ville (+32,3 %) ou 55 493 \$, Corktown (+22,5 %) ou 56 067 \$ et dans le Lower Woodward (+28,0 %) ou 33 368 \$ (*Ibid.*). Si ces données nous informent qu'une certaine amélioration de la qualité de vie s'est produite pour les ménages habitant les quartiers centraux de Détroit, on peut se demander si celle-ci s'est produite pour l'ensemble de la population ou si l'arrivée d'une nouvelle population aisée est la cause de cette observation.

En regardant plus attentivement les données sur le revenu, nous observons, à l'échelle de la ville de Détroit, une diminution des ménages avec des revenus de plus de 75 000 \$ (-11,3 %) et une faible augmentation des ménages avec des revenus de plus de 200 000 \$ (+0,4 %) sur cinq ans (United States Census Bureau, 2016C). Toutefois, ce constat n'est pas du tout le même dans les quartiers centraux de la ville où il y a une hausse de 34,6 % des ménages avec des revenus de plus de 75 000 \$ et une hausse de 58,4 % pour ceux de 200 000 \$ et plus (*Ibid.*). Cette transformation importante du profil des ménages dans le centre de Détroit est particulièrement frappante lorsqu'on regarde son centre-ville (+58,2 % et + 149,2 %), Corktown (+100,0 % et +5 ménages comparativement à 0 cinq ans plus tôt) et dans le Lower Woodward (+67,3 % et +535,0 %) (*Ibid.*). Très clairement, nous pouvons affirmer qu'une nouvelle population aisée s'est installée dans le centre de Détroit et nous pouvons y dresser un lien avec le développement d'une nouvelle économie *trendy* mise en place par les Gilbert et Ilitch de ce monde.

Pourtant, cette évolution des revenus des ménages à Détroit n'élimine en rien le fait que de plus en plus de personnes vivent sous le seuil de pauvreté, soit une augmentation de 12,4 % à travers la ville (United States Census Bureau, 2016C).

Dans les quartiers centraux, c'est une diminution des personnes sous le seuil de faible revenu qui s'observe (-1,1 %) comparativement à une augmentation (+6,6 %) dans les quartiers péricentraux à l'étude (*Ibid.*). Le centre-ville (-9,3 %), Corktown (-22,9 %), le Lower Woodward (-3,2 %), le Middle East Central (-10,6 %) et Lafayette Park (-16,1 %) sont les quartiers à Détroit qui ont connu une des plus grandes diminutions des personnes vivant sous le seuil de pauvreté (*Ibid.*).

Dans ce contexte, soit les ménages dans les quartiers centraux de Détroit se sont enrichis à un rythme effréné sur cinq ans, soit nous observons un cas classique de disparité entre les nouveaux arrivants avec de très hauts revenus et la population traditionnelle de ces quartiers qui est demeurée pauvre tout en ayant à quitter leur quartier d'ancrage. Selon nous, la deuxième hypothèse est beaucoup plus probable et nous pensons que le cas du secteur de Jeffries – près du centre-ville – illustre ce déplacement des populations moins nanties. Ce secteur a connu une augmentation des personnes vivant sous le seuil de pauvreté (+15,9 % ou 533 ménages de plus) au cours des cinq dernières années (*Ibid.*). De plus, cette transformation des quartiers centraux est fréquemment accompagnée d'un nouveau *branding* du secteur que les acteurs économiques cherchent à créer afin de plaire à une nouvelle population qui s'y installe avec de nouveaux développements qui y ont cours.

Midtown honestly is a fairly new term. We called it the Cass Corridor growing up. And the Cass Corridor didn't necessarily have the greatest reputation. You had a lot of Vietnam War veterans along the Cass Corridor and you had a lot of housing for veterans along that corridor. What they essentially did was drive them out. So, gentrification 101. Displace residents and put them somewhere else because we have to make room for the people who are coming in (Extrait d'entrevue: AC4).

Par ailleurs, il est intéressant d'analyser si la transformation des quartiers centraux s'est répercutée sur l'identité ethnoculturelle des quartiers en question. Entre 2010 et 2014, bien que la population totale de Détroit continue de chuter (-2,6 %), il y a eu

une augmentation significative des Blancs (+8,6 % ou 4803 personnes) qui s'installent dans la ville (United States Census Bureau, 2016C). Cette nouvelle tendance, une première en l'espace de 60 ans, affecte tant les quartiers centraux de la ville (+12,3 %) que ses quartiers péricentraux (+17,8 %) (*Ibid.*). Pour leur part, les Afro-américains continuent de quitter la ville (-4,4 % ou 25 539 personnes), tant les quartiers centraux de Détroit (-2,7 %) que les quartiers péricentraux (-8,3 %) (*Ibid.*).

L'arrivée des Blancs à Détroit et le départ des populations afro-américaines traditionnelles, est particulièrement frappante dans le centre-ville (+19,1 % ou 267 Blancs de plus vs -5,4 % ou 179 Afro-américains de moins), Corktown (+9,8 % ou 44 Blancs de plus vs -19,5 % ou 95 Afro-américains de moins), Woodbridge (+28,7 % ou 233 Blancs de plus vs -7,1 % ou 219 Afro-américains de moins), Brush Park (+45,7 % ou 132 Blancs de plus vs -0,3 % ou 5 Afro-américains de moins) – dans le Lower Woodward – et le Middle East Central (+22,5 % ou 89 Blancs de plus vs -9,0 % ou 431 Afro-américains de moins) (*Ibid.*).

Ainsi, non seulement existe-t-il une transformation du profil des ménages à Détroit en regard à leurs revenus, mais également en ce qui a trait à leur profil ethnoculturel. Les données recueillies montrent en effet que les populations blanches aisées sont celles qui s'installent à Détroit ce qui va à l'inverse de l'exode vers les banlieues qu'on avait vu à partir des années 1950. C'est un revirement de situation assez impressionnant qui s'observe dans les quartiers centraux où une brève visite nous permet de comprendre rapidement à quel point ces secteurs accueillent une grande proportion de Blancs qui y vivent, y travaillent et se récréer. Pourtant, cette situation ne se produit pas sans heurts. Plusieurs personnes, y compris les acteurs communautaires rencontrés sur place, la dénoncent car ils y voient une transformation à l'opposé du développement urbain en cours. Les développements passés ont délaissé les populations afro-américaines durant de nombreuses décennies et, maintenant que la dynamique économique et les investissements sont favorables, elle

semble ne bénéficier qu'à une petite portion restreinte de la population de Détroit, soit les populations blanches dans une situation d'aisance économique.

The investments going on in the central neighborhoods are unique to those neighborhoods. Those central neighborhoods have high occupancy rates and you have a lot of techies, a lot of white kids graduating from college and coming back into the city who want to be a part of the city's revitalization somehow. And so, what's being put there caters to that audience. It's an educated audience. It's a white audience. So, the development that is happening is for that audience (Extrait d'entrevue: AC4).

De façon plus critique, les acteurs communautaires se demandent si les nouveaux développements à Détroit sont mis en place dans l'intention d'être accessibles à toute la population?

I can tell you that most of our residents don't even go Downtown. They don't want to go Downtown. [...] And it's a bit frightening and a bit daunting to some of our residents to go down there. There's a very high police presence in Downtown because the investors have to protect their investment. And so, I think it works for the audience that it serves. Does it work for our residents that we serve? Not necessarily. It doesn't work for everybody. The revitalization of Midtown, Corktown and all those central neighborhoods is not the revitalization of the whole Detroit. People say that Detroit is coming back. Look at Midtown, look at Corktown and look at Downtown. I say "Ok, that's great. But who is that revitalization for?" (Extrait d'entrevue: AC4).

En conséquence, la transformation du profil de la population, tant sur le plan économique que l'identité ethnoculturelle, nous amène à identifier le déplacement de la population comme une réalité. Une nouvelle population blanche et aisée économiquement s'installe dans le centre de la ville, tandis que les Afro-américains moins fortunés se retrouvent devant l'obligation de quitter les quartiers qu'ils habitent depuis longtemps. Ajouter à cela la pression des nouveaux développements en cours dans ces mêmes quartiers et la hausse du coût de la vie, nous pouvons affirmer sans détour qu'il y a bel et bien un processus de gentrification en cours à Détroit.

Cependant, nous tenons à préciser que nous ne sommes pas en mesure de mettre le doigt précisément sur le fait que les nouvelles interventions urbanistiques planifiées à Détroit sont responsables de ce phénomène. Par contre, nous pouvons affirmer qu'elles ne permettent pas de réduire les écarts de richesse entre les très pauvres et les très riches, ni d'empêcher cette transformation populationnelle qui a cours dans les quartiers centraux de la ville. Ce phénomène de gentrification pourrait, s'il n'est pas contrôlé adéquatement, changer radicalement le cours du développement urbain à Détroit et déterminer quelles sont les populations en mesure de profiter de ces impacts positifs et celles qui s'en retrouvent exclus.

6.4 Les initiatives communautaires et citoyennes, signe de la revalorisation urbaine inclusive de Détroit

Troisièmement, et compte tenu des transformations importantes en cours, nous allons tenter de voir si les résident-e-s de Détroit revendiquent un droit à la ville leur permettant non seulement de prendre part au développement urbain en cours, mais aussi de bénéficier positivement de ces retombées à l'échelle de la ville. Si les liens sont plus étroits entre les acteurs politico-institutionnels et économiques, et que la transformation des quartiers se fait en parallèle à un processus de gentrification, comment les habitants de Détroit s'insèrent-ils là-dedans ? De plus, la rapidité exceptionnelle avec laquelle s'opère la transformation de la ville fait craindre à plusieurs l'idée qu'ils en seraient exclus. Dans cette mesure, le droit à la ville viendrait comme une revendication légitime permettant de se réapproprier l'avenir du développement urbain à Détroit. Pour ce faire, nous allons analyser les trois variables identifiées dans notre chapitre 3, soit : l'appropriation collective des développements en cours, l'accès aux équipements, aux emplois et aux services ainsi que la revendication d'un pouvoir décisionnel.

6.4.1 L'appropriation collective des développements en cours

À contrario du modèle de développement actuel dans les quartiers centraux de Détroit, les organismes communautaires sont très actifs dans la mise en œuvre de projets collectifs ayant à cœur la participation à la vie de quartier et l'appropriation collective des décisions d'aménagement prises de façon concertée. Il suffit de voir l'impressionnante quantité d'événements de planification participative et de forums citoyens afin de comprendre l'effervescence pour ce genre de pratique inclusive. Dans le Lower Eastside, c'est plus de 7000 personnes qui ont participé activement dans le développement de propositions et l'adoption d'un plan d'action documentant les problématiques d'aménagements dans l'est de la ville et les idées pour y remédier.

We had a planning phase from 2010 to 2012 where Phase 2 in the final LEAP plan was unveiled. We had about 7000 engaged residents that we surveyed. Residents went out, parceled out the land and took pictures. We're using the CDAD planning tool and it came back with future recommendations for the neighborhoods within this 15 sq. miles district. They could either be traditional residential neighborhoods which are neighborhoods with a house on every lot. We looked at strong neighborhoods with spacious residential. You have green thoroughfare for the commercial corridors that may be blighted or vacant that can be turned into beautiful grand corridors. So, you had a lot of recommendations come back from the residents as to how we want the future directions to look like within the neighborhoods (Extrait d'entrevue: AC4).

Les acteurs communautaires s'entendent sur le fait qu'il est plus difficile de mener de telles pratiques avec les résident-e-s, car ils doivent faire face à l'impossibilité de pouvoir redévelopper l'ensemble du quartier selon un idéal-type imprégné du modèle de développement urbain qu'a connu la ville dans ses années de gloire. Les prises de position et les propositions d'aménagement menant à des compromis sont donc plus difficiles à atteindre, mais une fois qu'elles sont prises, l'engagement et la volonté des résident-e-s à les mettre en œuvre est décuplée. Cette vision de la participation citoyenne s'inscrit dans une approche *bottom-up* où le cœur des décisions est discuté

par les gens qui habitent le quartier plutôt que par des gens de l'extérieur qui souvent tentent d'y apporter des solutions improvisées qui ne sont pas en adéquation avec les réalités locales. L'objectif d'*empowerment* social est clairement visible ici puisque l'idée est de redonner un pouvoir et du contrôle sur leur environnement urbain aux résident-e-s qui en font la demande afin d'y apporter des propositions innovantes qui répondent directement à leurs besoins exprimés.

Urban redevelopment for us is what the residents say it is and the residents have said this is how we want to redevelop our piece of the pie on the Lower Eastside. We want to creatively reuse our open space. It's not a liability. It's an asset. Let's think about how we can do projects. Let's plant trees. Let's do urban agriculture. Let's have a community garden. Let's keep our parks strong. Let's cut the grass. If we can just keep it cut. Let's cut the grass. Let's fence it off. This has been an epicenter for crime, let's put a fence here. Let's buy it, put a fence and keep people out. It's really what they say. That's our approach, it's very bottom-up because for too long we had this top-down approach that doesn't even translate, for the most part, to the residents that we serve. There's no conversation from the top to the residents, to the people that live here and, as a resident, I don't want anybody from the top telling me what they think I want and what they think my neighborhood needs. I live there, I know what I want and I know what my neighborhood needs. (Extrait d'entrevue: AC4).

De la même façon, les projets d'aménagement urbain souhaitables pour les résident-e-s de Détroit ne sont pas de n'importe quel type. Plusieurs acteurs communautaires rencontrés ont fait part des craintes liées à l'investissement ciblé dans certains secteurs de la ville et certains secteurs de l'économie répondant à des grandes tendances internationales (technologies, informations, communications, etc.) aux dépens d'autres. Cet investissement se ferait sans vision cohérente pour le développement de l'ensemble de la ville de Détroit et limiterait la participation des habitants locaux à cette nouvelle économie diversifiée pour laquelle ils n'ont que très peu d'expertises permettant de s'y investir. « The priorities shouldn't just be on any kind of development that brings economic activity back into the city, but it should be

a lot more intentional of economic opportunity being brought to people who live in the city » (Extrait d'entrevue: AC6). Une idée revient, celle où le développement urbain à Détroit doit être intégré aux préoccupations des gens pour qu'ils puissent s'en approprier les bénéfices plus concrètement au lieu de servir uniquement comme symbole de la relance de la ville.

Dans le même ordre d'idée, c'est l'action derrière la mise en relation des gens de la communauté qui est le facteur influençant les organismes communautaires à poursuivre leur travail, car, de cette façon, il y a un véritable sentiment de travail accompli. Cette action et cette énergie canalisée permettent la création d'initiatives innovantes et inspirantes dans différents quartiers qui cherchent à répondre à des besoins concrets et identifiés par la collectivité locale. La philosophie du *Do it Yourself* a vraiment un ancrage important à Détroit puisque la population locale a décidé de se prendre en charge à défaut que la municipalité le fasse et qu'elle subisse un nouvel échec. Cette façon de procéder mène à une appropriation collective des initiatives mises en œuvre à Détroit afin de les faire perdurer dans le temps et qu'elles aient un impact réel et bénéfique auprès de la population qu'elles desservent.

A lot of it is converting vacant lots into gardens or parks, but that has a philosophy that comes along with it of getting people out of their homes, out of their cars and out into the street or out into communal spaces to meet each other and build relationships. And with that comes a lot of other activity. Once you get people talking to each other, you start to build networks that can address other problems. [...] We work with community members with what they want done with vacant lots and then we act and provide resources for them to complete those projects whether it's a park or a garden. We employ neighborhood kids in the youth garden and we give them life skills, but also a wage and that's helpful for people to have an economic opportunity (Extrait d'entrevue: AC6).

Et c'est précisément pour cette raison qu'il y a un fort niveau de participation parmi les résident-e-s du secteur, puisque ces derniers ont l'impression de se faire écouter

par les acteurs communautaires. « We have a high level of participation because it's really 100% designed by the residents. We do a lot of block level planning. We try to provide some technical assistance. They can use it however they want and we're just there to guide the process » (Extrait d'entrevue: AC1). Même si les rendus et les impacts sont plus longs avant de se faire ressentir, le sentiment de faire partie d'une communauté active qui se prend en charge pour relever les défis d'une crise urbaine sans précédent est grandement réconfortant et encourage d'autres personnes à rejoindre le mouvement local.

I do take a lot of pride in what's going on in Brightmoor and I do try to, as much as possible, support everything that I see as positive that goes on here regardless of who started it or whether or not it responds to something that I'm interested in. If somebody's having an event at Artist Village, they need people to come out to it and they stopped and asked me to come, even if I don't really care about *Creative Juicez* and how to make smoothies, I'll still go because it's something going on in my neighborhood that is positive and that has some kind of impact. And the more people that come out, the more support we can show that there are positive things happening (Extrait d'entrevue: AC6).

À notre avis, et celle des acteurs communautaires rencontrés, c'est de cette manière qu'une communauté est en mesure de se rassembler, développer des propositions originales et s'approprier les initiatives qui sont mises en œuvre collectivement. Car, au bout du compte, l'idée de rassembler les gens et de créer des réseaux militants est porteuse d'espoir. Et c'est particulièrement le cas dans cette ère individualiste où de moins en moins de personnes sont portées à aller chercher de l'aide dans leur entourage pour régler des problèmes collectifs dans leur environnement immédiat.

What it really is about is breaking down a lot of the ways modern society and industrial society has conditioned us to act. But a lot of it is that we've been alienated from each other. We spend a lot of time in our houses, in our cars and we don't talk to each other a lot. And in a place like Brightmoor, on top of the fear of going outside of your house, there are a lot of the spaces that aren't

for people anymore. If we can occupy spaces, meet each other, celebrate each other and look out for each other we can create a kind of bond that can fill in the gaps in some of those places. So, I think the real philosophy of *Neighbors Building Brightmoor* is kind of right there in the name: neighbors building a neighborhood or rebuilding a neighborhood and building a relationship with each other in the process (Extrait d'entrevue: AC6).

D'un autre côté, il est parfois difficile de faire différencier les idées portées par les résident-e-s du secteur et les idées proposées par les organismes communautaires du coin. Il arrive parfois que des initiatives tombent à l'eau puisque le travail de mobilisation et de recherche en amont a été précipité. C'est pour cette raison qu'il est éminemment important d'avoir l'approbation des gens habitants au pourtour de l'initiative prévue afin qu'ils s'approprient collectivement les interventions proposées. Par expérience des acteurs communautaires, il s'agit de l'unique façon d'assurer la pérennité des interventions d'où l'importance du travail communautaire qui est réalisé dans les quartiers péricentraux à l'étude.

We've made projects before that we haven't had enough input on and people just haven't taken enough ownership of it and we don't have the capacity to keep it up. So, we have a few parks in parts of the neighborhood that look like trash because the people that said that they would keep them up haven't kept them up and we can't keep them up. That's not their fault. That's our fault for not doing enough observation before we jumped right into it. But, for the most part, our goal and our philosophy is every project that happens has to have ownership of somebody that lives nearby it and consent of the other people who live there (Extrait d'entrevue: AC6).

En somme, tous les acteurs communautaires rencontrés et nos observations sur le terrain nous indiquent que la participation citoyenne à la vie de quartier de Détroit est élevée. Cet atout local permet aux groupes communautaires d'organiser des événements de consultation citoyenne rassembleurs où les résident-e-s de Détroit sont en mesure d'échanger sur leurs problématiques vécues et d'identifier différentes propositions d'aménagement urbain qui viendraient répondre à leurs préoccupations.

L'appropriation collective des interventions planifiées et mises en œuvre dans les quartiers péricentraux à l'étude se fait donc tout naturellement, ce qui assure une réussite des projets en cours et leur pérennité. Ce modèle de développement se retrouve donc, minimalement, en complémentarité avec les projets menés dans les quartiers centraux. Cependant, dans certaines circonstances, ce modèle se situe à l'inverse des pratiques d'aménagements dans les quartiers centraux de la ville, car il s'opère de façon beaucoup plus inclusive de l'environnement urbain partagée avec la communauté locale.

6.4.2 L'accès aux équipements, aux emplois et aux services

Au-delà de la transformation des quartiers centraux et les nouveaux développements qui y ont cours, le droit à la ville est un élément de revendication populaire qui fait souvent écho à l'inaccessibilité des développements, projets et services en place. Cette situation crée une iniquité entre ceux ayant accès et bénéficiant des aménagements en cours tandis que les autres en subissent les impacts (hausse de loyers, nouveaux commerces ne répondant pas aux besoins de base, camionnage et construction) puisqu'ils en occupent l'environnement immédiat. Comment, dans ce cas, les populations négligées peuvent-elles se prendre en main pour s'assurer d'avoir accès à ces nouvelles infrastructures et ces nouveaux services disponibles ? Nous tenterons d'explorer ce questionnement dans cette section.

Un élément qui revient souvent, au cours des entretiens avec les acteurs communautaires de Détroit, c'est le fait que beaucoup des développements qui sont en cours dans les quartiers centraux de la ville sont perçus comme étant inaccessibles et inabordables. Même si l'évaluation de l'accessibilité réelle à ces équipements et

services est difficilement mesurable²⁹, l'enjeu de la perception de cette accessibilité est d'autant plus important. Pourquoi ? Parce que la population qui se nourrit de cette perception, vraie ou fausse, ne fréquente pas ces installations et n'utilise pas les services mis en place. C'est particulièrement le cas lorsque des ménages à faible et moyen revenu se voient dans l'obligation de quitter leur quartier d'ancrage, dû à la hausse du coût de la vie, pendant que des nouveaux développements sont en cours et que des nouvelles populations s'y installent à leur place.

I don't think at the moment that central neighborhood type developments and that type of mindset are doing anything positive for the majority of the city. If anything, it's actively damaging. When you combine the political agenda of pushing people out of their homes, foreclosure, water shutoffs, problems with utilities, cutting services and disinvesting in education, then that all adds up to pushing people out of the city. While at the same time the economic central neighborhood agenda is building up businesses that are inaccessible to a large amount of population. It's just painfully obvious to me that you're trying to reverse White Flight and that's gentrification by the books. So, at that point I don't think that most developments happening in the city by central neighborhood mindsets affect enough people in the right way. And I think that most of the peri-central stuff just needs more money (Extrait d'entrevue: AC6).

Bien souvent, les acteurs politico-institutionnels et économiques à Détroit vont proposer des interventions immobilières pour répondre à des besoins de développements et des intérêts économiques préalablement identifiés. Pourtant, ce type de développement est loin d'être le seul possible dans les circonstances actuelles. Et c'est là que vient tout le travail des organismes communautaires de Détroit ; réfléchir à des solutions innovantes permettant de réutiliser les terrains vacants pour d'autres usages productifs.

²⁹ Une analyse du coût-bénéfice de ces installations et les services offerts comparativement aux revenus médians de la population, particulièrement celle de longue date, auraient été nécessaire afin d'évaluer concrètement cette accessibilité.

One of our visions in the neighborhood we work in is a park within walking distance of every child and we're using a ¼ mile radius or less for that definition. And not huge parks like Patton Park or huge Clark Park, but little pocket parks where people, as long as it's maintained, have a feeling of safety that's totally different than a bigger park. [...] It's a big deal and we're kind of like champions for small pocket parks. We develop and maintain them. That's a big thing to us. That everything is not just about housing and business. A quality outdoor space is really huge (Extrait d'entrevue: AC3).

En fin de compte, toutes sortes de projets peuvent être mise en œuvre sur les terrains vacants de Détroit pour autant qu'ils le soient réfléchis avec la communauté locale et dans l'intention d'avoir un impact concret et positif pour le quartier.

It's repurposing the 20+ miles of vacant space in a way that adds value to people's lives. It might be a community garden, it might be just a bunch of trees, it might be a pocket park, but really being thoughtful about the way we repurpose that land. And because we have so much of it, we're in a unique position to really be a leader in a post-industrial transformation (Extrait d'entrevue: AC1).

Dans le même ordre d'idée, les projets d'agriculture urbaine à Détroit cherchent à répondre à un besoin de se nourrir avec des produits frais dans une ville qui a vu ses épiceries démenagées en banlieue là où la situation est plus soutenable financièrement pour eux. Malheureusement, ce contexte a créé un déséquilibre d'accès à des aliments frais et abordables à Détroit pendant de nombreuses années. Bien que de nouvelles épiceries aient ouvertes ces dernières années pour combler ce déséquilibre, elles étaient du nombre de 74 seulement en 2017 (Hill & Kuras, 2017). La figure 6.3, à la page suivante, localise ses épiceries et les zones de désert alimentaire à l'intérieur de la ville de Détroit.

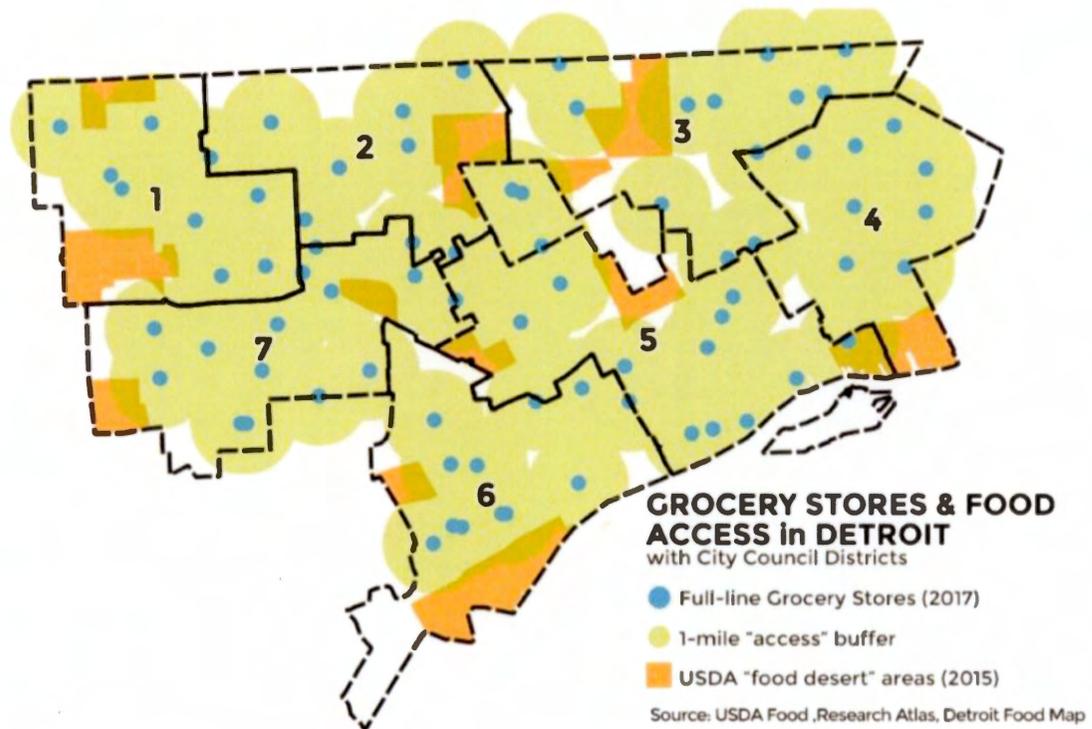


Figure 6.3 – Localisation des épiceries et les zones de désert alimentaire à Détroit en 2017

Source : Hill & Kuras (2017).

Pour cette raison, on comprend mieux pourquoi les projets d'agriculture urbaine sont aussi populaires à Détroit puisqu'on en compte 1434, aux dernières nouvelles, à travers la ville (Hill & Kuras, 2017). De ce nombre, 834 sont des jardins privés soutenus par des organismes communautaires de sécurité alimentaire offrant des formations pour mettre en place et cultiver un jardin à Détroit. En parallèle, un nombre impressionnant de 432 jardins communautaires existent actuellement à Détroit où les gens de la communauté se rassemblent pour cultiver des fruits et légumes frais pour répondre aux besoins en alimentation de la collectivité – en comparaison la ville de Montréal en compte 97 de nos jours. Certains acteurs disent qu'ils seraient 23 000 résident-e-s de Détroit impliqué-e-s dans l'agriculture urbaine

et dans un mouvement de réappropriation de la terre au bénéfice du plus grand nombre et en réponse à un problème structurant d'accès aux aliments (Carmody, 2018). La figure 6.4, ci-dessous, localise les projets de jardins communautaires à Détroit de nos jours.

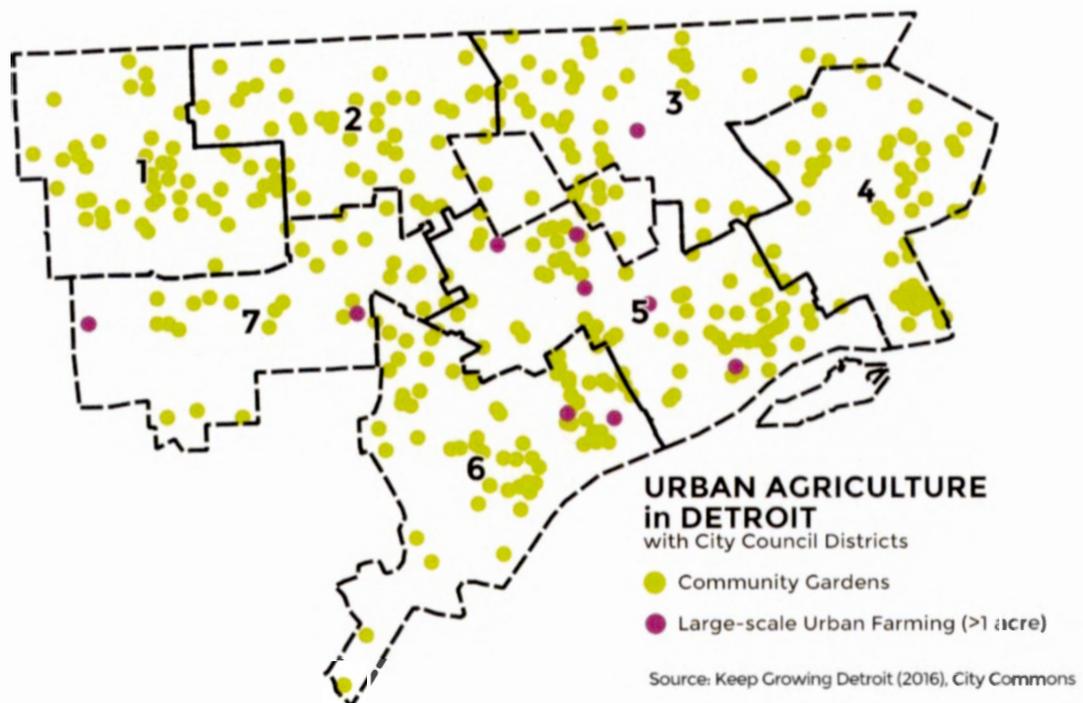


Figure 6.4 – Localisation des projets de jardins communautaires à Détroit en 2016

Source : Hill & Kuras (2017).

Néanmoins, plusieurs acteurs communautaires ont mentionné, malgré tous les bénéfices de ces projets pour la communauté, que les résident-e-s de Détroit avaient besoin de projets structurants permettant de les sortir de la pauvreté. « We can do all we want around beautifying the city and reusing land, but if we don't give Detroit residents jobs that pay a living wage, we can't stabilize this city » (Extrait d'entrevue: AC1). C'est donc des emplois de qualité, comprenant des mesures d'employabilité locale, qui sont recherchés par la communauté de Détroit pour transformer leur

qualité de vie et l'environnement bâti de leur milieu d'insertion. Cette forme de réappropriation du développement urbain dans les quartiers péricentraux à l'étude est très forte chez les acteurs communautaires rencontrés tant au niveau des usages productifs de l'espace qu'au niveau des mesures de lutte contre la pauvreté.

[...] the kind of redevelopment that I'm most serving for and that I hope that the organization is as well is the redevelopment of the business district and the people in this area taking ownership of that and having it become more of a...I'm fine with gardens and parks. I'm a gardener so I love them, but I want to make sure that the gardening that goes on here relates more to the people who live here than it does to like "Come take a tour of the farmway". Because that's all well and good, but it doesn't really do anything to help residents of the neighborhood. It just makes stuff look nice. [...] Bringing business back into the area and promoting ownership of spaces through getting opportunities for people is the best we can do (Extrait d'entrevue: AC6).

Cette idée du quartier complet est très présente, car les résident-e-s et les acteurs communautaires de Détroit ont une identité forte et un ancrage au quartier qu'ils souhaitent préserver. Bien que le développement économique se produise essentiellement dans le centre de Détroit, les interconnexions entre ce développement et les habitants des quartiers péricentraux sont très limitées en fonction du type d'emplois qui y est créé. C'est particulièrement le cas dans un contexte où le sous-investissement dans le réseau de transport collectif réduit les déplacements possibles de la population de Détroit. Pour cette raison, le développement d'un milieu de vie cohérent avec l'ensemble des besoins de la population locale et en tenant compte de la spécificité locale des différents quartiers de la ville est une demande qui revient de plus en plus à Détroit.

Les interventions urbanistiques à Détroit sont donc multiples et permettent de répondre aux besoins exprimés de la communauté dans la mesure où elles ont un ancrage et une portée locale. Celles qui ont lieu dans les quartiers centraux sont un peu moins accessibles que celles qui se produisent dans les quartiers péricentraux

puisqu'elles sont, entres autres, moins diversifiées. En effet, la diversité des interventions dans les quartiers péricentraux à l'étude (parcs, jardins collectifs, réutilisation productive des terrains vacants, zones d'emplois locaux, ...) sont davantage en mesure de répondre aux besoins de la population locale. La lutte contre la pauvreté à Détroit passe donc par une multitude de projets, d'équipements collectifs, d'emplois et de services qui demeurent non seulement accessibles, mais aussi abordables pour les habitants qui les utilisent.

6.4.3 La revendication d'un pouvoir décisionnel

Enfin, la revendication d'un pouvoir décisionnel se trouve à être l'un des éléments les plus importants du droit à la ville, car les habitants affirment vouloir se prendre en charge en étant les mieux habiletés à répondre à leurs besoins et intérêts principaux (selon nos entrevues avec les acteurs communautaires). Cette revendication peut s'exprimer de nombreuses manières par des manifestations populaires, une présence sur des tables décisionnelles, une participation active dans les séances de consultations publiques ou une forte implication politique en s'investissant dans les instances de la Ville. Dans quelle situation se mesure la revendication d'un pouvoir politique à Détroit ? La section suivante s'attardera à ce questionnement.

L'action civique à Détroit est un aspect qui est bien présent tant au niveau de la société civile que des communautés religieuses très actives pour mettre en œuvre des mesures et des projets améliorant les conditions et la qualité de vie de la population. Déjà, plusieurs organisations des droits de l'homme ont été mises en place pour dénoncer les pratiques inhumaines comme les coupures d'eau et les reprises de logement pour défaut de paiement. Cet activisme est présent à Détroit depuis de nombreuses années maintenant. Il cherche principalement à soutenir les luttes pour les droits civiques sous toutes ces formes, car les ménages afro-américains et

immigrants de toutes sortes sont encore fortement discriminés aux États-Unis. Plusieurs acteurs communautaires rencontrés à Détroit disent s'inspirer directement de cet activisme pour militer au sein de leurs organisations et leurs quartiers afin d'y reproduire un impact positif pour la communauté tout en en assurant l'*empowerment* social des habitants de la ville.

Part of what I love about Detroit is that it's a very socially active city. A lot of the networks within the city that are prominent with people of the city have to do with some kind of social action and that to me is a really beautiful thing. It means that there's a really organized and active public. How active are they as citizens and voters? Sometimes not very much. A lot of it is not in the dominant political system. A lot of it is called visionary organizing that's an idea that came out of Detroit with Grace Lee Boggs and activists like that. But how much of an impact has it had on stopping the wider economic forces that affect the city? Probably minimal, but, in terms of building consciousness in the people of the city, it's done a really admirable job at that. So, as Detroit moves down this road of "transformation" or "revitalization", I think that that relies a lot on the central neighborhoods looking more traditionally urban and the outer ring neighborhoods are going to hopefully keep each of their own character as a community and become more, not self-sustaining, but more self-reliant (Extrait d'entrevue: AC6).

Cet extrait nous démontre que l'implication politique des habitants de Détroit est moins importante à l'échelle de la ville. En effet, les habitants et les organismes communautaires sont davantage intéressés à relancer le développement des quartiers péri-centraux selon les valeurs qu'ils priorisent et selon les besoins de la population de ces quartiers. À titre d'exemple, l'amélioration des conditions et de la qualité de vie constituent, pour eux, des priorités à l'échelle locale. « A lot of it is I try to, as much as I can, rely on the people around me and the people that I have relationships with rather than just faceless institutions » (Extrait d'entrevue: AC6).

Ainsi, les luttes contre les méga-injustices systémiques de l'économie capitaliste contemporaine deviennent secondaires à la construction de relations sociales de

proximité permettant de répondre à des besoins immédiats de la population locale. La méfiance à l'égard de la Ville et la corruption endémique était si importante au cours des dernières années que les habitants et les organismes ont encore de la difficulté à accorder leur confiance malgré les améliorations récentes introduites par le nouveau maire Duggan. C'est pour cette raison que les pratiques du *Do it yourself* sont si populaires à Détroit, car les habitants de la ville ont appris à se prendre en main pour répondre à leurs besoins et intérêts après des années de désinvestissement chronique de la Ville dans les services publics et les services à la population.

Malgré tout, certains acteurs communautaires s'interrogent sur la pertinence de rejeter complètement les structures municipales en place pour s'occuper de leurs propres problèmes, car c'est la Ville qui a le devoir de s'en préoccuper.

If residents didn't do any of that, there would literally be a bunch of people in their locked houses not going anywhere. That's how their neighborhoods are able to remain livable because of what they're doing. But the other side of me is curious to say if they didn't do it would it have forced the City to figure it out. I don't know the answer to that question. The City would be way worse off if these good people didn't do everything. It's really amazing. I mean, these people, many of them have jobs and they go to more meetings than I do on top of their regular work and their doing things on Saturday's, there having these parties in the park and barbecues and they're starting their own food pantries and feeding poor people. It's amazing but also I find it kind of terrifying because that's not how it's supposed to be. There's a certain function the government should perform and it's sort of failing in the city, but things are definitely getting better (Extrait d'entrevue: AC1).

Le fait d'avoir réussi à traverser les multiples épreuves de la crise urbaine et d'être encore présents à Détroit est quelque chose de très inspirant et une source de grande fierté pour les résident-e-s de la ville. Pourtant, cette même source de fierté devient problématique au moment où les habitants ne revendiquent plus d'interventions de la Ville dans leur milieu de vie faute de croire à une solution de leur part. Cette situation laisse le champ libre aux interventions immobilières dans le centre de Détroit,

bénéficiant davantage aux acteurs économiques qui y sont établis et les nouvelles populations qu'on souhaite y accueillir.

Now in Detroit, residents wear a badge of pride that they're the ones doing all this work. I feel like that is actually an enormous challenge because there's not an organized body of people advocating to the City and others who provide services that they need to be doing their jobs. This is not normal. I personally feel that the more that becomes the philosophy that "Oh, we don't need them. We can do whatever we want. We can take care of ourselves", that they're going to have to keep taking care of themselves because there's nobody advocating for the other way around. There's a lot of talk of asset based community development. That's fine. Yes everyone has strengths and talents and all those things could drive new development in neighborhoods. But there is, for a large part, an absence of the idea of social justice and human rights. It's like their new slogan: "Yes we can. We can do it. We can do it ourselves". But to me I think that's an enormous challenge if that is ever going to change, that that mindset has to change (Extrait d'entrevue: AC1).

En même temps, nous observons un véritable rapport de force de la communauté autour des revendications pour prendre part aux discussions sur la revitalisation et la revalorisation des espaces urbains. « When we talk about revitalization, we have to look at who is the revitalization for and if resilient residents have a seat at that table. Private or public, do residents have a seat at that table and do they have decision making power? » (Extrait d'entrevue: AC4). La présence des résident-e-s de Détroit sur des Tables de concertation et des comités de pilotage est extrêmement valorisée et cette revendication des acteurs communautaires se fait sentir énormément dans leurs discours. C'est particulièrement le cas lorsqu'on regarde qui sont les acteurs de la revalorisation urbaine à Détroit : des riches hommes d'affaires blancs tant au niveau des acteurs économiques que du maire de la ville. Le contrepoids de la présence citoyenne sur des tables décisionnelles est un rapport de force essentiel qui exprime le besoin de devenir un acteur du changement à Détroit.

I would say my evaluation is contingent upon buy in and decision making from residents. [...] Not all the decision makers and not all the people who are doing urban revitalization should look like me, but there's a 90% African-American population in the city of Detroit and in a lot of the tables that I sit in, there's no equity. I don't see people that look like me. I have an issue with that. I would say it needs to be more inclusionary, it needs to be equitable and the resident voice has to be valued in all of what these organizations are doing. [...] And so I get. You love Detroit. Most of you left Detroit. We stayed. And I want to see the people who stayed at the table. They shouldn't have to fight for a seat at the table that they own. That's my evaluation. It needs to be equitable. It needs to look like Detroit (Extrait d'entrevue: AC4).

Un dernier élément mis en œuvre à Détroit par les organismes communautaires pour revendiquer un pouvoir décisionnel est le réseautage qu'on tente de créer entre les résident-e-s de la ville et les autorités publiques locales. L'idée est de mieux joindre les préoccupations citoyennes avec les personnes compétentes en poste qui peuvent y prêter écoute et tenter d'y apporter des solutions concrètes.

And every month we do a potluck with everybody. That's not really so much of a service, but getting all of our membership into one room and having them bake meals together and meeting each other is a big part of what we think is a good way of reclaiming spaces for the public and citizens while making our voices heard and not just to each other. We invite our District Council person and Stephanie Young our District Manager to those potlucks. Then it becomes a conversation not just between us, but we invite the powers at the end of those spaces as well (Extrait d'entrevue: AC6).

Au final, cette dichotomie entre l'autonomie collective du développement urbain et le rapprochement des résident-e-s avec les centres de pouvoir décisionnel est ce qui caractérise le mieux les relations Ville-citoyen à Détroit. Autant il est important de conserver son indépendance qu'il est nécessaire de développer ses propres projets d'aménagements urbains répondant à des besoins concrets identifiés par la population locale. Il l'est tout autant de faire partie des prises de décisions politiques concernant l'avenir des différents quartiers à Détroit pour s'assurer que tous aient leurs mots à dire dans le redéveloppement de leurs milieux de vie.

La revendication d'un Droit à la ville est donc bien présente à Détroit, mais celle-ci s'exprime d'une façon non-traditionnelle due à une profonde méfiance des acteurs politico-institutionnels et leur capacité réelle à transformer des milieux de vie. La philosophie du *Do it yourself* est pleinement intégrée dans les actions civiques à Détroit ce qui augmente considérablement le taux de participation citoyenne à la vie de quartier et permet une appropriation collective des développements urbains en cours (selon nos entrevues avec divers acteurs communautaires). De cette façon, les interventions urbanistiques sont plus en mesure de répondre à des besoins et intérêts concrets identifiés par la population locale. Enfin, la présence active des résident-e-s auprès des centres décisionnels de Détroit permet d'assurer un rôle de chien de garde sur les décisions en aménagements urbains qui sont prises pour la ville. Selon plusieurs acteurs communautaires, cette présence doit absolument être renforcée pour permettre une participation active des résident-e-s de Détroit au redéveloppement inclusif de leur ville.

6.5 La revalorisation urbaine à Détroit, entre espoir et inquiétude

Tout compte fait, nous sommes en mesure d'analyser les principales composantes du processus de revalorisation urbaine à travers les différentes interventions urbanistiques planifiées ou en cours à Détroit. L'attrait physique du paysage urbain et l'aménagement d'un cadre bâti uniforme font partie des grandes priorités des acteurs politico-institutionnels et économiques. En effet, les investissements qu'ils mettent en œuvre dans le *Blight Removal Task Force* sont assez effarants et démontre l'intérêt primordial de libérer les espaces urbains improductifs des encombrements structuraux en lieu et place. Par ailleurs, le fait d'avoir recours à une équipe de bénévoles, provenant principalement des entreprises de Dan Gilbert, pour évaluer la viabilité des structures vacantes à partir de logiciel numérique (*Google Street*) et d'observations physiques à partir de la rue (selon nos entrevues : AE5) est pour le moins inquiétant.

Normalement, la Ville a la responsabilité de faire cette évaluation en envoyant une équipe d'inspecteurs en bâtiments formés pour faire ce genre de travail. Cependant, compte tenu des coupures importantes dans l'administration municipale, elle n'en a plus la capacité et doit se tourner de plus en plus vers les acteurs du secteur privé pour réaliser ses objectifs.

Cet assainissement des espaces vacants en milieu urbain se produit à l'échelle de la ville créant ainsi des nouvelles façons de repenser l'utilisation du sol à Détroit. Là-dessus, l'ensemble des acteurs rencontrés sont d'accord avec le principe de base, même si des divergences émergent quant à la manière d'y procéder. Les acteurs communautaires croient profondément que les interventions doivent provenir de la base, à partir des préoccupations citoyennes et selon un mode de prise de décisions *bottom-up*. Pour leur part, les acteurs économiques privilégient des interventions en développement immobilier assurant des impacts économiques immédiats plutôt qu'une viabilité économique à long terme. Les acteurs politico-institutionnels, eux, agissent davantage comme des facilitateurs en favorisant une régulation urbaine qui permet l'accélération des projets de développement et en s'assurant de l'efficacité des prises de décisions publiques pour accroître le nombre d'interventions en cours. Ces interventions sont globalement vues comme étant positives, peu importe la nature et le type de développement qui y est pratiqué. C'est entre autres le cas puisqu'il y en avait si peu par le passé que les acteurs ne souhaitent pas décourager les investissements qui ont présentement lieu à Détroit.

Since the new administration with Mayor Duggan, it has been great to see some outstanding leadership and a strong team behind the Mayor's office that has helped to support some of these projects. In the past, I think it was a lot of philanthropy and private market taking some of these projects that should normally be taken over by the government (Extrait d'entrevue: AE5).

De la même manière, l'attachement identitaire et l'appropriation collective des initiatives de développement urbain sont perçus de façon différente par les acteurs de Détroit. Ceux qui sont investis dans des démarches de revalorisation urbaine dans les quartiers péricentraux de la ville affirment fréquemment l'intention qu'ils ont de faire percoler leurs initiatives au sein de la communauté. Cette stratégie d'aménagement a le mérite de renforcer la participation citoyenne à la vie de quartier et les gens ont l'impression d'avoir un réel pouvoir décisionnel capable d'assurer la transformation de leur milieu de vie.

À l'opposé, les stratégies d'aménagements pratiquées par les acteurs investis dans les quartiers centraux de la ville sont davantage tournés vers des pistes de développement offrant le plus grand impact sur les investisseurs, entreprises, nouveaux arrivants et touristes qui fréquentent le centre de la ville. Cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas un attachement à ces quartiers et au développement qui y a cours, mais l'identité créée à ce moment ne permet pas l'inclusion d'une vaste majorité des habitants de Détroit et en particulier les ménages à faible et moyen revenu. Pour ces derniers, les développements et les services offerts dans le centre de la ville accroissent un sentiment d'exclusion vécu dans le contexte d'une ville en pleine transformation sans égard aux populations avec le plus de besoins non répondus.

Mais alors pourquoi réaliser ces interventions urbanistiques si elles ne profitent pas à l'ensemble des résident-e-s de Détroit ? L'objectif recherché par les acteurs qui pratique ce type d'urbanisme est de permettre une création de richesse importante et le développement d'une économie locale permettant d'inverser la tendance de déclin de la ville. Pourtant, ces objectifs sont atteignables par les pouvoirs publics puisque le développement entoure principalement le secteur immobilier attirant ainsi entreprises, commerces, divertissement et loisirs dans le centre de Détroit. Ce qui l'est beaucoup moins, c'est une équité dans le développement social et spatial de ces interventions à l'échelle de la ville.

Par l'observation des interventions planifiées et en cours ainsi que l'analyse des discours des principaux groupes d'acteurs, nous pouvons affirmer qu'elles ont principalement comme ambition de relancer le développement des quartiers centraux de Détroit et particulièrement le *Downtown* de la ville avec ses quartiers limitrophes de *Corktown* et *Midtown*. Ce sont dans ces secteurs que se concentre la vaste majorité des interventions urbanistiques, des partenariats entre acteurs et des investissements publics et privés. D'ailleurs, ces secteurs ont même été cartographiés et redécoupés par les acteurs économiques de la ville afin de redéfinir leur vision du nouveau secteur en émergence de Détroit – le *Greater Downtown* (voir figure 6.5 ci-dessous). C'est également dans ces secteurs qu'à lieu la plus grande part de la transformation de la ville tant au niveau du cadre bâti que la population résidente et celle qui travaille dans le centre de la ville.

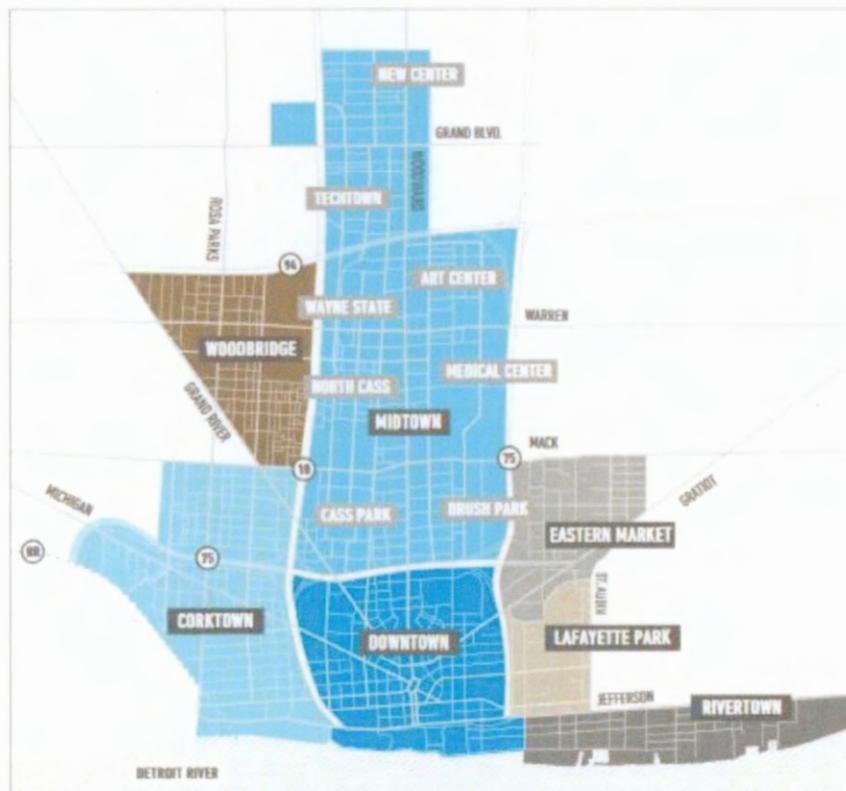


Figure 6.5 – Le centre-ville élargi de Détroit ou communément appelé le *Greater Downtown*

Source : Detroit 7.2 SQ MI, 2015.

En contrepartie, les interventions ayant cours dans les quartiers péricentraux, aussi circonscrites soient-elles, participent à créer des petites lueurs d'espoir dans la création d'une richesse locale et inclusive de la communauté. Néanmoins, le manque d'argent et d'investissement public et/ou privé sont les principaux éléments qui limitent le redéveloppement urbain à grande échelle de ces secteurs de Détroit.

Par ailleurs, ce réflexe des acteurs politico-institutionnels et économiques de se concentrer sur des interventions urbanistiques ayant lieu dans le centre de la ville est une stratégie qui est résolument affirmée de leur part. En effet, l'investissement dans le développement urbain est planifié pour être concentré dans le centre de la ville pour qu'elle ait des retombées à l'échelle de Détroit. Par cette logique du *trickle-down*, les quartiers ne jouissant pas des interventions urbanistiques en cours dans le centre bénéficieraient toutefois de ses retombées par développement indirect.

As the political players change zoning laws and streamline systems and economic players stimulate economic development, create more businesses and increase the supply of housing, it increases the population in the area or the boundaries in which that positive result takes place and the circle gets bigger and it goes further. So, that's means if you want housing that's not available in Midtown, you go to the next ring. If it's not available in New Center, you go to the next ring. If it's not available in Boston-Edison, you go to the next ring. It's like working from the center out. Positive interventions here, by any of those groups, also have an impact or trickle-down effect on the outer rings. Just as the city grows from the center, it is redeveloped from the center also (Extrait d'entrevue: AE3).

Ainsi, le déplacement de population n'étant pas en mesure de rester dans le centre de la ville – causé notamment par un phénomène de gentrification – est vu comme une opportunité positive pour stimuler le développement de Détroit une couronne à la fois.

Eventually demand, as the population grows, will circle out further and further so you don't have to come to Midtown for a coffee. You'll be able to get a coffee right there in Boston-Edison. But that's in due time as population grows and demand grows. As costs for real-estate increases, people just go to the next tier (Extrait d'entrevue: AE3).

L'enjeu avec ce type de vision est qu'il est entièrement hypothétique dans l'idée que le développement du centre se rendra, un jour, dans les quartiers péricentraux et qu'en attendant les habitants qui y vivent devraient venir profiter des investissements dans le centre de la ville. Cette pensée magique du développement bénéficiant aux quartiers péricentraux est irréaliste et pourrait prendre un nombre de temps incalculable avant d'avoir un impact réel à l'extérieur du centre dû à la superficie de la ville et le type de projets par densification urbaine.

I think there are a lot of mega-projects that take a lot of time and energy. I don't know how much they're thinking about: how does the stadium impact Springwells or a neighborhood like Springwells? How does M1 impact this neighborhood and that neighborhood that's not in the core? Either they're not thinking about it at all or they think there are trickle down benefits and I don't know if it can be any better than that, but I would like to think that it could be. Because mega-projects don't help neighborhoods. They just don't (Extrait d'entrevue: AC3).

En terminant, si nous pouvions identifier la différence marquante entre les interventions mises en œuvre par les acteurs politico-institutionnels, économiques et communautaires de Détroit ce serait autour de l'idée suivante : pour qui fait-on tout cela ? Actuellement, le débat a lieu entre plusieurs objectifs d'interventions, soient : assurer la rétention de la population existante, attirer de nouvelles populations en ville et accroître l'assiette fiscale de la municipalité.

Cette dernière approche, l'assiette fiscale, est préconisée principalement par les acteurs politico-institutionnels qui y voient le moyen de sortir de leur sous-financement chronique et enfin remplir leur rôle de municipalité au service de la

population. « [Our objective is] to build density and to build a tax base for the City, because the City can't exist without people and really can't function without the tax revenue » (Extrait d'entrevue: AP1). Ces acteurs travaillent également sur des objectifs de rétention de la population, mais ceux-ci semblent secondaires à l'accroissement de l'assiette fiscale.

Pour les acteurs économiques, l'objectif principal est évidemment d'attirer de nouvelles populations – les touristes sont également envisagés –, des entreprises, des travailleurs qualifiés et des investissements dans le centre de la ville pour stimuler le développement économique de Détroit.

[Urban interventions] they're adding value. They're positive. The outcomes are impactful. The outcomes are creating momentum and attraction. They helped build the market and changed impressions. They attract tourism and visitors and kept an increase in population. The impacts of these interventions are very favourable and should be continued and could be replicated into some of the neighborhoods where applicable (Extrait d'entrevue: AE3).

Enfin, la rétention de la population existante est l'objectif primordial des acteurs communautaires de Détroit. Bien que les acteurs politico-institutionnels en fassent une partie de leurs interventions, c'est vraiment tout le travail des organismes communautaires qui est axé sur la rétention de la population de la ville. Pour eux, le maintien de la communauté passe bien avant l'attraction de nouveaux résident-e-s, car elle a pour mission l'amélioration des conditions et la qualité de vie des gens ayant vécue à travers tous les bouleversements de la ville depuis les années 1950.

I think everyone's vision is a revitalized Detroit. But what does that mean to different groups? It means different things. Some are a little more focused on visitors and entertainment districts. [...] For grassroots community organisations it means retention, quality of life or quality of life that leads to retention and then attracting newcomers. For a neighborhood like ours, it's secondary to retention (Extrait d'entrevue: AC3).

Bref, les différentes déclinaisons de la revalorisation urbaine à Détroit marquent une disparité importante entre les secteurs bénéficiant des transformations les plus importantes et ceux avec les interventions les plus inclusives. De plus, la rapidité d'exécution de ces interventions urbanistiques, la multiplication des documents de planification urbaine et les programmes d'accompagnement socio-économique sont des indices forts que la ville de Détroit subit une transformation hors du commun depuis le début de cette décennie. Sans oublier l'impact ressenti socialement sur les habitants de la ville à l'égard de leurs conditions de vie qui se dégradent pour les uns tandis qu'elles s'améliorent pour les autres.

CONCLUSION

Dans le cadre de cette recherche, nous avons tenté de mettre en lumière différentes pratiques et stratégies de redéveloppement urbain dans un contexte marqué par la gouvernance néolibérale et la crise urbaine qui s'est aggravée en 2007-2008. Le cas de Détroit, symbole passé de l'économie capitaliste mondialisée, est très prenant à cet égard et démontre la diversité des interventions pouvant être produites et reproduites sur un territoire donné en réponse à des enjeux contemporains du développement urbain, aux besoins exprimés par la population locale ou aux intérêts déclarés par les principaux groupes d'acteurs.

Nos répondant-e-s rencontré-e-s à Détroit ont validé que le développement en cours dans le centre de la ville ne doit pas nécessairement être reproduit ailleurs dans les secteurs en difficulté qui connaissent un sous-investissement important de la part des acteurs politico-institutionnels et économiques. Toutefois, les acteurs doivent être sensibles aux réalités des quartiers péricentraux et ils doivent mettre plus d'effort dans la réalisation d'interventions urbanistiques qui répondent aux besoins exprimés par les habitants qui résident dans ces lieux. Beaucoup de travail y est déjà accompli par les organismes communautaires et les résident-e-s de ces secteurs, mais le manque d'argent est le principal facteur limitant la capacité transformative des interventions afin de sortir les gens de la pauvreté. Ainsi, selon nos répondant-e-s, chaque quartier souhaitant se prendre en charge pourrait être épaulé par la municipalité sans se faire imposer une vision particulière du développement urbain ce

qui servirait à conserver le caractère particulier de ces milieux de vie riche en projets innovants et inspirants.

Au contraire, les interventions qui ont lieu dans les quartiers centraux de Détroit sont réalisées avec une vitesse sans précédente, surtout lorsqu'on les compare au développement qui y a eu lieu dans les trente ans précédents notre période d'étude. Dans ce contexte, toutes les formes d'interventions urbanistiques sont vues comme étant positive en soit puisqu'elles entraînent un lot d'investissements publics et privés, l'arrivée de nouvelles entreprises, l'établissement d'une nouvelle population de classe moyenne-aisée et la venue de nombreux touristes, chercheur-euse-s et étudiant-e-s curieux de comprendre les tenants et les aboutissants de la relance de Détroit. La capacité d'attraction de la ville est vue comme l'objectif prioritaire des acteurs politico-institutionnels et économiques afin de redorer l'image de Détroit à l'international et inviter les investisseurs à s'embarquer dans l'aventure : *Detroit is open for business !*

De ce fait, nous validons notre hypothèse principale de recherche qui veut que les interventions urbanistiques portées par les acteurs politico-institutionnels et économiques, dans les quartiers centraux de la ville, contribuent à l'accentuation des inégalités socio-spatiales à Détroit. Malheureusement, les pratiques et les stratégies qui y ont cours ne permettent pas de répondre concrètement aux besoins de la population locale, mais visent davantage à transformer la ville vers une toute nouvelle vocation en vue d'une entrée dans la deuxième moitié du 21^e siècle. Pourtant, les dynamiques de développement et les liens créés entre les différents groupes d'acteurs sont énormément prometteurs. Ces derniers pourraient amener une plus forte collaboration et à un meilleur ancrage quartier des différentes initiatives réfléchies de façon concertée avec les acteurs locaux et la population résidente de Détroit, particulièrement celle qui y habite depuis des décennies.

L'acceptabilité sociale des projets en cours ou planifiée doit être complètement repensée afin d'y inclure une démarche beaucoup plus participative des gens se retrouvant à la base de ces interventions puisqu'ils sont ceux qui vont vivre les impacts en premier lieu. Il faut absolument que les acteurs en position d'autorité valorisent les opinions, commentaires et suggestions des acteurs qui n'ont que très peu de pouvoir décisionnel ou financier. Cette façon de faire va favoriser une véritable appropriation collective des initiatives de développement urbain; quitte à en abandonner au courant des différentes étapes de la planification puisqu'elles ne seraient pas évaluées comme étant pertinente pour le milieu d'insertion. Cette approche demande une réorientation complète des pratiques urbaines en place à Détroit afin de redonner un pouvoir décisionnel à ceux et celles qui sont directement touchés par ces interventions plutôt qu'uniquement ceux qui les portent.

Entre espoir et inquiétude, la relance de Détroit est particulièrement stimulante aujourd'hui compte tenu de sa riche ascension à titre de capitale internationale de l'industrie automobile durant la première moitié du 20^e siècle et sa descente aussi rapide avec la dévitalisation sans précédent de son centre urbain au cours de la deuxième moitié du 20^e siècle. De plus, la faible présence des acteurs politico-institutionnels et économiques dans les secteurs à l'extérieur du centre de la ville nous fait craindre l'accroissement des inégalités et une certaine forme de ségrégation socio-spatiale ce qui accentuerait les problèmes de développement urbain inégal de Détroit. Autrement dit, Détroit pourrait vivre un développement urbain à deux vitesses où les quartiers centraux viendraient à ressembler de moins en moins au reste de la ville. Quant à elle, la relance serait circonscrite dans un petit secteur central de plus en plus déconnecté des réalités vécues à l'extérieur de cet espace en plein essor.

Dans le même ordre d'idée, les acteurs du développement urbain à Détroit ne partagent pas tous la même vision du développement urbain, ni les mêmes objectifs à atteindre par le biais de leurs interventions respectives. Les acteurs politico-

institutionnels et économiques sont davantage imbriqués dans une logique de croissance, avec peu de regards sur les impacts négatifs de leurs actions : déplacement de population, augmentation du coût de la vie, développement d'un sentiment d'exclusion, etc. On pourrait résumer tous ces éléments par un processus de gentrification menant au remplacement d'une population afro-américaine à faible revenu, par une nouvelle population blanche à revenu aisé. En ce qui concerne les acteurs communautaires, ceux-ci sont beaucoup plus investis dans les efforts de mobilisation et de participation citoyenne visant à créer des projets novateurs améliorant les conditions et la qualité de vie des résident-e-s du secteur.

En ce moment, des différences marquées sont observables entre les acteurs politico-institutionnels et économiques ainsi que les acteurs communautaires. Les premiers ciblent l'attraction de population appartenant à une classe créative répondant aux nouvelles dynamiques du marché international. Les autres cherchent davantage à assurer la rétention de la communauté locale encore présente et qui a traversé les pires crises de la ville tout en n'étant pas en mesure de toucher aux bénéfices du développement urbain actuel de Détroit. Comprendre ce constat, c'est accepter d'y répondre afin de corriger les erreurs de planification urbaine des trente dernières années et redonner une voix à ceux et celles qui n'étaient pas écoutés par le passé.

En fin de compte, la situation particulière de Détroit en fait un modèle très intéressant pour analyser les répercussions d'un développement urbain ouvert aux nouvelles opportunités de la production et la reproduction des espaces urbains. Comment Détroit s'en sortira-t-elle dans les dix prochaines années avec la trajectoire en cours ? Nous avons postulé notre point de vue, mais la fascination pour ce milieu en constante transformation nous appelle à nous y investir pour y prendre part plutôt que de rester spectateur à ces changements.

Mais comment s'assurer que les mécanismes du marché autorégulateur dans le centre de la ville puissent contribuer au développement des quartiers péricentraux ? Il y aurait lieu de s'intéresser à ce questionnement plus approfondi pour déterminer des pratiques et des stratégies innovatrices permettant de s'assurer concrètement d'un développement urbain équilibré et inclusif entre différents quartiers d'une ville en relance. Pourquoi ne pas envisager une captation de la plus-value foncière du développement urbain au centre de la ville pour être réinvestis dans les quartiers péricentraux plus en détresse ? Une forme de redistribution de la richesse produite servant les intérêts immédiats des gens qui y investissent des fonds tout autant que les secteurs moins nantis qui n'ont pas moins de besoins. Ce questionnement appelle à une nouvelle recherche pour mieux documenter les pratiques du développement spatial équitable puisque ce n'est pas nécessairement le cas présentement.

ANNEXE A

GRILLE D'ENTRETIEN

Sexe

- Homme
 Femme

Catégorie d'acteurs

- Politique (municipalité ou autre instance gouvernementale)
 Économique (institution privée)
 Organisation communautaire (groupe de citoyens, ONG, etc.)

1^{ère} partie : Questions générales

- 1) Êtes-vous née à Détroit?

- 2) Depuis combien de temps habitez-vous à Détroit?

- 3) Dans quel quartier habitez-vous?

- 4) Depuis quand habitez-vous dans ce quartier? Auparavant où habitez-vous?

- 5) Êtes-vous propriétaire ou locataire de votre unité d'habitation?

- 6) Quel est votre emploi présentement et dans quel secteur d'activités s'inscrit-il? Où se situe votre lieu d'emploi (dans quel quartier)?

- 7) Dans quel secteur d'activités avez-vous travaillé auparavant?
- 8) Quels moyens de transport utilisez-vous pour vos déplacements dans votre quartier, dans la ville de Détroit et dans la région métropolitaine?
- 9) Allez-vous faire l'épicerie dans votre quartier? Si oui, où et quel type d'épicerie s'agit-il? Sinon, où allez-vous faire votre épicerie?
- 10) Quels autres types de biens et services ait-ce que vous utilisez et qu'on retrouve dans votre quartier, dans la ville de Détroit et dans la région métropolitaine?

2^e partie : Questions sur les interventions urbanistiques (projets immobiliers, de la voirie, de plan technique, etc.)

- 1) Selon vous, quelles sont les priorités en matière de développement urbain pour Détroit? Voyez-vous une distinction entre le développement urbain des quartiers centraux vs des quartiers péricentraux? Si oui, laquelle ou lesquelles?
- 2) Quels types d'interventions urbanistiques sont menés par les acteurs politiques / économiques / communautaires à l'échelle des quartiers centraux et des quartiers péricentraux? Décrivez-moi ces interventions.
- 3) Selon vous, quels sont les impacts des interventions urbanistiques mises en œuvre par les acteurs politiques / économiques / communautaires depuis les années 1990 dans les quartiers centraux vs les quartiers péricentraux à Détroit? Expliquez.

- 4) Quelle est votre évaluation des interventions urbanistiques mises en œuvre par les acteurs politiques / économiques / communautaires sur les quartiers centraux et péricentraux de Détroit? Expliquez.
- 5) En quoi les interventions urbanistiques (exemple d'intervention) par les acteurs politiques / économiques / communautaires répondent-elles à vos besoins et intérêts principaux? Expliquez.
- 6) Les interventions urbanistiques (exemple d'intervention) par les acteurs politiques / économiques /communautaires ont-elles transformé vos rapports aux quartiers centraux et aux quartiers péricentraux de la ville de Détroit? Expliquez.
- 7) Selon vous, quels types d'interventions urbanistiques mises en place par les acteurs du développement urbain (politico-économiques vs organisations communautaires) répondent le plus à vos besoins et vos intérêts réels? Expliquez.
- 8) Comment évaluez-vous la qualité des services publics offerts par la municipalité dans le quartier et dans la ville? Expliquez.
- 9) Quels services publics devraient être améliorés prioritairement à Détroit? Expliquez.

3^e partie : Questions sur les pratiques et les stratégies d'aménagements

- 1) D'après vous, quelle est la vision du développement urbain des acteurs politiques / économiques / organisations communautaires? Expliquez avec des exemples.

- 2) À votre connaissance, y a-t-il des projets de revitalisation qui reposent sur la collaboration entre les acteurs politiques, économiques, les organisations communautaires et les citoyen-ne-s de la ville en ce qui concerne le développement urbain des quartiers centraux et/ou péricentraux de Détroit? Expliquez avec des exemples.
- 3) Quelle est votre appréciation de cette collaboration? Expliquez.
- 4) Cette collaboration favorise-t-elle ou non le développement urbain des quartiers centraux vs des quartiers péricentraux de la ville? Expliquez.
- 5) Quels sont les objectifs de développement derrière la mise en œuvre des projets urbanistiques (exemple d'intervention) par les acteurs politiques / économiques / organisations communautaires? Expliquez.
- 6) Selon vous, quels sont les impacts directs ou indirects des projets urbanistiques sur les quartiers centraux vs les quartiers péricentraux de la ville et la population qui y réside? Expliquez.
- 7) Précisez les impacts directs ou indirects concernant les caractéristiques esthétiques (l'amélioration du cadre bâti), affectives (la redynamisation de la vie de quartier) et foncières (création d'une plus-value financière) des projets urbanistiques. Expliquez.
- 8) Avez-vous mis en place un processus de participation citoyenne auprès des résidents du quartier (ou de la ville) sur l'implantation de ces projets urbanistiques? Expliquez.

4^e partie : Conclusion

- 1) En général, trouvez-vous que les interventions urbanistiques promues par les acteurs politiques vont permettre de relancer le développement urbain des quartiers centraux et, par extension, celui de la ville? Expliquez.
- 2) En général, trouvez-vous que les interventions urbanistiques promues par les acteurs économiques vont permettre de relancer le développement urbain des quartiers centraux et, par extension, celui de la ville? Expliquez.
- 3) D'après vous, quelles ont été les principales contributions des organisations communautaires au développement urbain des quartiers centraux et péricentraux de Détroit? Croyez-vous que leurs interventions urbanistiques vont permettre de relancer le développement urbain des quartiers centraux et, par extension, celui de la ville? Expliquez.
- 4) D'après vous, quels sont les principaux défis pour relancer le développement urbain des quartiers centraux, des quartiers péricentraux et de la ville de Détroit? Expliquez.
- 5) D'après vous, les interventions urbanistiques qui ont été mises en place présentement répondent-elles aux besoins et aux intérêts de la population locale de Détroit? Expliquez.
- 6) Avez-vous d'autres points de discussions dont vous désirez nous faire part et dont nous n'avons pas discuté ou pas assez mis l'emphase sur? Expliquez.

ANNEXE B

CERTIFICAT D'APPROBATION ÉTHIQUE

UQAM **Faculté des sciences humaines**
Université du Québec à Montréal

Certificat d'approbation éthique

Le Comité d'éthique de la recherche pour les projets étudiants de la Faculté des sciences humaines a examiné le projet de recherche suivant et l'a jugé conforme aux pratiques habituelles ainsi qu'aux normes établies par le *Cadre normatif pour l'éthique de la recherche avec des êtres humains* (juin 2012) de l'UQAM :

Restructuration et reconfiguration socio-spatiales en milieu urbain : Détroit une ville en requalification

Cédric Glorioso-Deraiche, étudiant à la maîtrise en géographie

Sous la direction de Anne Lalendresse, professeure au Département de géographie

Toute modification au protocole de recherche en cours de même que tout événement ou renseignement pouvant affecter l'intégrité de la recherche doivent être communiqués rapidement au comité.

La suspension ou la cessation du protocole, temporaire ou définitive, doit être communiquée au comité dans les meilleurs délais.

Le présent certificat est valide pour une durée d'un an à partir de la date d'émission. Au terme de ce délai, un rapport d'avancement de projet doit être soumis au comité, en guise de rapport final si le projet est réalisé en moins d'un an, et en guise de rapport annuel pour le projet se poursuivant sur plus d'une année. Dans ce dernier cas, le rapport annuel permettra au comité de se prononcer sur le renouvellement du certificat d'approbation éthique.

Certificat émis le 24 mars 2015. No de certificat : FSH-2015-021.



Thérèse Bouffard
Présidente du comité
Professeure au Département de psychologie

UQAM | Comités d'éthique de la recherche
avec des êtres humains

Montréal, le 29 octobre 2019

Monsieur Cédric Glorioso-Deraiche

Programme : Maîtrise en géographie

Titre du projet : Développement urbain dans un contexte de crise : Pratiques et stratégies de revalorisation urbaine à Détroit

Certificat d'approbation éthique: FSH-2015-021

Cher Monsieur,

Le Comité d'éthique de la recherche pour les projets étudiants impliquant des êtres humains de la Faculté des sciences humaines de l'Université du Québec à Montréal (CERPÉ FSH) a bien reçu votre rapport final et vous en remercie. Ce rapport répond de manière satisfaisante aux attentes du comité.

Les membres du CERPÉ FSH vous félicitent pour la réalisation de votre recherche et vous offrent leurs meilleurs vœux pour la suite de vos activités.

Merci de bien vouloir inclure une copie du présent avis de conformité et de votre certificat d'approbation éthique en annexe de votre travail de recherche.

Cordialement,



Anne-Marie Parisot

Présidente du CERPÉ de la Faculté des sciences humaines

Professeure, Département de linguistique

c.c. Madame Anne Latendresse, professeure, Département de géographie, UQAM
Monsieur Mario Bédard, directeur des programmes d'études de cycles supérieures, Département de géographie, UQAM
(par courriel uniquement)

ANNEXE C

FORMULAIRE DE CONSENTEMENT

Title of the research project

Socio-spatial restructuring and reconfiguration in an urban context: Detroit a city in requalification

Information about the project

Person responsible of the project

Researcher responsible of the project: Cédric Glorioso-Deraiche
Academic program: Masters in geography
E-mail address: gloriosoc@live.fr
Telephone: 514-867-4010

Research supervisor

Research supervisor: Anne Latendresse
Department: Department of geography (UQAM)
Faculty: Faculty of human sciences
E-mail address: latendresse.anne@uqam.ca
Telephone: 514-987-3000 #8205

General objective of the project

You are hereby invited to participate in a research project on the urban development of the city of Detroit which seeks to analyze the discourses, practices and strategies of revitalization **** (PLANS OF REDEVELOPMENT) **** put forth by different actors in the urban development field since the beginning of the 1990s. This research is part of a context marked by the deindustrialization **** (DEPARTURE OF POPULATION AND INDUSTRIES FROM THE CITY) **** and the transformation of the city's urban frame and aims to understand the scope of the urban interventions **** (REAL ESTATE PROJECTS, ROAD RECONSTRUCTION, TECHNICAL PLANS, ETC.) ****, led by a diverse group of actors, on the residents who live in the city's central neighborhoods. To be more precise, your participation to the project will permit us to understand in what measures these urban transformations **** (REAL**

ESTATE PROJECTS, ROAD RECONSTRUCTION, TECHNICAL PLANS, ETC.)** meet the needs and interests of the city's central neighborhood residents or if they are determined by the desires of other urban development actors.

Tasks that will be asked of you

Your participation consists to grant an individual interview in which you will be asked to explain, in your opinion, the repercussions of the principal urban operations ****(REAL ESTATE PROJECTS, ROAD RECONSTRUCTION, TECHNICAL PLANS, ETC.)**** carried out in Detroit on your living conditions and environment. In addition, you will have to specify if the promoters and/or instigators of these operations ****(REAL ESTATE PROJECTS, ROAD RECONSTRUCTION, TECHNICAL PLANS, ETC.)**** have consulted you or if they have considered your personal or collective needs and interests towards the urban development of the city of Detroit. Thereafter, we will also ask you to express your expectations for future urban interventions ****(REAL ESTATE PROJECTS, ROAD RECONSTRUCTION, TECHNICAL PLANS, ETC.)**** implemented in Detroit as well as the sense that you give to the engagement of diverse types of urban development actors about their participation in the revitalization ****(PLANS OF REDEVELOPMENT)**** of the central city. This interview will be recorded with your permission and will take about an hour of your time. The date and location of the interview will be convened in advance ideally according to your preferences. The computing of the transcription that will follow will not permit to identify you.

Means of distribution

The results of this research will be published in a master's thesis fulfilled at the University of Quebec in Montreal (UQAM). In addition, the results of the research will be presented at conferences and published in a scientific journal. If you wish, the results of the present research will be communicated to you when they will be available and translated in English.

Advantages and risks

Your participation in this project will contribute in the advancement of knowledge in urban and social geography. It will favor a better understanding of the planning vision ****(URBAN DEVELOPMENT)**** taken into account by the urban development actors in a context of urban revitalization ****(PLANS OF REDEVELOPMENT)**** with the central neighborhoods in the city as the main scale. There is no risk of important discomfort associated to your participation in this interview. However, you must realize that certain questions might revive unpleasant emotions linked to souvenirs experienced during the period of deindustrialization ****(DEPARTURE OF POPULATION AND INDUSTRIES FROM THE CITY)**** and the transformation of the city's urban frame known to Detroit and its local population. If that is the case, we have identified appropriate resources that will be proposed to you if you want to

discuss the specific situation you are in. Furthermore, you are free to not answer a question if you judge it to be embarrassing without having to justify yourself. It is the responsibility of the project researcher to suspend or put an end to the interview if you judge that your well-being may be compromised.

Anonymity and confidentiality

It is understood that the information collected during the interviews will be confidential and that only the person responsible of the project and his research supervisor will have access to the recording of your interview and the content of its transcript. The research material (numerical recording) and your consent form will be conserved separately by the main researcher for the total duration of the research. The recordings and the consent form will be destroyed five years after the last publications of the results of this research.

Voluntary participation

Your participation in this project is voluntary. This means that you accept to participate in this project without any kind of constraint or exterior pressure and that, moreover, you are free to end your participation at any given time. In this case, the information concerning you will be destroyed. Your agreement to participate also implies that you accept that the researcher can use the information collected, provided that nothing permits your identification will be publically disclosed, for research purposes (including the publication or articles, a thesis, an essay, the presentation of the results during conferences or scientific communications).

Financial compensation

Your participation to this project will not be remunerated.

Questions on the project and your rights

You may contact the person responsible of the project to obtain additional information. You may also discuss with the research supervisor the conditions in which your participation will take place and your rights as a research participant. The project in which you are participating has been approved in terms of ethical research with human subjects by the Research Ethics Committee for Student Projects (CERPÉ) coordinated by the faculty of human sciences at the University of Quebec in Montreal (UQAM). For all other questions that cannot be addressed by the main research directors or to formulate a complaint or to address comments, you can contact the president of this committee by the intermediate of the CERPÉ's coordinator, Anick Bergeron, at 514 987-3000, extension 3642, or by e-mail at: bergeron.anick@uqam.ca.

Acknowledgements

Your collaboration is important in the realization of this project and we want to thank you deeply for your help.

Signatures

Participant

I hereby recognize having read the present form and consented voluntarily to participate in this research project. I also recognize that the person responsible of this project has answered all my questions in a suitable manner and that I disposed of sufficient time to think about my decision concerning the participation to this project. I understand that my participation in this research is totally voluntary and that I can put an end to it at any given time without penalty of any form, nor justification whatsoever. I only need to inform the person responsible of this project.

I wish to be informed about the results of this research when they will be available:

yes no

Full name and contact information (telephone and/or e-mail address)

Signature of the participant

Date

Person responsible of the project

I declare having explained the objective, the nature, the advantages and risks of this project with the participant and have answered at the best of my knowledge all the questions asked.

Signature of the person responsible

Date

A copy of this consent form must be handed over to the participating person.

ANNEXE D

DONNÉES STATISTIQUES DE L'AMERICAN COMMUNITY SURVEY (ACS)

Données sur l'habitation

	Quartiers		Détroit		Quartiers centraux			Quartiers péri-centraux			
	Sous-quartiers		Taux de variation		2014	2010	2014	2010	2014	2010	Taux de variation
	2014	2010	2014	2010	2014	2010	2014	2010	2014	2010	Taux de variation
Année d'emménagement dans l'unité d'habitation											
2010 ou plus tard	71,357	-	-	-	9,980	-	-	-	8,083	-	-
Proportion des résident-e-s	28.1%	-	-	-	36.9%	-	-	-	28.9%	-	-
Entre 2000 et 2009	83,526	138,515	-39.7%	18,108	11,515	18,108	-36.4%	16,050	9,598	16,050	-40.2%
Proportion des résident-e-s	32.9%	51.1%	-18.2%	73.5%	42.5%	73.5%	-31.0%	52.1%	34.3%	52.1%	-17.8%
Entre 1970 et 1999	80,108	108,388	-26.1%	5,918	5,034	5,918	-14.9%	10,984	7,625	10,984	-30.6%
Proportion des résident-e-s	31.5%	40.0%	-8.5%	24.0%	18.6%	24.0%	-5.4%	35.6%	27.2%	35.6%	-8.4%
En 1969 ou plus tôt	19,206	24,147	-20.5%	613	536	613	-12.6%	3,793	2,712	3,793	-28.5%
Proportion des résident-e-s	7.6%	8.9%	-1.3%	2.5%	2.0%	2.5%	-0.5%	12.3%	9.7%	12.3%	-2.6%
Coûts associés au logement											
Valeur médiane des unités de logement	45,100\$	80,400\$	-43.9%	108,119\$	80,807\$	108,119\$	-25.3%	72,149\$	46,471\$	72,149\$	-35.6%
Coût mensuel des propriétés avec une hypothèque	1,106\$	1,208\$	-8.4%	1,586\$	1,393\$	1,586\$	-12.2%	1,217\$	1,163\$	1,217\$	-4.4%
Proportion des résident-e-s consacrant plus de 35% des revenus au logement	39.0%	44.9%	-5.9%	37.0%	30.7%	37.0%	-6.3%	47.0%	44.2%	47.0%	-2.8%
Coût mensuel des propriétés sans hypothèque	449\$	466\$	-3.6%	483\$	492\$	483\$	1.9%	453\$	549\$	453\$	21.2%
Proportion des résident-e-s consacrant plus de 35% des revenus au logement	22.9%	25.2%	-2.3%	21.2%	21.5%	21.2%	0.3%	28.1%	26.2%	28.1%	-1.9%
Coût mensuel du loyer pour les résident-e-s locataires	756\$	747\$	1.2%	651\$	679\$	651\$	4.3%	689\$	671\$	689\$	-2.6%
Proportion des résident-e-s consacrant plus de 35% des revenus au logement	59.3%	57.8%	1.5%	45.9%	44.9%	45.9%	-1.0%	58.3%	56.7%	58.3%	-1.6%

Centre-ville				Corktown				Total				North Corktown				Woodbridge				Core City			
2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation
1,744	-	-	134	-	-	1,012	-	-	125	-	-	606	-	-	281	-	-	281	-	-	606	-	-
52.8%	-	-	23.6%	-	-	28.8%	-	-	18.1%	-	-	29.9%	-	-	35.3%	-	-	35.3%	-	-	29.9%	-	-
1,192	2,497	-52.3%	202	342	-40.9%	1,728	2,010	-14.0%	291	262	11.1%	1,033	1,186	-12.9%	404	562	-28.1%	404	562	-28.1%	1,033	1,186	-12.9%
36.1%	85.1%	-49.0%	35.6%	66.8%	-31.2%	49.2%	69.0%	-19.8%	42.1%	45.6%	-3.5%	51.0%	73.8%	-22.6%	50.8%	77.2%	-26.4%	50.8%	77.2%	-26.4%	51.0%	73.8%	-22.6%
357	417	-14.4%	198	120	65.0%	664	830	-20.0%	231	294	-21.4%	368	377	-2.9%	67	159	-57.9%	67	159	-57.9%	368	377	-2.9%
10.8%	14.2%	-3.4%	34.9%	23.4%	11.5%	18.9%	28.5%	-9.6%	33.4%	51.2%	-17.8%	18.1%	23.4%	-5.3%	8.4%	21.8%	-13.4%	8.4%	21.8%	-13.4%	18.1%	23.4%	-5.3%
9	21	-57.1%	33	50	-34.0%	110	73	50.7%	45	18	150.0%	22	48	-54.2%	43	7	514.3%	43	7	514.3%	22	48	-54.2%
0.3%	0.7%	-0.4%	5.8%	9.8%	-4.0%	3.1%	2.5%	0.6%	6.5%	3.1%	3.4%	1.1%	3.0%	-1.9%	5.4%	1.0%	4.4%	5.4%	1.0%	4.4%	1.1%	3.0%	-1.9%
144,081\$	167,000\$	-13.7%	115,900\$	168,100\$	-31.1%	83,779\$	99,089\$	-15.5%	44,200\$	88,800\$	-50.2%	109,367\$	115,289\$	-5.1%	44,200\$	54,200\$	-18.5%	44,200\$	54,200\$	-18.5%	109,367\$	115,289\$	-5.1%
1,376\$	1,629\$	-15.5%	1,531\$	1,798\$	-14.8%	1,287\$	1,677\$	-23.3%	1,148	665\$	72.6%	1,370\$	1,990\$	-31.2%	1,183\$	1,060\$	11.6%	1,183\$	1,060\$	11.6%	1,370\$	1,990\$	-31.2%
25.8%	36.6%	-10.8%	25.8%	17.5%	8.3%	31.7%	33.1%	-1.4%	54.5%	47.9%	6.6%	20.1%	28.0%	-7.9%	37.5%	51.9%	-14.4%	37.5%	51.9%	-14.4%	20.1%	28.0%	-7.9%
558\$	888\$	-37.2%	566\$	536\$	5.6%	478\$	256\$	86.7%	415\$	195\$	112.8%	471\$	246\$	91.5%	634\$	307\$	106.5%	634\$	307\$	106.5%	471\$	246\$	91.5%
0.0%	0.0%	0.0%	3.9%	4.7%	-0.8%	29.0%	30.9%	-1.9%	49.0%	8.5%	479.5%	17.6%	36.1%	-18.5%	43.4%	39.2%	4.2%	43.4%	39.2%	4.2%	17.6%	36.1%	-18.5%
822\$	793\$	3.7%	833\$	652\$	27.8%	549\$	573\$	-4.2%	495\$	554\$	-10.6%	528\$	540\$	-2.2%	634\$	658\$	-3.6%	634\$	658\$	-3.6%	528\$	540\$	-2.2%
37.5%	41.4%	-3.9%	43.2%	42.2%	1.0%	49.4%	44.0%	5.4%	38.4%	36.3%	2.1%	45.9%	41.0%	4.9%	64.5%	59.4%	8.1%	64.5%	59.4%	8.1%	45.9%	41.0%	4.9%

Lower Woodward				Brush Park				Total				Middle East Central				Eastern Market							
2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation			
3,053	-	-	1,073	-	-	362	-	-	1,618	-	-	536	-	-	244	-	-	244	-	-	536	-	-
43.7%	-	-	42.9%	-	-	41.1%	-	-	44.9%	-	-	25.5%	-	-	29.5%	-	-	29.5%	-	-	25.5%	-	-
3,228	5,395	-40.2%	1,215	2,379	-48.9%	434	421	3.1%	1,579	2,595	-39.2%	705	1,089	-35.3%	372	479	-22.3%	372	479	-22.3%	705	1,089	-35.3%
46.2%	82.5%	-36.3%	48.5%	87.0%	-38.5%	49.3%	79.0%	-29.7%	43.8%	79.4%	-35.6%	33.6%	52.1%	-18.5%	45.0%	66.8%	-21.8%	45.0%	66.8%	-21.8%	33.6%	52.1%	-18.5%
675	1,125	-40.0%	200	346	-42.2%	84	112	-25.0%	391	667	-41.4%	676	772	-12.4%	210	228	-7.9%	210	228	-7.9%	676	772	-12.4%
9.7%	17.2%	-7.5%	8.0%	12.7%	-4.7%	9.5%	21.0%	-11.5%	10.8%	20.4%	-9.6%	32.2%	36.9%	-4.7%	25.4%	31.8%	-6.4%	25.4%	31.8%	-6.4%	32.2%	36.9%	-4.7%
33	16	106.3%	16	8	100.0%	0	0	0.0%	17	8	112.5%	181	231	-21.6%	10	10	-100.0%	10	10	-100.0%	181	231	-21.6%
0.5%	0.2%	0.3%	0.6%	0.3%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.5%	0.2%	0.3%	8.6%	11.0%	-2.4%	1.4%	1.4%	-1.4%	8.6%	11.0%	-2.4%	8.6%	11.0%	-2.4%
126,277\$	166,792\$	-32.4%	129,942\$	165,166\$	-21.3%	125,600\$	241,400\$	-48.0%	120,100\$	141,504\$	-15.1%	33,354\$	44,996\$	-25.9%	-	-	-	-	33,354\$	44,996\$	-25.9%	-	-
1,760\$	1,827\$	-3.7%	1,868\$	1,572\$	20.0%	1,547\$	2,146\$	-27.9%	2,266\$	1,692\$	35.1%	970\$	918\$	5.7%	-	-	-	-	970\$	918\$	5.7%	-	-
27.6%	30.9%	-3.3%	20.8%	28.8%	-12.0%	21.4%	58.9%	-24.7%	27.8%	27.8%	0.0%	46.1%	46.1%	0.0%	-	-	-	46.1%	46.1%	0.0%	-	-	
410\$	537\$	-23.6%	374\$	426\$	-12.2%	567\$	1,000\$	-43.3%	-	385\$	356\$	24.4%	443\$	356\$	24.4%	-	-	-	443\$	356\$	24.4%	-	-
12.3%	14.8%	-2.5%	10.1%	18.2%	-8.1%	34.6%	0.0%	34.6%	0.0%	20.5%	-20.5%	25.2%	37.7%	-12.5%	0.0%	0.0%	-	25.2%	37.7%	-12.5%	0.0%	0.0%	
595\$	557\$	6.8%	543\$	503\$	8.0%	576\$	477\$	20.8%	632\$	607\$	4.1%	671\$	649\$	3.4%	641\$	639\$	0.3%	641\$	639\$	0.3%	671\$	649\$	3.4%
45.6%	46.5%	-0.7%	47.4%	54.2%	-8.6%	46.6%	63.5%	-16.9%	44.6%	38.6%	5.8%	60.2%	55.4%	4.8%	51.4%	52.8%	-1.4%	60.2%	55.4%	4.8%	51.4%	52.8%	-1.4%

	Lower East Central			Near East Riverfront			Springwells Village			Brightmoor			Lower Eastside		
	Lafayette Park														
	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation
2,324	-	-	1,091	-	-	-	1,177	-	-	2,224	-	-	4,442	-	-
32.1%	-	-	39.4%	-	-	35.0%	31.8%	-	-	36.1%	-	-	25.5%	-	-
2,963	4,034	-26.5%	917	1,572	-41.7%	2,741	1,596	2,932	-45.6%	2,195	4,435	5,807	8,683	33.1%	-33.1%
41.0%	61.5%	-20.5%	33.1%	63.8%	-30.7%	88.7%	44.5%	62.1%	-26.2%	35.7%	62.1%	33.3%	45.8%	33.3%	-12.5%
1,772	2,321	-23.7%	728	841	-13.4%	333	692	1,226	-107.8%	1,583	2,391	4,816	7,026	31.5%	-31.5%
24.5%	35.4%	-10.9%	26.3%	34.1%	-7.8%	10.8%	20.6%	27.6%	-33.2%	25.7%	33.5%	27.7%	37.1%	9.4%	-9.4%
170	206	-17.5%	35	52	-32.7%	16	0	211	-100.0%	153	321	2,348	3,253	-52.3%	-27.8%
2.4%	3.1%	-0.7%	1.3%	2.1%	-0.8%	0.5%	0.0%	4.7%	0.1%	2.5%	4.5%	13.5%	17.2%	-3.7%	-3.7%
68,002\$	91,510\$	-25.7%	85,815\$	110,828\$	-22.6%	117,618\$	78,730\$	67,008\$	-45.0%	37,098\$	83,746\$	51,981\$	69,120\$	-24.8%	-24.8%
1,210\$	1,307\$	-7.4%	1,185\$	1,420\$	-16.5%	2,286\$	1,743\$	992\$	-13.9%	983\$	1,180\$	1,333\$	1,298\$	2.7%	2.7%
27.3%	43.1%	-15.8%	19.20%	37.20%	-18.0%	24.40%	27.10%	43.30%	-10.6%	40.00%	47.80%	50%	47.30%	2.7%	2.7%
517\$	401\$	28.9%	542\$	437\$	24.0%	855\$	505\$	423\$	-40.9%	397\$	388\$	618\$	460\$	34.3%	34.3%
19.6%	9.7%	9.9%	13.70%	2.70%	11.0%	26.50%	22.90%	19.10%	3.8%	25.70%	19.60%	27.20%	31.40%	-4.2%	-4.2%
732\$	688\$	6.4%	800\$	711\$	12.5%	724\$	733\$	596\$	7.9%	760\$	802\$	642\$	668\$	-3.9%	-3.9%
48.5%	51.3%	-2.8%	45.10%	52.90%	-7.8%	35.70%	31.80%	50.90%	-2.6%	65.20%	65.10%	55.60%	57.60%	-2.0%	-2.0%

Données économiques

	Quartiers			Quartiers centraux			Quartiers péri-centraux		
	Sous-quartiers			Détroit					
	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation
Sujet									
Proportion de résident-e-s avec un diplôme d'études secondaires									
Proportion de résident-e-s avec un diplôme universitaire									
Nombre de personnes au chômage									
Taux de chômage									
Ressources financières et autres									
Revenu médian des ménages									
Nombre de ménages gagnant plus de 75 000\$									
Proportion des ménages totaux									
Nombre de ménages gagnant plus de 200 000\$									
Proportion des ménages totaux									
Nombre de ménages bénéficiant de timbres alimentaires (food stamps)									
Proportion des ménages totaux									
Nombre de personnes vivant sous le seuil de pauvreté									
Proportion des ménages totaux									
Proportion des ménages n'ayant pas accès à un véhicule									
Proportion des ménages ayant accès à un véhicule									
Proportion des ménages ayant accès à deux véhicules ou plus									

Centre-ville				Corktown				Total				North Corktown				Woodbridge				Core City			
2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation
88.7%	85.2%	3.5%	86.5%	75.1%	11.4%	78.5%	78.3%	0.2%	78.8%	76.9%	1.9%	80.5%	80.8%	-0.3%	73.8%	73.7%	0.1%	73.8%	73.7%	0.1%	73.8%	73.7%	0.1%
34.9%	25.2%	9.7%	42.8%	25.8%	16.8%	20.8%	18.9%	3.9%	12.6%	12.6%	0.0%	28.3%	23.2%	5.1%	10.2%	6.4%	3.8%	10.2%	6.4%	3.8%	10.2%	6.4%	3.8%
328	409	-19.8%	90	119	-24.4%	766	677	16.1%	168	204	-17.6%	405	295	37.3%	213	178	19.7%	213	178	19.7%	213	178	19.7%
11.7%	15.5%	-3.8%	11.5%	22.1%	-10.6%	24.5%	19.8%	4.7%	25.8%	26.8%	-1.0%	21.1%	14.6%	6.5%	32.9%	28.3%	4.6%	32.9%	28.3%	4.6%	32.9%	28.3%	4.6%
55,493\$	41,938\$	32.3%	56,067\$	45,760\$	22.5%	28,495\$	37,683\$	-24.4%	24,372\$	27,894\$	-12.6%	29,558\$	46,894\$	-37.0%	29,372\$	25,018\$	17.4%	29,372\$	25,018\$	17.4%	29,372\$	25,018\$	17.4%
638	402	58.2%	186	93	100.0%	237	244	-2.9%	47	34	38.2%	159	171	-7.0%	31	39	-20.5%	31	39	-20.5%	31	39	-20.5%
19.3%	13.7%	5.6%	32.8%	18.2%	14.6%	6.7%	8.4%	-1.7%	6.8%	5.9%	0.9%	7.8%	10.6%	-2.8%	3.9%	5.4%	-1.5%	3.9%	5.4%	-1.5%	3.9%	5.4%	-1.5%
157	63	149.2%	5	0	-	16	51	-68.6%	0	0	-	9	51	-82.4%	7	0	-	7	0	-	7	0	-
4.8%	2.1%	2.7%	0.9%	0.0%	0.9%	0.5%	1.8%	-1.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%	3.2%	-2.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
616	406	51.7%	188	94	100.0%	1,773	1,047	69.3%	359	182	97.3%	927	539	72.0%	487	326	49.4%	487	326	49.4%	487	326	49.4%
18.7%	13.8%	4.9%	33.2%	18.4%	14.8%	50.5%	35.9%	14.6%	51.9%	45.7%	20.2%	45.7%	33.5%	12.2%	61.3%	44.8%	16.5%	61.3%	44.8%	16.5%	61.3%	44.8%	16.5%
1,340	1,477	-9.3%	314	407	-22.9%	3,875	3,342	15.9%	810	662	22.4%	2,022	1,769	14.3%	1,043	911	14.5%	1,043	911	14.5%	1,043	911	14.5%
24.8%	27.9%	-3.1%	25.3%	34.0%	-8.7%	50.2%	42.3%	7.9%	53.0%	39.2%	13.8%	46.8%	42.5%	4.3%	55.9%	44.2%	2.7%	46.8%	44.2%	2.7%	46.8%	44.2%	2.7%
38.1%	38.8%	-0.7%	14.1%	12.5%	1.6%	40.4%	39.5%	0.8%	29.8%	46.2%	-16.4%	41.6%	35.4%	6.2%	43.7%	6.8%	2.7%	44.5%	37.6%	6.8%	44.5%	37.6%	6.8%
43.7%	50.1%	-6.4%	49.2%	67.4%	-18.2%	40.6%	42.4%	-1.8%	52.9%	40.6%	12.3%	34.9%	45.1%	-10.2%	44.5%	37.6%	6.8%	44.5%	37.6%	6.8%	44.5%	37.6%	6.8%
18.3%	11.0%	7.3%	36.7%	20.1%	16.6%	19.0%	18.1%	0.9%	17.4%	13.2%	4.2%	23.4%	19.5%	3.9%	18.7%	18.7%	-9.6%	9.1%	18.7%	-9.6%	9.1%	18.7%	-9.6%

Lower Woodward				Cass Corridor				Brush Park				Midtown				Total				Middle East Central				Eastern Market			
2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	
79.9%	81.8%	-1.9%	76.3%	82.3%	-6.0%	87.1%	85.7%	1.4%	80.5%	80.5%	0.0%	74.8%	73.4%	1.4%	71.5%	79.6%	-8.1%	74.8%	73.4%	1.4%	71.5%	79.6%	-8.1%	71.5%	79.6%	-8.1%	
28.7%	26.2%	2.5%	26.6%	20.3%	6.3%	30.1%	29.4%	0.7%	30.0%	30.9%	-0.9%	8.5%	6.2%	2.3%	9.2%	6.2%	3.0%	8.5%	6.2%	2.3%	9.2%	6.2%	3.0%	9.2%	6.2%	3.0%	
1,295	1,182	9.6%	355	579	-38.7%	274	175	56.6%	666	428	55.6%	503	732	-31.3%	128	239	-46.4%	503	732	-31.3%	128	239	-46.4%	128	239	-46.4%	
21.2%	19.7%	1.5%	17.8%	21.7%	-4.1%	31.6%	35.7%	-4.1%	20.7%	15.1%	5.6%	29.5%	39.9%	-10.4%	27.6%	46.7%	-19.1%	29.5%	39.9%	-10.4%	27.6%	46.7%	-19.1%	27.6%	46.7%	-19.1%	
33,368\$	26,069\$	28.0%	32,703\$	23,003\$	42.2%	45,660\$	38,519\$	18.5%	30,829\$	26,603\$	15.9%	25,697\$	25,566\$	0.5%	18,721\$	19,199\$	-2.5%	25,697\$	25,566\$	0.5%	18,721\$	19,199\$	-2.5%	18,721\$	19,199\$	-2.5%	
803	480	67.3%	268	189	41.8%	224	100	124.0%	311	191	62.8%	110	150	-26.7%	10	8	25.0%	110	150	-26.7%	10	8	25.0%	10	8	25.0%	
11.5%	7.3%	4.2%	10.7%	6.9%	3.8%	25.5%	18.8%	6.7%	8.6%	5.8%	2.8%	5.2%	7.2%	-2.0%	1.2%	1.1%	0.1%	5.2%	7.2%	-2.0%	1.2%	1.1%	0.1%	1.2%	1.1%	0.1%	
127	20	535.0%	30	10	200.0%	25	10	150.0%	72	0	-	14	0	-	0	0	-	14	0	-	0	0	-	0	0	-	
1.8%	3.1%	-1.3%	1.2%	3.7%	-2.5%	2.8%	1.9%	0.9%	2.0%	0.0%	2.0%	0.7%	0.0%	0.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.7%	0.0%	0.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		
2,938	2,004	46.5%	1,106	872	26.8%	423	211	100.5%	1,407	921	52.8%	991	1,010	-1.9%	462	384	20.3%	991	1,010	-1.9%	462	384	20.3%	462	384	20.3%	
42.0%	30.7%	11.3%	44.2%	31.9%	12.3%	48.1%	39.6%	8.5%	39.0%	28.2%	10.8%	48.3%	48.3%	-1.1%	55.9%	53.6%	2.3%	48.3%	48.3%	-1.1%	55.9%	53.6%	2.3%	55.9%	53.6%	2.3%	
6,774	6,998	-3.2%	3,014	3,291	-8.4%	828	1,102	-24.9%	2,932	2,605	12.6%	2,582	2,887	-10.6%	1,112	1,146	-3.0%	2,582	2,887	-10.6%	1,112	1,146	-3.0%	1,112	1,146	-3.0%	
49.3%	48.1%	1.2%	61.5%	59.0%	2.5%	40.1%	56.7%	-16.6%	43.3%	37.1%	6.2%	51.3%	53.4%	-2.1%	60.2%	61.8%	-1.6%	51.3%	53.4%	-2.1%	60.2%	61.8%	-1.6%	60.2%	61.8%	-1.6%	
44.0%	41.4%	2.6%	37.4%	41.3%	-3.9%	47.4%	40.2%	7.2%	47.8%	41.7%	6.1%	46.8%	40.7%	6.1%	45.3%	45.2%	0.1%	46.8%	40.7%	6.1%	45.3%	45.2%	0.1%	45.3%	45.2%	0.1%	
12.9%	13.3%	-0.4%	13.7%	13.4%	0.3%	21.8%	20.4%	1.4%	10.2%	3.1%	7.1%	13.5%	19.1%	-5.6%	3.70%	8.20%	-4.5%	13.5%	19.1%	-5.6%	3.70%	8.20%	-4.5%	3.70%	8.20%	-4.5%	

	Lower East Central						Near East Riverfront						Springwells Village						Brightmoor						Lower Eastside					
	Total			Lafayette Park			2014			2010			2014			2010			2014			2010			2014			2010		
	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation			
38,244\$	33,177\$	15.3%	42,724\$	41,177\$	3.8%	48,532\$	50,669\$	-4.2%	36,750\$	35,753\$	2.8%	32,184\$	32,639\$	-1.4%	33,252\$	32,942\$	0.9%	32,639\$	32,184\$	1.4%	33,252\$	32,942\$	0.9%	32,639\$	32,184\$	1.4%	33,252\$	32,942\$	0.9%	
867	725	19.6%	412	365	12.9%	655	501	30.7%	619	512	20.9%	582	686	-15.2%	1,626	1,759	-7.6%	686	582	17.2%	1,626	1,759	-7.6%	686	582	17.2%	1,626	1,759	-7.6%	
66	59	11.9%	11	59	-81.4%	76	98	-22.4%	0	0	-	20	16	25.0%	149	133	12.0%	16	20	-18.8%	149	133	12.0%	16	20	-18.8%	149	133	12.0%	
0.9%	0.9%	0.0%	2.7%	2.4%	0.3%	2.3%	3.2%	-0.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.2%	0.1%	0.9%	0.7%	0.2%	3.2%	0.0%	3.2%	0.9%	0.7%	0.2%	0.3%	0.2%	0.1%	0.9%	0.7%	0.2%	
2,436	1,451	67.9%	415	247	68.0%	861	741	16.2%	2,143	1,793	19.5%	3,194	2,996	6.6%	8,228	7,324	12.3%	741	3,194	-76.8%	8,228	7,324	12.3%	2,996	2,996	0.0%	8,228	7,324	12.3%	
33.7%	22.1%	11.6%	15.0%	10.0%	5.0%	25.6%	24.0%	1.6%	48.2%	38.0%	10.2%	51.9%	41.9%	10.0%	47.3%	38.6%	8.7%	24.0%	48.2%	-50.0%	47.3%	38.6%	8.7%	41.9%	41.9%	0.0%	47.3%	38.6%	8.7%	
4,562	4,673	-2.4%	821	978	-16.1%	1,030	915	12.6%	6,089	5,600	8.7%	7,399	8,093	-8.6%	22,168	19,767	12.1%	915	6,089	-85.4%	7,399	8,093	-8.6%	8,093	8,093	0.0%	22,168	19,767	12.1%	
35.4%	40.7%	-5.3%	20.9%	28.6%	-7.7%	20.6%	19.5%	1.1%	39.1%	38.1%	1.0%	44.6%	45.1%	-0.5%	48.4%	40.0%	8.4%	20.6%	39.1%	-47.3%	44.6%	45.1%	-0.5%	45.1%	45.1%	0.0%	48.4%	40.0%	8.4%	
48.5%	52.6%	-4.1%	65.9%	61.5%	4.4%	53.3%	55.4%	-2.1%	38.9%	38.6%	0.3%	50.3%	48.7%	1.6%	43.1%	44.5%	-1.4%	53.3%	55.4%	-2.1%	50.3%	48.7%	1.6%	48.7%	48.7%	0.0%	43.1%	44.5%	-1.4%	
12.7%	16.8%	-4.1%	11.3%	20.7%	-9.4%	14.7%	17.2%	-2.5%	32.6%	42.5%	-9.9%	26.7%	30.6%	-3.9%	22.5%	25.3%	-2.8%	14.7%	32.6%	-55.8%	26.7%	30.6%	-3.9%	30.6%	30.6%	0.0%	22.5%	25.3%	-2.8%	

Données démographiques

Sous-quartiers	Quartiers						Quartiers centraux						Quartiers péri-centraux								
	Sujet			Détroit			Quartiers centraux			Quartiers péri-centraux			2014			2010			Taux de variation		
	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation
Population totale	695,437	713,777	-2.6%	337,679	376,098	-2.7%	51,003	50,539	0.9%	24,522	24,398	0.5%	82,105	78,019	5.3%	39,403	37,941	3.8%	78,019	82,105	-5.0%
Homme	329,557	337,679	-2.4%	163,839	173,049	-5.3%	12,111	12,111	0.0%	6,261	6,261	0.0%	13,192	12,941	1.9%	6,201	6,201	0.0%	12,941	13,192	-1.9%
Proportion de la population totale	47.4%	47.3%	0.1%	47.3%	47.3%	0.1%	48.1%	48.3%	-0.2%	24.522	24.398	0.5%	17.2%	17.1%	0.1%	16.0%	15.5%	3.2%	17.1%	17.2%	-0.7%
Femme	365,880	376,098	-2.7%	193,840	203,049	-4.5%	26,481	26,141	1.3%	18,161	18,137	0.1%	70,213	65,078	7.9%	33,202	30,740	7.7%	65,078	70,213	-7.3%
Proportion de la population totale	52.6%	52.7%	-0.1%	52.7%	52.7%	-0.1%	51.9%	51.7%	0.2%	26,481	26,141	1.3%	12.8%	12.8%	0.0%	11.8%	11.5%	2.6%	12.8%	12.8%	0.0%
19 ans et moins	200,921	218,033	-7.8%	100,460	109,049	-7.8%	9,618	9,713	-1.0%	4,918	4,918	0.0%	23,453	23,453	0.0%	11,242	11,242	0.0%	23,453	23,453	0.0%
Proportion de la population totale	28.9%	30.5%	-1.6%	30.5%	30.5%	-1.6%	18.9%	19.2%	-0.3%	18,918	19,218	-1.6%	11.2%	11.2%	0.0%	10.8%	10.8%	0.0%	11.2%	11.2%	0.0%
65 ans et plus	83,942	81,925	2.5%	41,971	40,962	2.5%	8,188	7,375	11.0%	16,161	14,661	10.2%	9,093	9,093	0.0%	9,403	9,403	0.0%	9,093	9,093	0.0%
Proportion de la population totale	12.1%	11.5%	0.6%	11.5%	11.5%	0.0%	16.1%	14.6%	11.0%	16.1%	14.6%	10.2%	11.7%	11.7%	0.0%	11.5%	11.5%	0.0%	11.7%	11.5%	1.8%
Hispanophone ou latino	50,917	48,679	4.6%	25,463	24,679	3.2%	1,389	1,188	16.9%	2,779	2,479	12.5%	11,395	11,395	0.0%	11,242	11,242	0.0%	11,395	11,395	0.0%
Proportion de la population totale	7.3%	6.8%	0.5%	6.8%	6.8%	0.0%	2.7%	2.4%	10.4%	2,779	2,479	12.5%	14.6%	14.6%	0.0%	13.7%	13.7%	0.0%	14.6%	13.7%	6.6%
Blanc seulement	60,407	55,604	8.6%	30,203	28,604	5.6%	9,391	8,361	12.3%	18,441	16,561	11.3%	8,463	8,463	0.0%	7,186	7,186	0.0%	8,463	8,463	0.0%
Proportion de la population totale	8.7%	7.8%	0.9%	7.8%	7.8%	0.0%	18.4%	16.5%	11.5%	18,441	16,561	11.3%	12.3%	12.3%	0.0%	10.8%	10.8%	0.0%	12.3%	12.3%	0.0%
Afro-américain seulement	561,034	586,573	-4.4%	280,519	293,049	-4.4%	36,918	37,928	-2.7%	36,918	37,928	-2.7%	56,646	56,646	0.0%	61,757	61,757	0.0%	56,646	56,646	0.0%
Proportion de la population totale	80.7%	82.2%	-1.5%	82.2%	82.2%	0.0%	72.4%	75.0%	-2.6%	72.4%	75.0%	-2.6%	72.6%	72.6%	0.0%	75.2%	75.2%	0.0%	72.6%	72.6%	0.0%
Immigrée (née dans un autre pays)	36,048	38,435	-6.2%	18,024	19,217	-6.2%	2,182	2,662	-18.0%	2,182	2,662	-18.0%	4,281	4,281	0.0%	5,781	5,781	0.0%	4,281	4,281	0.0%
Proportion de la population totale	5.2%	5.40%	-0.2%	5.40%	5.40%	0.0%	4.30%	5.30%	-18.0%	4.30%	5.30%	-18.0%	5.50%	5.50%	0.0%	6.50%	6.50%	0.0%	5.50%	5.50%	0.0%

Centre-ville				Corktown				Total				North Corktown				Woodbridge				Core City			
2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation
5,398	5,287	2.1%	1,240	1,166	3.7%	7,715	7,909	-2.5%	1,529	1,690	-9.5%	4,321	4,158	3.9%	1,865	2,061	-9.5%	1,865	2,061	-9.5%	1,865	2,061	-9.5%
3,312	3,102	6.8%	572	625	-8.5%	3,513	3,715	-5.4%	641	735	-12.8%	2,008	2,012	-0.2%	864	968	-10.7%	864	968	-10.7%	864	968	-10.7%
61.4%	58.7%	2.7%	46.1%	52.3%	-6.2%	45.5%	47.0%	-1.5%	41.9%	43.5%	-1.6%	46.5%	48.4%	-1.9%	46.3%	47.0%	-0.7%	46.3%	47.0%	-0.7%	46.3%	47.0%	-0.7%
2,036	2,185	-4.5%	668	571	17.0%	4,202	4,194	0.2%	888	955	-7.0%	2,313	2,146	7.8%	1,001	1,093	-8.4%	1,001	1,093	-8.4%	1,001	1,093	-8.4%
38.6%	41.3%	-2.7%	53.9%	47.7%	6.2%	54.5%	53.0%	1.5%	58.1%	56.5%	1.6%	53.5%	51.6%	1.9%	53.7%	53.0%	0.7%	53.7%	53.0%	0.7%	53.7%	53.0%	0.7%
319	356	-10.4%	222	235	-5.5%	1,993	2,073	-3.9%	436	469	-7.0%	1,055	917	15.0%	502	687	-26.9%	502	687	-26.9%	502	687	-26.9%
5.9%	6.7%	-0.8%	17.9%	19.6%	-1.7%	25.8%	26.2%	-0.4%	28.5%	27.8%	0.7%	24.4%	22.1%	2.3%	26.9%	33.3%	-6.4%	26.9%	33.3%	-6.4%	26.9%	33.3%	-6.4%
14.7%	11.8%	2.9%	10.0%	9.3%	0.7%	13.0%	12.5%	0.5%	12.8%	13.5%	-0.7%	12.9%	13.7%	-0.8%	13.4%	19.3%	-29.5%	13.4%	19.3%	-29.5%	13.4%	19.3%	-29.5%
191	167	14.4%	322	206	56.3%	398	259	53.7%	107	103	3.9%	237	109	117.4%	54	47	14.9%	54	47	14.9%	54	47	14.9%
3.5%	3.2%	0.3%	26.0%	17.2%	8.8%	5.2%	3.3%	1.9%	7.0%	288	6.1%	5.5%	2.6%	2.9%	2.3%	0.6%	2.9%	2.3%	0.6%	2.9%	2.3%	0.6%	
1,666	1,399	19.1%	494	450	9.8%	1,434	1,166	23.0%	291	288	1.0%	1,046	813	28.7%	97	65	49.2%	97	65	49.2%	97	65	49.2%
30.9%	28.5%	4.4%	39.8%	37.6%	2.2%	18.6%	14.7%	3.9%	19.0%	17.0%	2.0%	24.2%	19.6%	4.6%	5.2%	3.2%	2.0%	5.2%	3.2%	2.0%	5.2%	3.2%	2.0%
3,158	3,337	-5.4%	393	488	-19.5%	5,646	6,230	-9.4%	1,076	1,243	-13.4%	2,861	3,080	-7.1%	1,709	1,907	-10.4%	1,709	1,907	-10.4%	1,709	1,907	-10.4%
58.5%	63.1%	-4.8%	31.7%	40.8%	-9.1%	73.2%	78.8%	-5.6%	70.4%	73.6%	-3.2%	66.2%	74.1%	-7.9%	91.6%	92.5%	-0.9%	91.6%	92.5%	-0.9%	91.6%	92.5%	-0.9%
334	163	104.9%	69	109	-36.7%	250	293	-14.7%	92	231	-60.2%	147	62	137.1%	11	0	-	11	0	-	11	0	-
6,204	3,10%	3.1%	5.6%	9.10%	-3.5%	3,20%	3,70%	-0.5%	6.0%	13.7%	-7.7%	3.40%	1.5%	1.9%	0.6%	0.0%	0.6%	0.6%	0.0%	0.6%	0.0%	0.6%	

Jeffries												Middle East Central											
Centre-ville				Corktown				Total				North Corktown				Woodbridge				Core City			
2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation
13,745	14,550	-5.5%	4,904	5,580	-12.1%	2,066	1,943	6.3%	6,775	7,027	-3.6%	5,037	5,409	-6.9%	1,848	1,854	-0.3%	1,848	1,854	-0.3%	1,848	1,854	-0.3%
7,073	7,471	-5.3%	2,509	3,209	-21.8%	1,013	881	15.0%	3,551	3,381	5.0%	2,331	2,485	-6.2%	747	705	6.0%	747	705	6.0%	747	705	6.0%
51.5%	51.3%	0.2%	51.2%	57.5%	-6.3%	49.0%	45.3%	3.7%	52.4%	48.1%	4.3%	46.3%	45.9%	0.4%	40.4%	38.0%	2.4%	40.4%	38.0%	2.4%	40.4%	38.0%	2.4%
6,672	7,079	-5.7%	2,395	2,371	1.0%	1,053	1,062	-0.8%	3,224	3,648	-11.6%	2,706	2,924	-7.5%	1,101	1,149	-4.2%	1,101	1,149	-4.2%	1,101	1,149	-4.2%
48.5%	48.7%	-0.2%	48.8%	42.5%	6.3%	51.0%	54.7%	-3.7%	47.6%	51.9%	-16.1%	53.7%	54.1%	-0.4%	59.6%	62.0%	-2.4%	59.6%	62.0%	-2.4%	59.6%	62.0%	-2.4%
2,760	3,045	-9.4%	727	823	-11.7%	681	586	12.8%	1,372	1,636	-16.1%	1,322	1,488	-11.2%	604	651	-7.2%	604	651	-7.2%	604	651	-7.2%
20.1%	20.9%	-0.8%	14.8%	14.7%	0.1%	32.0%	30.2%	1.8%	20.3%	23.3%	-3.0%	26.2%	27.5%	-1.3%	32.7%	35.1%	-2.4%	32.7%	35.1%	-2.4%	32.7%	35.1%	-2.4%
1,534	1,322	16.0%	361	339	6.5%	212	194	9.3%	961	789	21.8%	837	827	1.2%	329	309	6.5%	329	309	6.5%	329	309	6.5%
11.2%	9.1%	2.1%	7.4%	6.1%	1.3%	10.3%	10.0%	0.3%	14.2%	11.2%	3.0%	16.6%	15.3%	1.3%	17.8%	16.7%	1.1%	17.8%	16.7%	1.1%	17.8%	16.7%	1.1%
364	310	17.4%	260	143	81.8%	24	23	4.3%	80	144	-44.4%	20	68	-70.6%	0	11	-100.0%	0	11	-100.0%	0	11	-100.0%
2.6%	2.1%	0.5%	5.3%	2.6%	2.7%	1.2%	1.2%	0.0%	1.2%	2.0%	-0.8%	0.4%	1.3%	-0.9%	0.6%	0.6%	-0.6%	0.6%	0.6%	-0.6%	0.6%	0.6%	
3,655	3,488	4.8%	1,337	1,379	-3.0%	421	289	45.7%	1,897	1,820	4.2%	484	395	22.5%	77	41	87.8%	77	41	87.8%	77	41	87.8%
26.6%	24.0%	2.6%	21.3%	24.7%	-2.6%	20.4%	14.9%	5.5%	28.0%	25.9%	2.1%	9.6%	7.3%	2.3%	4.2%	2.2%	2.0%	4.2%	2.2%	2.0%	4.2%	2.2%	
8,151	9,117	-10.6%	2,829	3,412	-17.1%	1,552	1,557	-0.3%	3,770	4,148	-9.1%	4,361	4,792	-9.0%	1,720	1,757	-2.1%	1,720	1,757	-2.1%	1,720	1,757	-2.1%
59.3%	62.7%	-3.4%	57.7%	61.1%	-3.4%	75.1%	80.1%	-5.0%	55.6%	59.0%	-3.4%	86.6%	88.6%	-2.0%	93.1%	94.8%	-1.7%	93.1%	94.8%	-1.7%	93.1%	94.8%	-1.7%
1,194	1,626	-26.6%	284	564	-49.6%	69	17	305.9%	841	1,045	-19.5%	39	30	30.0%	0	7	-100.0%	0	7	-100.0%	0	7	-100.0%
8.70%	11.20%	-2.5%	5.8%	10.1%	-4.3%	3.3%	0.20%	3.1%	12.4%	14.9%	-2.5%	0.60%	0.60%	0.2%	0.0%	0.4%	-0.4%	0.0%	0.4%	-0.4%	0.0%	0.4%	-0.4%

Lower Woodward

Middle East Central

Eastern Market

Brush Park

Cass Corridor

Total

		Lower East Central				Near East Riverfront				Springwells Village				Brightmoor				Lower Eastside			
Total		Lafayette Park																			
	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	2014	2010	Taux de variation	
12,869	11,489	12.0%	3,934	3,422	15.0%	4,999	4,699	6.4%	15,581	14,703	6.0%	16,592	17,926	-7.4%	45,846	49,476	-7.3%	21,840	23,359	-6.5%	
5,344	4,951	7.9%	1,719	1,621	6.0%	2,377	2,049	16.0%	7,924	7,590	4.4%	8,177	8,454	-3.3%	21,840	23,359	-6.5%	21,840	23,359	-6.5%	
41.5%	43.1%	-1.6%	43.7%	47.4%	-3.7%	47.5%	43.6%	3.9%	50.9%	51.6%	-0.7%	49.3%	47.2%	2.1%	47.6%	47.2%	0.4%	47.6%	47.2%	0.4%	
7,525	6,538	15.1%	2,215	1,801	23.0%	2,622	2,650	-1.1%	7,657	7,113	7.6%	8,415	9,472	-11.2%	24,006	26,117	-8.1%	24,006	26,117	-8.1%	
58.5%	56.9%	1.6%	56.3%	52.6%	3.7%	52.5%	56.4%	-3.9%	49.1%	48.4%	0.7%	50.7%	52.8%	-2.1%	52.4%	52.8%	-0.4%	52.4%	52.8%	-0.4%	
2,592	2,088	24.1%	318	278	14.4%	410	428	-4.2%	5,726	5,542	3.3%	5,055	5,963	-15.2%	12,672	13,786	-8.1%	12,672	13,786	-8.1%	
20.1%	18.2%	1.9%	8.1%	8.1%	0.0%	8.2%	9.1%	-0.9%	36.7%	37.7%	-1.0%	30.5%	33.3%	-2.8%	27.6%	27.9%	-0.3%	27.6%	27.9%	-0.3%	
2,666	2,322	14.8%	991	753	31.6%	1,230	1,178	4.4%	1315	918	43.2%	1,070	1,372	-22.0%	6,708	7,113	-5.7%	6,708	7,113	-5.7%	
20.7%	20.2%	0.5%	25.2%	22.0%	3.2%	24.6%	25.1%	-0.5%	8.4%	6.2%	2.2%	6.4%	7.7%	-1.3%	14.6%	14.4%	0.2%	14.6%	14.4%	0.2%	
40	117	-65.8%	32	56	-42.9%	54	61	-11.5%	10,588	10,584	0.0%	237	294	-19.4%	570	364	56.6%	570	364	56.6%	
0.3%	1.0%	-0.7%	0.6%	1.6%	-0.8%	1.0%	1.3%	-0.3%	68.0%	72.0%	-4.0%	1.4%	1.6%	-0.2%	1.2%	0.7%	0.5%	1.2%	0.7%	0.5%	
1,016	840	21.0%	872	674	29.4%	642	623	3.0%	3,901	3,058	27.6%	1,987	2,071	-4.1%	2,575	2,057	25.2%	2,575	2,057	25.2%	
7.9%	7.3%	0.6%	22.2%	19.7%	2.5%	12.8%	13.3%	-0.5%	25.0%	20.8%	4.2%	12.0%	11.6%	0.4%	5.6%	4.2%	1.4%	5.6%	4.2%	1.4%	
11,476	10,138	13.2%	2,940	2,529	16.3%	4,131	3,826	8.0%	821	761	7.9%	13,878	15,012	-7.6%	41,947	45,984	-8.8%	41,947	45,984	-8.8%	
89.2%	88.2%	1.0%	74.7%	73.9%	0.8%	82.6%	81.4%	1.2%	5.3%	5.2%	0.1%	83.6%	83.7%	-0.1%	91.5%	92.9%	-1.4%	91.5%	92.9%	-1.4%	
183	280	-34.6%	83	218	-61.9%	113	161	-29.8%	3,954	5,215	-24.2%	270	228	18.4%	483	338	44.4%	483	338	44.4%	
1.40%	2.40%	-1.0%	2.10%	6.40%	-4.3%	2.30%	3.40%	-1.1%	25.40%	35.50%	-10.1%	1.60%	1.10%	0.5%	1.10%	0.70%	0.4%	1.10%	0.70%	0.4%	

BIBLIOGRAPHIE

- Ambrosino, C. & Andres, L. (2008). Friches en ville : du temps de veille aux politiques de l'espace, *Espaces et sociétés*, 134, 3, 37-51.
- Amin, S. (1973). *Le développement inégal*, Paris : Les Éditions de Minuit.
- Austin, A. (2010). Uneven pain – Unemployment by metropolitan area and race, *Economic Policy Institute*, [En ligne]. (<http://www.epi.org/publication/ib278/>). Page consultée le 02 novembre 2013.
- Bacqué, M.-H. (2006). Empowerment et politiques urbaines aux États-Unis, *Géographie, économie, société*, 8, 1, 107-124.
- Belt Magazine (2013). *Where is the Rust Belt?*, [En ligne]. (<http://beltmag.com/mapping-rust-belt/>). Page consultée le 24 novembre 2017.
- Benali, K. (2012). « La reconversion des friches industrielles en quartiers durables : aperçu théorique », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 56, no 158, p. 297-312.
- Bengston, D. N., Fletcher, J.O. & Nelson, K.C. (2004). Public policies for managing urban growth and protecting open space: policy instruments and lessons learned in the United States, *Landscape and Urban Planning*, 69, 2-3, 271-286.
- Berry, C. & Atuahene, B. (2018). Inflated tax assessments spurred historic Detroit foreclosures, study finds, *UChicago news*, 2 juillet 2018, [En ligne]. (<https://news.uchicago.edu/story/inflated-tax-assessments-spurred-historic-detroit-foreclosures-study-finds>). Page consultée le 30 mars 2019.

- Beshourl, P. (2014). More Capitol Park Residents Receive Eviction Notices, *Detroit Curbed*, 31 janvier 2014, [En ligne]. (<https://detroit.curbed.com/2014/1/31/10148674/photography-by-chris-and-michelle>). Page consultée le 7 avril 2019.
- Boismenu, G., Loranger, J.-G. & Gravel, N. (1995). Régime d'accumulation et régulation fordiste : Estimation d'un modèle à équations simultanées, *Revue économique*, 46, 4, 1121-1143.
- 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.
- Bourdin, A. (2008). Gentrification : un « concept » à déconstruire, *Espaces et sociétés*, 132-133, 1, 23-37.
- Bowman, A.O. & Pagano, M.A. (2000). Transforming America's Cities: Policies and Conditions of Vacant Land, *Urban Affairs Review*, 35, 4, 559-581.
- Boyer, R. & Orléan, A. (1991). Les transformations des conventions salariales entre théorie et histoire d'Henry Ford au fordisme, *Revue économique*, 42, 2, 233-272.
- Boyle, K. (2001). The Ruins of Detroit: Exploring the Urban Crisis in the Motor City, *Michigan Historical Review*, 27, 1, 109-127.
- Brenner, N. & Theodore, N. (2005). Neoliberalism and the urban condition, *City*, 9, 1, 101-107.
- Briche, H. (2016). « Urbanisme d'austérité » et marginalisation des acteurs publics d'une ville en déclin : le cas de la rénovation urbaine à Détroit, *Métropoles*, 18, 1-27.
- Brightmoor Alliance (2014). *Restore the 'Moor : Planning the Future of Brightmoor*, [En ligne]. (<http://www.brightmooralliance.org/restore-the-moor/>). Page consultée le 25 juin 2016.
- Bumsoo, L. (2007). "Edge" or "Edgeless" Cities? Urban Spatial Structure in U.S. Metropolitan Areas, 1980 to 2000, *Journal of Regional Science*, 47, 3, 479-515.

- Bureau of Labor Statistics (2016A). *Quarterly Census of Employment and Wages*, [En ligne]. (<http://www.bls.gov/cew/>). Page consultée le 17 mai 2016.
- Bureau of Labor Statistics (2016B). *Local Area Unemployment Statistics: Unemployment Rate: Detroit city, MI (U)*, [En ligne]. (<http://beta.bls.gov/dataViewer/view/timeseries/LAUCT2622000000000003>). Page consultée le 29 mai 2016.
- Bureau of Labor Statistics (2016C). *Local Area Unemployment Statistics: Unemployment Rate: Michigan (S)*, [En ligne]. (<http://beta.bls.gov/dataViewer/view/timeseries/LASST2600000000000003>). Page consultée le 29 mai 2016.
- Byrne, J. & Sipe, N. (2010). Green and open space planning for urban consolidation – A review of the literature and best practice, *Urban Research Program*, [En ligne]. (https://research-repository.griffith.edu.au/bitstream/handle/10072/34502/62968_1.pdf). Page consultée le 2 février 2019.
- Cable, D.A. (2013). *The Racial Dot Map: One Dot Per Person for the Entire U.S.*, [En ligne]. (<http://demographics.coopercenter.org/DotMap/index.html>). Page consultée le 27 mai 2016.
- Carlyle, E. (2015). 2014 Foreclosure Filings Hit Lowest Level since 2006, RealtyTrac says, *Forbes*, 15 janvier 2015, [En ligne]. (<https://www.forbes.com/sites/erincarlyle/2015/01/15/foreclosure-filings-drop-by-18-in-2014-hit-lowest-level-since-2006-realtytrac-says/>). Page consultée le 2 février 2019.
- Carmody, D. (2018). A Growing City: Detroit's Rich Tradition of Urban Gardens Plays an Important Role in the City's Resurgence, *UrbanLand*, [En ligne]. (<https://urbanland.uli.org/industry-sectors/public-spaces/growing-city-detroits-rich-tradition-urban-gardens-plays-important-role-citys-resurgence/>). Page consultée le 13 avril 2019.
- Castells, M. (1972). *La question urbaine*, Paris : François Maspero.
- Center for Urban Studies (2012). *Drawing Detroit*, [En ligne]. (<http://drawingdetroit.wordpress.com/2012/07/02/detroits-population-density/>). Page consultée le 25 octobre 2013.
- Checkoway, B. (1980). Large builders, federal housing programmes and postwar suburbanization, *International Journal of Urban and Regional Research*, 4, 1, 21-45.

- City-Data (2013). *Detroit : Michigan*, [En ligne]. (<http://www.city-data.com/city/Detroit-Michigan.html>). Page consultée le 18 septembre 2013.
- Coalition to End Unconstitutional Tax Foreclosures (2019). *#IllegalForeclosures : What's happening?*, [En ligne]. (<https://www.illegalforeclosures.org/>). Page consultée le 30 mars 2019.
- Colasanti, K. J. A., Hamm, M.W. & Litjens, C.M. (2013). The City as an "Agricultural Powerhouse"? Perspectives on Expanding Urban Agriculture from Detroit, Michigan, *Urban Geography*, 33, 3, 348-369.
- Darroch, M. (2014). Border Scenes : Detroit ± Windsor, *Cultural Studies*, 29, 3, 298-325.
- Data Driven Detroit (2012a). *State of the Detroit Child: 2012 Report*, [En ligne]. (http://datadrivendetroit.org/files/SGN/D3_2012_SDCReport_Updated.pdf). Page consultée le 29 mai 2016.
- Data Driven Detroit (2012b). *Housing Vacancy Rate*, [En ligne]. (http://datadrivendetroit.org/files/D3/BG_VacRate.pdf). Page consultée le 08 juin 2016.
- Data Driven Detroit (2015). *Average Structure Condition Rating, 2014*, [En ligne]. (http://datadrivendetroit.org/files/DCPS/AverageConditionRating_BG_Final.pdf). Page consultée le 08 juin 2016.
- Data Driven Detroit (2016). *Parcels Identified as Blight, Detroit, MI*, [En ligne]. (<http://datadrivendetroit.org/files/DCPS/Task%20Force%20Definition%20of%20Blight%20Map%206.3.14.pdf>) Page consultée le 08 juin 2016.
- Davidson, M. & Ward, K. (2014). Picking Up the Pieces: Austerity Urbanism, California and Fiscal Crisis, *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 7, 81-97
- Dawsey, C. P. (2017). There's a lot riding on Detroit's new QLINE streetcar, *Bridge Michigan*, 11 mai 2017, [En ligne]. (<https://www.bridgemi.com/detroit-journalism-cooperative/theres-lot-riding-detroits-new-qline-streetcar>). Page consultée le 17 juillet 2018.
- Dawsey, C. P. (2018). One year in, Detroit's QLine falling well short of expectations, *Bridge Michigan*, 1 mai 2018, [En ligne]. (<https://www.bridgemi.com/detroit-journalism-cooperative/one-year-detroits-qline-falling-well-short-expectations>). Page consultée le 17 juillet 2018.

- DEGC (2015). *About DEGC : Creating economic success in Detroit*, [En ligne]. (<http://www.degc.org/about-degc/>). Page consultée le 25 mai 2015.
- DEGC (2016). *Major Employers*, [En ligne]. (<http://www.degc.org/site-selectors/major-employers>). Page consultée le 21 mai 2016.
- DEGC (2019). *Public Authorities – DDA*, [En ligne]. (<http://www.degc.org/public-authorities/dda/>). Page consultée le 29 mars 2019.
- De Koninck, R. (2001). Du terrain à l'amphi : le mandat des géographes, in S. Laurin, J.-L. Klein & C. Tardif (dir.) *Géographie et société*, Sainte-Foy : Presses de l'Université du Québec, p. 56-65, [En ligne]. (http://www.moodle2.uqam.ca/cours/v3/pluginfile.php/348675/mod_resource/content/0/Textes_Hiernaut-Marceau-H_tu-Mercier-De_Koninck.pdf). Page consultée le 16 septembre 2014.
- Detroit 7.2 SQ MI (2015). *A report on Greater Downtown Detroit 2nd Edition*, [En ligne]. (http://detroitsevenpointtwo.com/resources/7.2SQ_MI_Book_FINAL_LoRes.pdf). Page consultée le 10 mars 2015.
- Detroit Blight Removal Task Force (2014). *Detroit Blight Removal Task Force Plan*, Detroit: Inland Press.
- Detroit City (2014). *Current Master Plan : Future General Land Use*, [En ligne]. (<https://data.detroitmi.gov/Property-Parcels/Current-Master-Plan-Future-General-Land-Use/89q2-aduf>). Page consultée le 15 juin 2016.
- Detroit City (2018A). *DLBA Auctions Closed*, [En ligne]. (<https://data.detroitmi.gov/Property-Parcels/DLBA-Auctions-Closed/tgwk-njih/data>). Page consultée le 12 juillet 2018.
- Detroit City (2018B). *Own it Now Sales*, [En ligne]. (<https://data.detroitmi.gov/Property-Parcels/Own-It-Now-Sales/pyf3-v3vc/data>). Page consultée le 12 juillet 2018.
- Detroit City (2018C). *Side Lot Sales*, [En ligne]. (<https://data.detroitmi.gov/Property-Parcels/Side-Lot-Sales/mfsk-uw55/data>). Page consultée le 12 juillet 2018.
- Detroit City (2018D). *Detroit Demolitions*, [En ligne]. (<https://data.detroitmi.gov/Property-Parcels/Detroit-Demolitions/rv44-e9di/data>). Page consultée le 12 juillet 2018.

- Detroit Future City (2012). *Detroit Strategic Framework Plan*, [En ligne]. (http://detroitfuturecity.com/wp-content/uploads/2014/12/DFC_Full_2nd.pdf). Page consultée le 12 novembre 2014.
- Detroit Land Bank Authority (2016). *Building Detroit*, [En ligne]. (<https://buildingdetroit.org/>). Page consultée le 28 juin 2016.
- Detroit Land Bank Authority (2014). *Map: Hardest Hit Fund Demolitions in Detroit*, [En ligne]. (<https://detroitography.com/2014/09/22/map-hardest-hit-fund-demolitions-in-detroit/>). Page consultée le 13 mars 2017.
- Detroit Regional Chamber (2019). *Regional Map*, [En ligne]. (<http://www.detroitchamber.com/destinationdetroit/area-maps/>). Page consultée le 28 avril 2019.
- Digaetano, A. & Lawless, P. (1999). Urban Governance and Industrial Decline: Governing Structures and Policy Agendas in Birmingham and Sheffield, England, and Detroit, Michigan, 1980-1997, *Urban Affairs Review*, 34, 4, 546-577.
- Di Méo, G. (2002). « L'identité: une médiation essentielle du rapport espace / société », *Géocarrefour*, vol. 77, no 2, p. 175-184.
- Di Méo, G. (2004). « 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, no 2, p. 193-204.
- Di Méo, G. (2008). « Une géographie sociale entre représentations et action », *Représentations, Actions, Territoires*, no 23, p. 1-8.
- Emmanuel, A. (1969). *L'échange inégal*, Paris : François Maspero.
- Fasensfest, D. (1986). Community Politics and Urban Redevelopment: Poletown, Detroit, and General Motors, *Urban Affairs Review*, 22, 1, 101-123.
- Fédération des chambres immobilières du Québec (2009). *La crise financière : ses origines américaines et ses répercussions canadiennes*, [En ligne]. (https://www.fcicq.ca/pdf/Fenetre_marche/fr/Crise_financiere.pdf). Page consultée le 27 avril 2019.

- Feloni, R. (2018). Billionaire Dan Gilbert has already bet \$5.6 billion on Detroit's future, but money can't solve his biggest challenge, *Business Insider*, 18 août 2018, [En ligne]. (<https://www.businessinsider.com/quicken-loans-dan-gilbert-detroit-2018-8>). Page consultée le 6 avril 2019.
- Felton, R. (2014). Detroit City Council Approves Next Piece of Arena Deal, *Detroit Metro Times*, 4 février 2014, [En ligne]. (<https://www.metrotimes.com/news-hits/archives/2014/02/04/detroit-city-council-approves-next-piece-of-arena-deal>). Page consultée le 17 juin 2018.
- Ferretti, C. (2018). Activists call on city, state to end water shutoffs in Detroit, *The Detroit News*, 4 octobre 2018, [En ligne]. (<https://www.detroitnews.com/story/news/local/detroit-city/2018/10/04/activists-call-city-state-end-water-shutoffs-detroit/1514782002/>). Page consultée le 30 mars 2019.
- Florida, R. (2002). *The rise of the creative class: and how it's transforming work, leisure, community and everyday life*. New York: Basic Books.
- Focus: HOPE (2018). *Focus : Hope Community - The Hope Village Initiative*, [En ligne]. (<https://www.focushope.edu/community/>). Page consultée le 12 juillet 2018.
- Fontan, S. (2013), La faillite de la ville de Détroit aux Etats-Unis : triomphe et déclin, *leconomiste.eu*, [En ligne]. (<http://www.leconomiste.eu/decryptage-economie/71-la-faillite-de-la-ville-de-detroit-aux-etats-unis-triomphe-et-declin.html>), Page consultée le 01 décembre 2013.
- Gallagher, J. (2010). *Reimagining Detroit : Opportunities for Redefining an American City*. Detroit: Wayne State University Press.
- Gallagher, J. (2013). *Revolution Detroit : Strategies for Urban Reinvention*. Detroit: Wayne State University Press.
- Garreau, J. (1991). *Edge City: Life on the New Frontier*. New York: Doubleday.
- Gasnier, A. (2004). Requalification, réappropriation et urbanite, *Espaces et sociétés*, 21, 35-39.
- Ghorra-Gobin, C. (2008). La question métropolitaine dans une perspective de développement durable, *Les Rencontres de Bellepierre*, [En ligne]. (<http://www.lrdb.fr/file/Gobin.pdf>). Page consultée le 23 octobre 2014.

- Giarratani, F. & Houston, D. (1989). Structural Change and Economic Policy in a Declining Metropolitan Region : Implications of the Pittsburgh Experience, *Urban Studies*, 26, 6, 549-558.
- Giband, D. (2013). Vers un rééquilibrage villes/banlieues aux États-Unis?, *L'Information géographique*, 77, 2, 57-71.
- Glass, R. (1964). *London : aspects of change*. London : MacGibbon & Kee Edition.
- Goldstein, M. (2017). Detroit : From Motor City to Housing Incubator, *The New York Times*, 4 novembre 2017, [En ligne]. (<https://www.nytimes.com/2017/11/04/business/detroit-housing.html>). Page consultée le 6 mars 2019.
- Gravari-Barbas, M. & Ripoll, F. (2010). Introduction : De l'appropriation à la valorisation, et retour, *Norois*, 217, 4, 7-12.
- Gravari-Barbas, M (2010). Culture et requalification de friches : le front pionnier de la conquête des marges urbaines, *Méditerranée*, 114, 85-94.
- Greening of Detroit (2015). *The Greening of Detroit: About us*, [En ligne]. (<https://www.greeningofdetroit.com/about-us/>). Page consultée le 25 juin 2015.
- Greenwood, D. T. & Holt, R. P. F. (2010). Growth, Inequality and Negative TrickleDown, *Journal of Economic Issues*, 44, 403-410.
- Grodach, C. & Loukaitou-Sideris (2007). Cultural Development Strategies and Urban Revitalization, *International Journal of Cultural Policy*, 13, 4, 349-370.
- Guillen, J. (2017). Little Caesars Arena : How the cost nearly doubled to \$863 million, *Detroit Free Press*, 6 septembre 2017, [En ligne]. (<https://www.freep.com/story/money/business/2017/09/06/little-caesars-arena-detroit-cost/616890001/>). Page consultée le 17 juillet 2018.
- Hackworth, J. (2015). Using Market Based Policies to Address Market Collapse in the American Rust Belt: The Case of Land Abandonment in Toledo, Ohio, *Urban Geography*, 36, 4, 528-549.
- Hackworth, J. & Smith, N. (2001). The Changing State of Gentrification, *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 92, 4, 464-477.

- Haddad, K. (2017). "Detroit is going vertical", Dan Gilbert details Downtown Detroit development plans, job creation, *Click on Detroit*, 20 septembre 2017, [En ligne]. (<https://www.clickondetroit.com/real-estate/detroit-is-going-vertical-dan-gilbert-details-downtown-detroit-development-plans-job-creation>). Page consultée le 6 avril 2019.
- Harvey, D. (1989). *The Urban Experience*. Abridged Version. Baltimore : The John Hopkins University Press. [1985]
- Harvey, D. (2003). *The New Imperialism*. Oxford : Oxford University Press.
- Harvey, D. (2011). *Le capitalisme contre le droit à la ville : Néolibéralisme, urbanisation, résistances*. Paris : Éditions Amsterdam.
- Harvey, D. (2012). *Rebel Cities : From the Right to the City to the Urban Revolution*. London : Verso.
- Heidelberg Project (2018). *History*, [En ligne]. (<https://www.heidelberg.org/history/>). Page consultée le 17 juillet 2018.
- Heller, K. (2014). The luxury-goods company Shinola is capitalizing on Detroit, *The Washington Post*, 17 novembre 2014, [En ligne]. (https://www.washingtonpost.com/lifestyle/style/the-luxury-goods-company-shinola-is-capitalizing-on-detroit/2014/11/17/638f88a4-6a8f-11e4-b053-65cea7903f2e_story.html). Page consultée le 6 avril 2019.
- Helms, M. (2016). Film on Hantz Farms doesn't flinch from controversy, *Detroit Free Press*, 1 avril 2016, [En ligne]. (<https://www.freep.com/story/entertainment/2016/04/01/film-hantz-farms-doesnt-flinch-controversy/82527656/>). Page consultée le 18 juillet 2018.
- Helms, M., Guillen, J., Gallagher, J. & Reindl, JC. (2014). 9 ways Detroit is changing after bankruptcy, 9 novembre 2014, [En ligne]. (<https://www.freep.com/story/news/local/detroit-bankruptcy/2014/11/09/detroit-city-services-bankruptcy/18716557/>). Page consultée le 6 mars 2019.
- Hill, Alex B. & Kuras, A. (2017). Detroit Food Metrics Report 2017, *Detroit Food Policy Council and Detroit Health Department*, [En ligne]. (https://issuu.com/detroitfoodpc/docs/dfmr17_report_120717_final). Page consultée le 13 avril 2019.

- Hollander, J. B. et al (2009). Planning Shrinking Cities, *Rutgers University*, [En ligne]. (<http://policy.rutgers.edu/faculty/popper/ShrinkingCities.pdf>). Page consultée le 07 novembre 2014.
- Ikonomova, V. (2019). Can Detroit's Downtown Development Authority Keep the Ilitches in Check?, *Deadline Detroit*, 26 février 2019, [En ligne]. (<http://www.deadlinedetroit.com/articles/21753/can-detroit-s-downtown-development-authority-keep-the-ilitches-in-check>). Page consultée le 29 mars 2019.
- Jacobs, J. (1992). *Les villes et la richesse des nations*. Montréal : Les Éditions du Boréal [1984].
- Janin, C. & Andres, L. (2008). Les friches : espaces en marge ou marges de manœuvre pour l'aménagement des territoires, *Annales de géographie*, 5, 663, 62-81.
- Jessop, B. (2002). Liberalism, Neoliberalism and Urban Governance: A State-Theoretical Perspective, *Antipode*, 34, 3, 452-472.
- Jonas, A. & McCarthy, L. (2009). Urban Management and Regeneration in the United States: State Intervention or Redevelopment at All Costs? , *Local Government Studies*, 35, 3, 299-314.
- Kurth, J. & MacDonald, C. (2015). Volume of abandoned homes 'absolutely terrifying', *Detroit News*, 8 juillet 2015, [En ligne]. (<https://www.detroitnews.com/story/news/special-reports/2015/05/14/detroit-abandoned-homes-volume-terrifying/27237787/>). Page consultée le 2 février 2019.
- Lacroix, C. J. (2010). Urban Agriculture and Other Green Uses: Remaking the Shrinking City, *The Urban Lawyer*, 42, 2, 225-285.
- Lang, R.-E. (2003). *Edgeless Cities: Exploring the Elusive Metropolis*. Washington D.C.: Brookings Institution Press.
- Le Blog EspaceTemps (2011). *États-Unis, 2^e partie*, [En ligne]. (<http://aitali2011.over-blog.org/article-etats-unis-2eme-partie-66859954.html>). Page consultée le 24 mai 2016.
- Le Corbusier (1957). *La Charte d'Athènes*. Paris : Édition de Minuit.

- Le Corbusier (1964). *La ville radieuse: éléments d'une doctrine d'urbanisme pour l'équipement de la civilisation machiniste*. 2^e Éd. Paris : Édition Vincent Fréal et Cie. [1933]
- Lee, B. (2007). "Edge" or "Edgeless" Cities? Urban Spatial Structure in U.S. Metropolitan Areas, 1980 to 2000, *Journal of Regional Science*, 47, 3, 479-515.
- Lefebvre, H. (1970). Réflexions sur la politique de l'espace, *Espaces et sociétés*, 1, 3-12.
- Lefebvre, H. (2000). *La production de l'espace*. 4^e édition. Paris : Édition Anthropos. [1974]
- Lefebvre, H. (2009). *Le droit à la ville*. 3^e édition. Paris : Édition Economica. [1967]
- Leloup, F., Moyart, L. & Pecqueur, B. (2005). La gouvernance territoriale comme nouveau mode de coordination territoriale?, *Lavoisier*, 7, 321-332.
- Lévy, A. (2005). Formes urbaines et significations : revisiter la morphologie urbaine, *Espaces et sociétés*, 3, 122, 25-48.
- Lévy, J. & Lussault, M. (2003). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris : Berlin.
- Lewan, A. (2014). The Business of Urban Farming Takes Root in Detroit, *Entrepreneur*, [En ligne]. (<http://www.entrepreneur.com/article/239844>). Page consultée le 05 décembre 2014.
- Lewis, S. D. (2017). Amid Detroit area transit debate, cue the QLine, *Detroit News*, 11 mai 2017, [En ligne]. (<https://www.detroitnews.com/story/news/local/detroit-city/2017/05/11/amid-detroit-area-transit-debate-cue-qline/101534214/>). Page consultée le 17 juillet 2018.
- Logan, J. & Molotch, H. (1987). *Urban Fortunes: The Political Economy of Place*, Berkeley: University of California Press.
- Loveland, (2016). *LoveLand: Public data about every property in America*, [En ligne]. (<https://makeloveland.com/>). Page consultée le 10 mai 2016.
- Lower Eastside Action Plan – LEAP (2012). *Future Directions for the LEAP Area*, [En ligne]. (<http://www.leapdetroit.org/>). Page consultée le 22 juillet 2016.

- Luxemburg, R. (2003). *The Accumulation of Capital*. 3rd Edition. New York: Routledge Classics. [1913]
- MacDonald, C. (2018). Study: Bad assessments prompt 10K Detroit foreclosures, *The Detroit News*, 14 juin 2018, [En ligne]. (<https://www.detroitnews.com/story/news/2018/06/14/bad-assessments-prompt-detroit-foreclosures/697667002/>). Page consultée le 30 mars 2019.
- Macleod, G. (2011). Urban Politics Reconsidered: Growth Machine to Post-democratic City? , *Urban Studies*, 48, 12, 2629-2660.
- Macmillan, L. (2012). Vast Land Deal Divides Detroit, *The New York Times*, 10 décembre 2012, [En ligne]. (<https://green.blogs.nytimes.com/2012/12/10/vast-land-deal-divides-detroit/>). Page consultée le 18 juillet 2018.
- Madison, M.-J. (2011). Contrasts in Innovation: Pittsburgh Then and Now, *Legal Studies Research Paper Series*, [En ligne]. (http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1858741). Page consultée le 06 juin 2016.
- Mallach, A. (2011). Demolition and preservation in shrinking US industrial cities, *Building Research & Information*, 39, 4, 380-394.
- Map Detroit (2013). *Mapping The Strait*, [En ligne]. (<http://mapdetroit.blogspot.ca/>). Page consultée le 18 octobre 2013.
- Marshall, A. (2017). Detroit's new streetcar is ok, but it can't save a city, *Wired*, 20 mai 2017, [En ligne]. (<https://www.wired.com/2017/05/detroits-new-streetcar-ok-cant-save-city/>). Page consultée le 17 juillet 2018.
- Martinez-Fernandez, C. et al. (2012). Shrinking Cities: Urban Challenges of Globalization, *International Journal of Urban and Regional Research*, 36, 2, 213-225.
- Marx, K. (1965). *Le Capital – Édition populaire (résumés-Extraits)*. 4^e édition. Paris : Les Presses universitaires de France. [1867]
- McCann, E. J. (2008). Livable City / Unequal City: The Politics of Policy-Making in a « Creative » Boomtown, *Revue Interventions économiques*, 37, 2-16.
- McCarthy, J. (2002). Entertainment-led Regeneration: the Case of Detroit, *Cities*, 19, 2, 105-111.

- McGraw, B. (2007). Life in the Ruins of Detroit, *History Workshop Journal*, 63, 1, 288-302.
- McGraw, B. (2013). Meet The Downtown Residents Who Say They Are Being Pushed Aside For The “New Detroit”, *Deadline Detroit*, 2 mai 2013, [En ligne]. (http://www.deadlinedetroit.com/articles/4721/meet_the_downtown_residents_who_say_they_are_being_pushed_aside_for_the_new_detroit). Page consultée le 7 avril 2019.
- Millington, N. (2013). Post-Industrial Imaginaries: Nature, Representation and Ruin in Detroit, Michigan, *International Journal of Urban and Regional Research*, 37, 1, 279-296.
- Moehlman, L. & Robins-Somerville, M. (2016). The New* Detroit: How gentrification has changed Detroit’s economic landscape, *Michigan Daily*, 13 septembre 2016, [En ligne]. (<https://www.michigandaily.com/section/statement/new-detroit>). Page consultée le 6 avril 2019.
- Mogk, J. E., Wiatkowski, S. & Weindorf, M.J. (2010). Promoting Urban Agriculture as an Alternative Land Use for Vacant Properties in the City of Detroit: Benefits, Problems and Proposals for a Regulatory Framework for Successful Land Use Integration, *The Wayne Law Review* 56, 1, 1521-1580.
- Moutzalias, T. (2018). This is what \$5.1 billion in Detroit building construction looks like, *MLive*, mai 2018, [En ligne]. (https://www.mlive.com/news/detroit/2018/05/2018_developments.html). Page consultée le 7 avril 2019.
- Motor City Mapping (2016). *Motor City Mapping Detroit*, [En ligne]. (<https://motorcitymapping.org/#t=overview&s=detroit&f=all>). Page consultée le 26 août 2016.
- Motor City Match (2016). *Resources*, [En ligne]. (<http://www.motorcitymatch.com/resources/>). Page consultée le 14 août 2016.
- New Economy Initiative (2018). *New Economy Initiative*, [En ligne]. (<https://neweconomyinitiative.org/>). Page consultée le 12 juillet 2018.
- Orr, M. E. & Stoker, G. (1994). Urban Regimes and Leadership in Detroit, *Urban Affairs Review*, 30, 1, 48-73.
- Paddeu, F. (2012). Faire face à la crise économique à Détroit : les pratiques alternatives au service d’une résilience urbaine?, *L’Information géographique*, 76, 4, 119-139.

- Paddeu, F. (2013). Détroit dans la mondialisation : la « créativité » face à une crise multiforme?, *Séminaire VAAM « Mondilaisation, concepts, enjeux, échelles »*, 16 mai 2013, Paris, ENS Ulm
- Pallagst, K. (2009). Shrinking Cities in the United States of America: Three Cases, Three Planning Stories, in Pallagst, K. et al. (dir.) *The Future of Shrinking Cities: Problems, Patterns and Strategies of Urban Transformation in a Global Context*. Berkeley: Institute of Urban & Regional Development, p.81-88.
- Peaucelle, J.-L. (2003). Du dépeçage à l'assemblage, l'invention du travail à la chaîne à Chicago et à Détroit, *Gérer et Comprendre*, 73, 75-88.
- Peck, J. (2014). Pushing Austerity: State Failure, Municipal Bankruptcy and the Crises of Fiscal Federalism in the USA, *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 7, 17-44.
- Peck, J. (2012). Austerity urbanism, *City*, 16, 6, 626-655.
- Peck, J. & Tickell, A. (2002). Neoliberalizing Space, *Antipode*, 34, 3, 380-404.
- Phinney, S. (2016). *Detroit's Municipal Bankruptcy and the Case of Austerity Urbanism*, mémoire de maîtrise. Ottawa: Carleton University, Département d'économie politique.
- Poirot, J. & Gérardin, H. (2010). L'attractivité des territoires : un concept multidimensionnel, *Mondes en Développement*, 149, 27-41.
- Popelard, A. (2009). Détroit, catastrophe du rêve, *Hérodote*, 132, 1, 202-215.
- Public Lighting Authority (2016). *Construction Process and Schedule*, [En ligne]. (<http://www.publiclightingauthority.org/construction-schedule/>). Page consultée le 17 juillet 2018.
- Quicken Loans (2015). Tax Foreclosure Resource Guide: An Illustrated Guide to Help Detroit Residents Stay in their Homes, [En ligne]. (<https://makeloveland.com/assets/pdf/Tax%20Foreclosure%20Resource%20Guide.pdf>). Page consultée le 30 mars 2019.
- Raffestin, C. (1977). « Paysage et territorialité », *Cahiers de géographie du Québec*, septembre, vol. 21, no 53-54, p. 123-134.

- Raffestin, C. (1982). « Remarques sur les notions d'espace, de territoire et de territorialité », *Espaces et Sociétés*, no 41, p. 167-171.
- Raffestin, C. (1986a). « Territorialité : Concept ou Paradigme de la géographie sociale? », *Geographica Helvetica*, no 2, p. 91-96
- Raffestin, C. (1986b). Écogenèse territoriale et territorialité, in F. Auriac & R. Brunet (dir.) *Espaces, jeux et enjeux*, Paris : Fayard & Fondation Diderot, p. 175-185.
- Raffestin, C. (1987). « Repères pour une théorie de la territorialité humaine », *Cahiers scientifiques internationaux : Réseaux et Territoires*, no 7, p. 2-22.
- Raffestin, C. (2012). Une société de la friche ou une société en friche, *Social Movements and Spatial Dynamics*, 1, 2, 166-173.
- Reese, L.A. & Sands, G. (2013). NO EASY WAY OUT : Detroit's Financial and Governance Crises, *Interrogating Urban Crises Conference*, [En ligne]. (<http://www.dmu.ac.uk/documents/business-and-law-documents/research/lgru/laurareeseandgarysands.pdf>). Page consultée le 25 octobre 2013.
- Recoquillon, C. (2009). « Les enjeux de la revitalisation urbaine: Harlem, du ghetto au quartier chic », *La Découverte*, janvier, no 132, p. 181-201.
- Reindl, JC. (2016). Detroit streetlights go from tragedy to bragging point, *Detroit Free Press*, 15 décembre 2016, [En ligne]. (<https://www.freep.com/story/news/local/michigan/2016/12/15/detroit-streetlights-go-tragedy-bragging-point/95483846/>). Page consultée le 17 juillet 2018.
- Reindl, JC. (2015). Gilbert fires back at feds over loan allegations, *Detroit Free Press*, 24 avril 2015, [En ligne]. (<https://www.freep.com/story/money/business/2015/04/24/quicken-loans-lawsuit-followup/26301171/>). Page consultée le 17 juillet 2018.
- Rosenberg, M. (2019). Maquiladoras : Mexican Factory Assembly Plants for the U.S. Market, *ThoughtCo*, 1er février 2019, [En ligne]. (<https://www.thoughtco.com/maquiladoras-in-mexico-1435789>). Page consultée le 4 mars 2019.
- Runyan, R. (2016). Regional Transit vote fails; try again in 2 years?, *Detroit Curbed*, 9 novembre 2016, [En ligne]. (<https://detroit.curbed.com/2016/11/9/13573524/regional-transit-vote-fails>). Page consultée le 2 février 2019.

- Runyan, R. (2018A). Detroit Public Art Essentials, *Detroit Curbed*, 16 juillet 2018, [En ligne]. (<https://detroit.curbed.com/maps/public-art-detroit-mural-stature>). Page consultée le 6 mars 2019.
- Runyan, R. (2018B). Mapping Detroit's construction boom, *Detroit Curbed*, 4 septembre 2018, [En ligne]. (<https://detroit.curbed.com/maps/detroit-construction-development-map>). Page consultée le 7 avril 2019.
- Ryan, B. D. (2006). Morphological change through residential redevelopment: Detroit, 1951-2000, *Urban Morphology*, 10, 1, 5-22.
- Ryan, B. D. (2008). The restructuring of Detroit: City block form change in a shrinking city, 1900–2000, *Urban Design International*, 13, 3, 156-168.
- Sands, D. (2012). Hantz Farms Deal, Controversial Land Sale, To Go Before Detroit City Council, *Huffington Post*, 19 novembre 2012, [En ligne]. (https://www.huffingtonpost.ca/entry/hantz-farms-deal-land-detroit-council_n_2159863). Page consultée le 18 juillet 2018.
- Savitch, H.V. & Kantor, P. (2002). *Cities in the International Marketplace: The Political Economy of Urban Development in North America and Western Europe*, Princeton : Princeton University Press.
- Schumpeter, S. (1990). *Capitalisme, socialisme et démocratie*, Paris : Payot. [1942]
- Sénécal, G., Malézieux, J. & Manzagol, C. (2002) *Grands projets urbains et requalification*, Sainte-Foy (Québec) : Presses de l'Université du Québec.
- Smith, N. (2002). New Globalism, New Urbanism: Gentrification as Global Urban Strategy, *Antipode*, 34, 3, 427-450.
- SNAP (2019). What is SNAP?, [En ligne]. (<http://www.gettingfoodstamps.org/whatissnap.html>). Page consultée le 7 avril 2019.
- Sokoloff, B. (1988). Interventions urbanistiques : le retour de l'espace, *Cahiers de recherche sociologique*, 6, 2, 131-146
- Southeast Michigan Council of Government (SEMCOG) (2015). *Welcome to SEMCOG'S Open Data*, [En ligne]. Michigan. (<http://maps.semcog.opendata.arcgis.com/>). Page consultée le 16 mai 2016.

- Spangler, T. (2015). Duggan May Have Tough Time Finding Blight Funds, *Detroit Free Press*, 29 mars 2015, [En ligne]. (<http://www.freep.com/story/news/local/michigan/2015/03/29/blightmoney-fight/70598236/>). Page consultée le 13 mars 2017.
- Staes, J.-A. (2010). *Comparing Detroit To Other Cities? Look At The Map!* [En ligne]. (<http://blog.thedetroithub.com/2010/08/12/comparing-detroit-to-other-cities-look-at-the-map/>). Page consultée le 18 septembre 2014.
- Staszak, J.-F. (1999). Détruire Détroit. La crise humaine comme produit culturel, *Annales de Géographie*, 108, 607, 277-299.
- State of Michigan (2015). *Michigan GIS Open Data*, [En ligne]. Michigan. (<http://gis.michigan.opendata.arcgis.com/>). Page consultée le 16 mai 2016.
- State of Michigan. Department of Technology, Management and Budget (2015). *Demographic and Labor Market Profile: Detroit City*, [En ligne]. (http://milmi.org/admin/uploadedPublications/2343_Detroit_City_Demographic_and_Labor_Mkt_Profile.pdf). Page consultée le 29 mai 2016.
- Sugrue, J. T. (2005). *The Origins of the Urban Crisis: Race and Inequality in Postwar Detroit*. 2nd ed. Princeton : Princeton University Press. [1998]
- Swyngedow, E., Moulaert, F. & Rodriguez, A. (2002). Neoliberal Urbanization in Europe: Large-Scale Urban Development Projects and the New Urban Policy, *Antipode*, 34, 3, 542-577
- Swyngedow, E. (2004). Globalisation or 'glocalisation'? Networks, territories and rescaling, *Cambridge Review of International Affairs*, 17, 1, 25-48.
- Swyngedow, E. (2005). Governance Innovation and the Citizen: The Janus Face of Governance-beyond-the-State, *Urban Studies*, 43, 11, 1991-2006.
- Swyngedow, E. (2009). The Antinomies of the Postpolitical City: In Search of a Democratic Politics of Environmental Production, *International Journal of Urban and Regional Research*, 33, 3, 601-620.
- Swyngedow, E. (2011). Interrogating post-democratization: Reclaiming egalitarian political spaces, *Political Geography*, 30, 7, 370-380.
- TechTown Detroit (2016). *Techtown : Detroit's entrepreneurship hub*, [En ligne]. (<https://techtowndetroit.org>). Page consultée le 14 août 2016.

- Thibodeau, I. (2016). Detroit hits target with 65,000 new streetlights, *The Detroit News*, 15 décembre 2016, [En ligne]. (<https://www.detroitnews.com/story/news/local/detroit-city/2016/12/15/new-streetlights-installed/95497310/>). Page consultée le 17 juillet 2018.
- Thiery, M. (2014). Ilitchville Vs. Gilbertville: Where Detroit's Two Most Prominent Investors Are Planting Their Flags, *Detroit Free Press*, 27 février 2014, [En ligne]. (<https://www.freep.com/interactive/article/20140727/NEWS01/140726004/>). Page consultée le 14 mars 2017.
- Thomas, J. M. (2013). *Redevelopment and Race: Planning a Finer City in Postwar Detroit*. 2nd ed. Detroit : Wayne State University Press. [1997]
- Thomas, J. M. & Bekkering, H. (2015). *Mapping Detroit: Land, Community and Shaping a City*. Detroit : Wayne State University Press.
- Thompson, H. A. (1999). Rethinking the Politics of White Flight in the Postwar City: Detroit, 1945-1980, *Journal of Urban History*, 25, 2, 163-198.
- Thompson Warren, S. (1948). La population des États-Unis d'Amérique, *Population*, 1, 115-126.
- Tiano, C. (2010). Quelles valeurs pour revaloriser les territoires urbains?, *Cybergeo : European Journal of Geography*, [En ligne]. (<http://cybergeo.revues.org/23091?lang=en&gathStatIcon=true>). Page consultée le 12 mars 2015.
- Tompor, S. (2018). Even 5 years later, retirees feel the effect of bankruptcy, *Detroit Free Press*, 18 juillet 2018, [En ligne]. (<https://www.freep.com/story/money/personal-finance/susan-tompor/2018/07/18/detroit-bankruptcy-retirees-pension/759446002/>). Page consultée le 29 mars 2019.
- United States Census Bureau (1998). *Table 18. Population of the 100 Largest Urban Places: 1950*, [En ligne]. (<https://www.census.gov/population/www/documentation/twps0027/tab18.txt>). Page consultée le 22 mai 2016.
- United States Census Bureau (2015). *QuickFacts: Detroit city, Michigan*, [En ligne]. (<http://www.census.gov/quickfacts/table/PST045215/2622000,26>). Page consultée le 29 mai 2016.
- United States Census Bureau (2016A). *Census of Population and Housing*, [En ligne]. (<http://www.census.gov/prod/www/decennial.html>). Page consultée le 10 mai 2016.

- United States Census Bureau (2016B). *American Fact Finder*, [En ligne]. (<http://factfinder.census.gov/faces/nav/jsf/pages/searchresults.xhtml?refresh=t>). Page consultée le 17 mai 2016.
- United States Census Bureau (2016C). *2010-2014 ACS 5 Year Data Profiles*, [En ligne]. (<https://www.census.gov/acs/www/data/data-tables-and-tools/data-profiles/2014/>). Page consultée le 4 août 2016.
- Urban Neighborhood Initiatives (2012). *Springwells Village Quality of Life Plan*, [En ligne]. (http://www.unidetroit.org/uploads/1/1/3/1/113147191/final_email_version_uni_qol_plan.pdf). Page consultée le 28 août 2016.
- Veschambre, V. (2007a). Patrimoine : un objet révélateur des évolutions de la géographie et de sa place dans les sciences sociales, *Annales de géographie*, 656, 361-381.
- Veschambre, V. (2007b). Le processus de patrimonialisation : revalorisation, appropriation et marquage de l'espace, *Vox geographica*, [En ligne]. (<http://cafe-geo.net/wp-content/uploads/processus-patrimonialisation.pdf>). Page consultée le 15 février 2019.
- 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*, 195, 79-92.
- Vidal, M. (2006). *Les territoires politico-économiques face aux technologies de l'information et de la communication: entre métropolisation et différenciation territoriale*, thèse de doctorat. Toulouse : Université de Toulouse II Le Mirail, Département de géographie et aménagement.
- Wachter, S. (2005). *The Determinants of Neighborhood Transformation in Philadelphia: Identification and Analysis-The New Kensington Pilot Study*. Philadelphia: William Penn Foundation.
- Weathers, C. (2014). Why is Michigan Trying to Derail Detroit's Urban Farming Movement?, *Occupy.com*, 20 mai 2014, [En ligne]. (<http://www.occupy.com/article/why-michigan-trying-derail-detroits-urban-farming-movement>). Page consultée le 05 décembre 2014.
- Weber, R. (2002). Extracting Value from the City: Neoliberalism and Urban redevelopment, *Antipode*, 34, 3, 519-540.

- Williams, A. (2016). Shinola Takes Its “Detroit Cool” Message on the Road, *New York Times*, 6 janvier 2016, [En ligne]. (<https://www.nytimes.com/2016/01/07/fashion/shinola-watches-bicycles-leather-goods-expansion.html>). Page consultée le 6 avril 2019.
- Wilson, C. A. (1992). Restructuring and the Growth of Concentrated Poverty in Detroit, *Urban Affairs Review*, 28, 2, 187-205.
- Wisely, J. & Walker, M. A. (2014). Future of stalled jail project in jeopardy after three Wayne County officials indicted, *Detroit Free Press*, 15 septembre 2014, [En ligne]. (<https://www.freep.com/story/news/local/michigan/wayne/2014/09/15/3-wayne-county-officials-indicted-over-stalled-jail-project/15664391/>). Page consultée le 18 juillet 2018.
- Witsil, F. & Lawrence E. D. (2016). RTA millage rejected by metro Detroit voters, *Detroit Free Press*, 9 novembre 2016, [En ligne]. (<https://www.freep.com/story/news/local/michigan/detroit/2016/11/09/rta-regional-transit-authority-millage/93535602/>). Page consultée le 17 juillet 2018.
- White, M. M. (2011). Sisters of the Soil: Urban Gardening as Resistance in Detroit, *Race/Ethnicity: Multidisciplinary Global Contexts*, 5, 1, 13-28.
- Whitford, D. (2009). Can farming save Detroit?, *CNNMoney.com*, 29 décembre 2009, [En ligne]. (<http://www.sabatergrup.com/imgnews/Detroit%281%29.pdf>). Page consultée le 05 décembre 2014.