

# Détroit, catastrophe du rêve

Allan Popelard\*

Le 4 novembre dernier, les citoyens de Détroit ont élu Barack Hussein Obama à 97 %. Rien de surprenant à ce choix si l'on sait que, depuis l'élection de Jérôme Cavanagh en 1962, la ville s'est choisie un maire démocrate. Rien d'étonnant non plus si on se rappelle que la ville concentre 83 % d'Afro-Américains, que, depuis l'élection de Coleman Young en 1973, son maire a toujours été noir et qu'elle est, avec Chicago, l'un des hauts lieux de la lutte pour les droits civiques et l'afrocentrisme.

De cette élection, les habitants de Détroit attendent beaucoup. La ville a traversé en 2008 deux crises majeures : celle des *subprimes* d'abord et celle de l'industrie automobile maintenant. Pauvre, ségrégée, délabrée, Détroit a été, depuis la fin du programme des *Empowerment Zones* en 2004, totalement abandonnée par les républicains. Nulle politique urbaine à son endroit. Le montant des fonds du *Housing and Urban Development* (HUD) à destination de la ville est passé de 52,9 millions de dollars en 2000 à 42,8 millions de dollars en 2008. On comprend alors pourquoi l'annonce de la création par Obama d'un Office of Urban Policy, chargé de coordonner la politique urbaine fédérale, a suscité le plus vif espoir. Mais la tâche du Président s'avérera sans conteste extrêmement difficile car, depuis plus de cinquante ans, Détroit ne cesse de s'enfoncer dans la crise.

Cet article se propose d'analyser la nature des crises économique et démographique que connaît la ville, de présenter trois politiques d'aménagement urbain qui ont tenté d'y répondre, et de montrer, enfin, la part qu'occupe dans leur échec la permanence de la peur et du racisme dans les relations sociales et politiques.

---

\* Allan Popelard est agrégé de géographie à l'Institut Français de Géopolitique, Université Paris-VIII.

## **La litanie des crises**

### *La crise automobile : une énième crise économique du capitalisme*

Depuis un an, les États-Unis ont perdu quelque 3 millions d'emplois. La récession de l'économie américaine touche de plein fouet l'État du Michigan : son taux de chômage, de 9,6 %, est le plus élevé des États-Unis et 113 000 emplois ont été perdus depuis novembre 2007, dont 60 000 dans les deux seuls derniers mois de l'année 2008. On estime qu'entre mi-2005 et 2010 l'État du Michigan devrait perdre environ 674 000 emplois, soit une chute de 14,4 %. Parmi les 113 000 emplois perdus l'année dernière, 38 000 concernaient le secteur industriel. Berceau de Chrysler, General Motors et Ford, la métropole de Détroit est fortement touchée par la crise automobile parce que la spécialisation fonctionnelle la rend vulnérable. Après plusieurs rebondissements, l'État fédéral a finalement consenti à accorder 17,4 milliards de dollars – dont 13,4 d'aide immédiate – à General Motors et à Chrysler, menacés de faillite. Ford, de son côté, s'est contenté de réclamer une ligne de crédit de précaution. Malgré l'obtention de cette aide, les *Big Three* ont annoncé la fermeture de 59 usines en janvier 2009 pour faire face à la chute brutale de leurs ventes.

La concurrence internationale et interne fragilise l'industrie automobile. Le coût du travail permet en grande partie d'expliquer la différence de compétitivité entre les Big Three du Midwest d'un côté et de l'autre les constructeurs japonais (Toyota, Nissan) ou européens (Daimler) installés dans la *Sunbelt*. Selon le Center for Automotive Research, le salaire horaire des ouvriers des *Big Three* s'élèverait en moyenne à 28 dollars de l'heure contre 24 dans le Sud. La prise en charge de la couverture sociale et de la retraite a augmenté le coût du travail, tout comme l'existence de la Job Bank qui octroie aux ouvriers 95 % de leur salaire, en échange de leur venue sur le site de production, même en cas de chômage technique<sup>1</sup>. Les salaires plutôt élevés des ouvriers de l'automobile traduisent non seulement l'héritage d'un compromis social fordiste qui associait production et consommation de masse mais aussi la puissance du syndicat de l'automobile : l'Union of Auto Workers (UAW). Les salariés de l'automobile sont donc les principales victimes de ce que Braudel appelait les « ruses de l'argent » [Braudel, 2008, p. 118], c'est-à-dire la mobilité sélective du capital. Attirés à Détroit dès le début du xx<sup>e</sup> siècle par la politique des hauts salaires, les ouvriers, en particulier le prolétariat noir venu

1. « Comment les nouvelles usines automobiles du sud des États-Unis ont écrasé Détroit », *Les Échos*, 19-12-08.

du Sud, n'ont, en fait, cessé d'essuyer les crises de l'industrie automobile : en 1929 d'abord, où les effectifs de Ford chutèrent de 71 % entre 1929 et 1931, lors de la récession de 1979-1982, ensuite, où les emplois du Michigan diminuèrent de 14,6 %, et enfin aujourd'hui. La litanie des crises pousse nombre de travailleurs à tenter leur chance ailleurs : depuis novembre 2007, 82 000 d'entre eux ont quitté le Michigan, dont 18 000 pour le seul mois de novembre 2008.

Hier centre de commandement, Détroit est aujourd'hui un espace de relégation. Le taux de chômage, après avoir stagné autour de 14 % l'année dernière, s'élève maintenant à 16,2 %. Le revenu annuel par tête est 2 fois moindre à Détroit qu'aux États-Unis (13 977 \$ contre 25 267 \$) et le nombre de personnes vivant sous le seuil de pauvreté 2,5 fois plus important (32,5 % contre 13,3 %). Certes, la ville de Détroit continue d'abriter le siège social de General Motors et l'un des principaux salons automobiles du monde. Mais le glissement des activités en direction des nouveaux centres urbains de l'aire métropolitaine (*edges cities*) a profondément modifié la répartition géographique des emplois. En 2002, 86,5 % d'entre eux se situaient dans les banlieues (*suburbs*), et la très grande majorité des trajets domicile-travail s'effectuaient de banlieue à banlieue et non plus de banlieue à ville-centre. La répartition géographique des emplois est « extrêmement décentralisée »<sup>2</sup> : à la même date, 78,1 % d'entre eux se situaient à plus de 10 miles de Détroit, ce qui plaçait l'aire métropolitaine au premier rang des États-Unis devant Los Angeles et Saint Louis [Brooking Institution, 2001].

La distance n'est pas un problème à condition d'avoir les moyens techniques et financiers de la franchir. Or, dans la ville des *Big Three*, 33 % des ménages n'ont pas de voiture. Quel n'est pas d'ailleurs le contraste avec les comtés limitrophes de Macomb et d'Oakland, qui, aux États-Unis, concentrent la plus grande part de travailleurs se rendant en voiture individuelle sur leur lieu de travail ! Ville de la voiture, Détroit reste la seule grande métropole à ne pas disposer de système de transports en commun reliant la ville aux *suburbs*. L'indigence des réseaux de transport, quelques bus seulement, confine le prolétariat urbain dans le centre de Détroit. L'enclavement de *Motor City* montre que les mobilités sociale et spatiale sont étroitement associées dans des sociétés qui ont organisé leur espace en instaurant la vitesse comme valeur et la maîtrise de la distance comme vertu.

---

2. La Brooking Institution distingue quatre types d'aires métropolitaines en fonction de la répartition de leurs emplois (denses, centralisées, décentralisées et extrêmement décentralisées). Les métropoles extrêmement décentralisées concentrent moins de 10 % de leurs emplois en deçà de la limite des 3 miles et une majorité d'entre eux au-delà de 10 miles.

## Shrinking City

Dans la ville de l'hypermobilité, le paysage s'est comme fossilisé. L'espace urbain semble être livré peu à peu à ce « champ neutre » qui était pour Julien Gracq le propre de l'espace rural : « un milieu sédatif marqué par la rareté, en même temps que par le caractère placide, sans urgence, la relative insignifiance des signaux visuels et sonores qu'il dispense » [Gracq, 1985, p. 199]. En 2006, 22,2 % des habitations étaient vacantes – contre 11,6 % aux États-Unis –, soit au total près d'un quart du parc de logement. La crise des *subprimes* a accentué nettement cette tendance. Depuis son commencement, 67 000 propriétés ont été abandonnées par leurs propriétaires qui y ont été contraints, dont 65 % restent encore inoccupées. Détroit est la plus touchée des 100 plus grandes villes américaines. De ce fait, elle a obtenu de l'État fédéral une aide de 47 millions de dollars au titre du *Housing and Recovery Act* voté en juillet 2008. 30 % de cette somme seront alloués à la démolition des maisons en ruine. En attendant, dans le ventre creux d'une maison abandonnée, gît toujours une collection d'objets familiers et usés, des poupées crevées et le capot fendu d'une Cadillac rouge.

L'absence, quasi fantomatique, de piétons dans les rues accentue encore un peu plus cette impression de déshérence. En effet, depuis les années 1950, Détroit a perdu la moitié de sa population, au point de constituer aujourd'hui le meilleur exemple d'une *shrinking city*<sup>3</sup> : 1 849 568 habitants en 1950, 1 027 974 en 1990, et seulement 916 952 en 2007. Cette crise démographique s'explique à petite échelle par le glissement de la population américaine du nord vers la *Sunbelt* et à grande échelle, par le départ, dès le début des années 1950, des classes moyennes blanches en direction des *suburbs* (*white flight*). Ainsi, le solde migratoire négatif de Détroit a permis à la croissance démographique de l'aire métropolitaine de rester positive (+1,6 % entre 2000 et 2006). La baisse brutale de la population pose de très importants problèmes d'aménagement urbain. Dans une ville étalée, la faible densité est, en effet, source de coûts supplémentaires. De même, la très forte concentration de personnes pauvres sape, en raison de la progressivité de l'impôt, la base fiscale de la municipalité.

## Une ville ségrégée

La mobilité sélective des hommes et des capitaux s'est traduite par une ségrégation urbaine très nette à l'échelle de la métropole. Les écarts de revenus par tête entre la ville-centre et les municipalités suburbaines montrent que depuis les années 1980 la ségrégation n'a cessé de s'aggraver. En 2000, Détroit occupait le

---

3. C'est-à-dire, littéralement, une ville qui rétrécit.

second rang national derrière Hartford. Par ailleurs, la population afro-américaine de Détroit, majoritaire depuis le début des années 1970, représente aujourd’hui 83 % de la population urbaine. Le tableau ci-dessous indique que la ségrégation Noirs/Blancs concerne d’abord les métropoles de la *Rust Belt* et tout particulièrement l’État du Michigan, qui compte trois des dix premières villes les plus ségréguées, parmi lesquelles Détroit qui se situe au second rang national derrière Gary. Certes, il y a une petite communauté hispanique, 6 % de la population, qui se concentre dans le sud-ouest de la ville. Mais, à la différence des autres métropoles, Détroit ne connaît ni un regain démographique ni un processus de multiculturalisation. Elle reste une ville ségréguée par la classe et par les races.

LA SÉGRÉGATION NOIRS/BLANCS  
DANS LES AIRES MÉTROPOLITAINES AMÉRICAINES

<i>Rang</i>	<i>Aire métropolitaine</i>	<i>Rang</i>	<i>Aire métropolitaine</i>
1	Gary, IN	14	Cincinnati, OH
2	<b>Detroit, MI</b>	20	Benton Harbor, MI
3	Milwaukee, WI	21	Youngstown-Warren, OH
4	New York, NY	30	Dayton, OH
5	Chicago, IL	36	Toledo, OH
6	Newark, NJ	41	Grand Rapids-Musk, MI
7	<b>Flint, MI</b>	52	Jackson, MI
8	Buffalo, NY	76	Ann Arbor, MI
9	Cleveland-Lorain, OH	143	Lansing-East Lansing, MI
10	<b>Saginaw-Bay-Mid, MI</b>	152	Kalamazoo-Battle Creek, MI

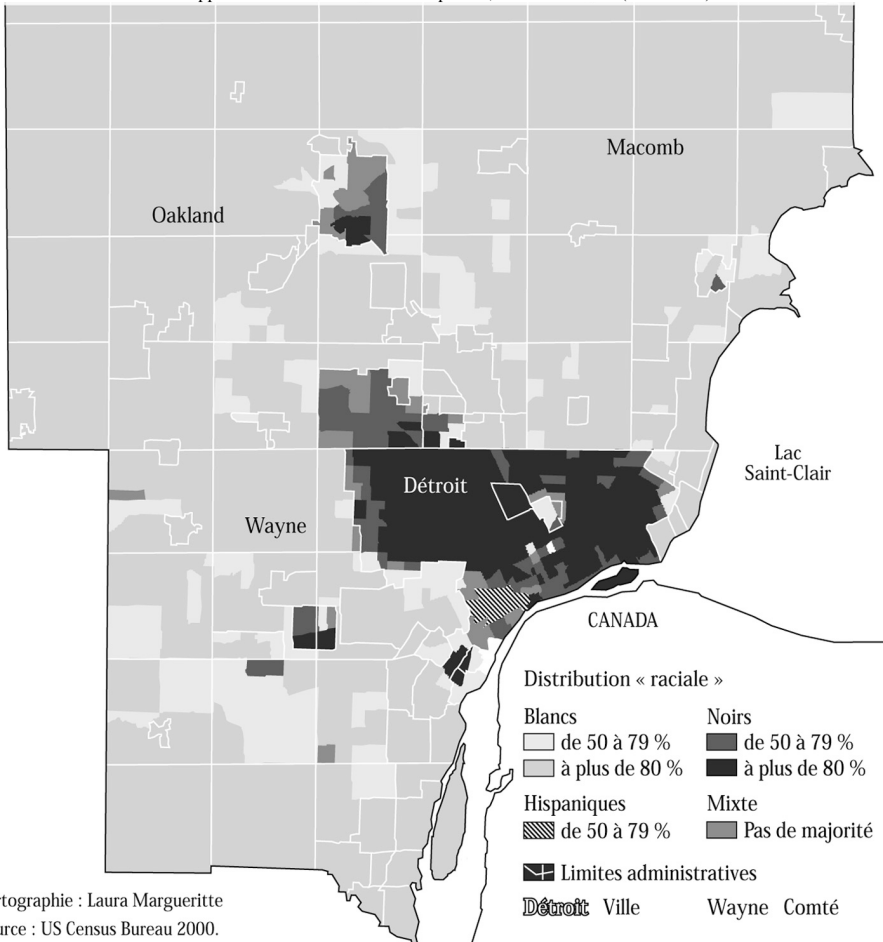
*Source* : Recensement 2000.

La *dynamique du capitalisme* a produit un espace très hétérogène, comme le montre très bien le film de C. Hanson, *8 Mile*, avec Eminem et Kim Basinger. « 8 Mile » correspond à la fois à une limite physique – une rocade qui délimite au nord la municipalité de Détroit – et à une discontinuité politique, économique et

CARTE 1. – LA QUESTION « RACIALE » DANS L' Aire MÉTROPOLITAINE

## La question « raciale » dans l'aire métropolitaine

« La question de la race a plané sur cette ville et cette région tout au long du XX<sup>e</sup> siècle. Elle resurgit régulièrement et embrase les débats publics et politiques de la région comme une sorte de carte maîtresse. Malheureusement, la simple évocation d'un enjeu de coopération régionale peut générer des réactions négatives, peu importe de quel côté de 8 Mile on vit. Le terme "régional" peut sembler dangereux aux gens de Détroit. Nous pensons parfois que cela signifie qu'on veut nous prendre des choses. Le terme "régional" peut sembler tout aussi dangereux pour ceux qui vivent dans les *suburbs*. Ils pensent que ça signifie qu'ils doivent abandonner quelque chose. [...] Alors que notre nation devient de plus en plus diversifiée, qu'elle inclut la communauté asiatique, la communauté hispanique et d'autres communautés des quatre coins du globe, nous, Détroit, nous sommes embourbés dans des oppositions Noirs/Blancs. » K. Kilpatrick, maire de Détroit (2002-2008).



Cartographie : Laura Margueritte  
Source : US Census Bureau 2000.

symbolique. Cette route sépare deux mondes opposés qui se tournent le dos : la ville-centre et les *suburbs*. En deçà et au-delà de 8 miles, les habitants, les équipements (écoles, hôpitaux, commerces) et les infrastructures sont dissemblables parce que la mise en concurrence des territoires métropolitains a causé une profonde division sociale. C'est la même chose à l'est de la ville. Alter Road, la « route de l'Autre », marque la fin de Détroit et le commencement de la municipalité cossue de Grosse Pointe Park. Dans cet espace de confins, le paysage est passage, il porte la marque d'une césure, d'un partage : à l'est, les pelouses propres, les routes impeccables, et les arbres étêtés ; à l'ouest, les orties entêtées, les ornières béantes et ce qu'il est encore possible de deviner d'un bosquet d'arbres calcinés.

### **Les politiques urbaines à Détroit : de l'*Urban Renewal* aux *Empowerment Zones***

#### *Le traumatisme de la rénovation urbaine sous Truman*

Dans les années 1950, Détroit fut la première ville des États-Unis à être concernée par les politiques de renouvellement urbain (*Urban Renewal*). Mis en œuvre par le gouvernement Truman en 1949 après le vote du *Housing Act*, ce programme devait moderniser les villes américaines en détruisant notamment les bidonvilles (*slums*). À Détroit, on construisit le Medical Center et le quartier de University City. Par ailleurs, on planifia de multiples infrastructures de transport. Plus précoce que nulle part ailleurs, la construction des autoroutes à *Motor City* fut antérieure à l'*Interstate Highway Act* de 1956. Sous la pression de l'industrie automobile, les schémas d'aménagement autoroutiers furent réalisés dès 1951. Leurs tracés suscitérent de nombreuses protestations parce qu'ils fracturèrent l'espace urbain et nécessitèrent la destruction de quartiers ethniques pauvres. C'est le cas de Chrysler Freeway ou de Fisher Freeway (I-75). Cette dernière sectionne le quartier hispanique de Southwest sur toute sa longueur. Les minorités étaient *a priori* favorables à la rénovation urbaine avant de comprendre qu'elles en seraient les principales victimes. Non seulement peu de solutions avaient été prévues pour le relogement des familles déplacées, mais, en plus, nombre de familles blanches s'opposèrent aux plans de relogement pour maintenir l'homogénéité raciale de leur quartier.

La rénovation urbaine a donc contribué à gentrifier d'anciens quartiers ouvriers en évinçant par la force les populations pauvres. Construit dans les années 1960 par l'architecte du Bauhaus L. Mies van der Rohe et l'urbaniste L. Hilberseimer, le quartier de Lafayette Park, composé de trois immeubles en verre de 22 étages

chacun (Pavillon, East Tower et Twin Towers) et de 186 maisons basses regroupées en 21 bâtiments, nécessita la démolition de centaines de maisons et d'usines ainsi que l'expulsion de plus de 2 000 familles [Debanné, 2001]. La dimension inégalitaire et autoritaire de la rénovation urbaine contribua à faire de sa suppression l'un des enjeux de la lutte pour les droits civiques – on qualifia même ces politiques de *Negro Removal*<sup>4</sup> ou *Federal Bulldozer*<sup>5</sup>.

À l'ouest de Lafayette Park, après avoir traversé Chrysler Freeway, il suffit de remonter St Antoine Street pour atteindre le stade Ford Field. Là, une plaque discrète signale l'existence passée de Paradise Valley. Jusqu'à sa destruction dans les années 1960, ce bidonville était l'espace résidentiel du prolétariat noir qui l'avait surnommé ainsi par dérision. Regroupant églises, clubs et commerces, il était le lieu de production et de reproduction d'une identité de classe et de race. C'était tout à la fois le « royaume de l'habituel » [Braudel, 2008, p. 21] et l'espace des prodiges, puisque sur la scène du Paradise Theater se produisirent les plus grands musiciens afro-américains, de Louis Amström à Ella Fitzgerald, de Duke Ellington à Joséphine Baker. Ne subsiste aujourd'hui que la dimension symbolique du lieu. Le territoire a été recouvert par l'espace « comme l'ombre du soir remplit un paysage » [Braudel, 2008, p. 21]. Pour la foule de supporters blancs venus des *suburbs* encourager leur équipe de football, il n'y a pas de Paradise Valley, mais seulement le parking de Ford Field : un « non-lieu » qui se confond avec l'espace fonctionnel. En revanche, pour tous les Afro-Américains, Paradise Valley continue de symboliser le lieu de mémoire d'une absence, le haut lieu des subalternes.

### Renouveau des politiques urbaines sous Johnson et crises urbaines

Dans son discours du 22 mai 1964, qu'il prononce à l'université du Michigan, située à Ann Arbor non loin de Détroit, le président Johnson lance son projet de « Grande Société » et exige la fin de la pauvreté et du racisme. La concentration de la pauvreté dans les villes, tout particulièrement à *Motor City*, l'incite à mettre en place de nouvelles politiques urbaines associant interventionnisme fédéral et démocratie locale. La part du budget du Department of Housing and Urban Development (HUD), créé à cette occasion, dans le budget fédéral passa de 2 % en 1966 à 12 % en 1973. À l'opposé des procédures technocratiques de l'*Urban Renewal*, le plus important de ces programmes, le *Community Action Program*, devait court-circuiter, grâce à des structures *ad hoc* inédites, les élus locaux, à

4. C'est-à-dire « Déplacement des Noirs ».

5. C'est-à-dire « Bulldozer fédéral ».



l'égard desquels Johnson nourrissait la plus grande méfiance. Ainsi, les *Community Action Agencies*, dans lesquelles les habitants devaient avoir un rôle décisionnel, étaient appelées à devenir des structures représentatives capables de pratiquer l'activisme politique.

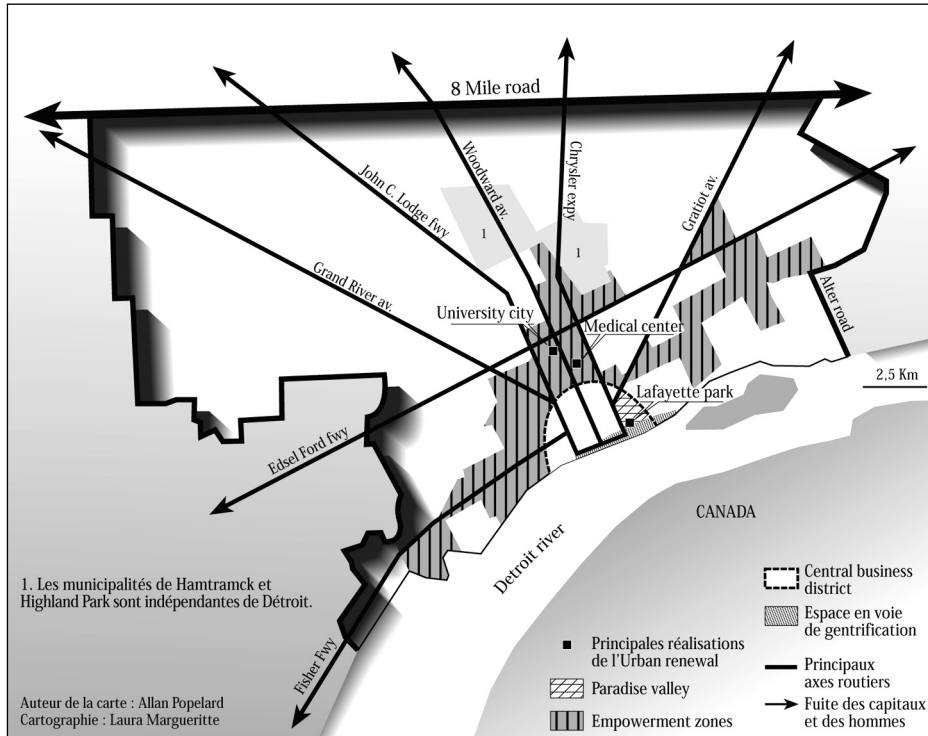
Les politiques urbaines de Johnson tournèrent court. En 1965, les émeutes de Watts, un quartier de Los Angeles, inaugurèrent une longue série de révoltes urbaines aux États-Unis : 43 en 1966, 164 en 1967, plusieurs centaines après l'assassinat de Martin Luther King. De 1965 à 1968, il y aurait eu environ 225 morts, 4 000 blessés et 112 millions de dollars de dégâts matériels [Kaspi, 2002, p. 493]. À Détroit, la rébellion dura cinq jours, nécessita l'envoi des chars de l'armée fédérale et fit 43 morts, dont 33 Noirs. La révolte terminée, Détroit était en ruine. La pauvreté et le racisme qui affectaient le plus grand nombre, combinés avec une minorité très structurée issue du nationalisme noir, expliquent cet embrasement soudain. Certes, la révolte de 1967 avait eu un précédent en 1943. Mais dans la mémoire collective c'est bien 1967 qui reste l'événement sans pareil, objet d'une profonde tristesse et d'une grande fierté. Alors que les Blancs des *suburbs* considèrent ces événements comme des émeutes, les habitants de Détroit les présentent comme une lutte pour l'émancipation. C'est ainsi que 12 th Street, point névralgique de la révolte qui fit la Une du *Time*, fut rebaptisée Rosa Parks Boulevard par la municipalité.

Ces représentations divergeaient aussi sur les ruines de Détroit. Dans une double page de *Fitzgerald : Geography of a Revolution* intitulée « Name the Cause », W. Bunge, l'un des plus importants représentants de la géographie radicale américaine, ancien professeur à la Wayne State University de Détroit, met en regard quatre photographies de bâtiments en ruine. Dans le texte qui les accompagne, il demande au lecteur laquelle de ces images représenterait, à son avis, les dégâts matériels causés par les émeutes de 1967. La première ? Elle est le fait de l'*Urban Renewal* qui « au cours de la seule année 1967 a détruit bien plus de maisons que les pyromanes noirs ». Les deux suivantes ? Elles ne sont pas plus des vestiges de 1967 que la première, mais les résultats des « *devil nights*<sup>6</sup> » au cours desquelles des propriétaires blancs mettent le feu à leurs maisons pour toucher le montant de l'assurance, supérieur aux prix du marché immobilier<sup>7</sup>. En réalité, observe W. Bunge, seule la quatrième et dernière photographie montrait une maison brûlée au cours de la rébellion [Bunge, 1971, p. 230]. Qui ne se serait mépris et n'aurait pas désigné les Noirs pour coupables plutôt que des propriétaires malhonnêtes ou que l'État fédéral lui-même ?

6. C'est-à-dire « nuits du Diable ».

7. En réalité, il s'agit aussi d'habitants du quartier qui brûlent les maisons abandonnées et squattées par des dealers de drogue.

CARTE 2. – LA « DÉPRESSION » URBAINE DE DÉTROIT



### Les Empowerment Zones sous Clinton

Trente ans ont passé. Le 21 décembre 1994, le président Clinton annonce la création des *Empowerment Zones* (EZ). Deux ans à peine après les émeutes de Los Angeles, les démocrates entendent rompre avec la longue absence des républicains en matière de politique urbaine. Ces derniers, notamment sous Reagan, avaient redéfini le rôle de l'État fédéral dans les politiques de la ville. Sous leur gouvernement, l'autorégulation du marché a tendu à se substituer à l'action publique, les habitants devenant non plus des acteurs politiques mais des agents économiques. Au contraire, l'Administration Clinton souhaite, au moins du point de vue rhétorique, renouer avec l'interventionnisme fédéral et la démocratie locale qui avaient caractérisé, jusque-là, l'action du Parti démocrate.

Six villes furent sélectionnées : Baltimore, Chicago, Atlanta, New York, Philadelphie et Détroit<sup>8</sup>. On les dota d'un investissement fédéral de 100 millions de dollars pour une période de dix ans. À Détroit, les espaces intégrés à l'EZ comprenaient quelque 100 000 habitants. Un rapide calcul permet de saisir combien la dotation s'avéra dérisoire puisqu'elle représentait moins de 100 dollars par an et par habitant. De surcroît, un an avant son terme, G. W. Bush la réduisit de plus de 70 %. Malgré la rhétorique clintonienne du changement, il faut relativiser la rupture avec les politiques urbaines républicaines. Le soutien au développement économique continuait de reposer davantage sur les incitations fiscales que sur les subventions publiques. En revanche, dans la tradition démocrate, Clinton confia bien un large pouvoir aux communautés, comme le laissait entendre le terme d'*empowerment*.

À Détroit, les habitants prirent part à l'élaboration du dossier de candidature (*Strategic Plan*) et définirent des actions à mener dans le cadre des communautés de quartiers. Celles-ci se répartissaient en trois grands domaines : la sécurité (« *Clean and Safe* »), la santé (« *Healthy and Smart* ») et l'emploi (« *Living and Working* »). Si les conditions sociales dans les EZ s'améliorèrent, le déclin démographique, quant à lui, se poursuivit, marquant l'échec de cette politique. À la faiblesse de la dotation initiale s'ajouta, en effet, la relative incompétence de ces organisations qui n'eurent guère de vision d'ensemble des projets à mener. Comme le souligne R. Boyle, chargé d'évaluer la réussite des EZ de Détroit :

« Les communautés ne sont pas réconciliées avec la nécessité et l'opportunité de se servir de mesures quantitatives. [...] Les Community Board Organizations de Détroit et les activistes sont historiquement très sceptiques à l'égard de la plupart des statistiques que les chercheurs en sciences sociales, les représentants gouvernementaux et les praticiens ont l'habitude d'utiliser. [...] Les habitants de Détroit ont longtemps été sceptiques à l'égard du recensement, des chiffres du chômage et des données relatives à l'éducation. [...] Par exemple, de nombreux habitants de Détroit sont absolument convaincus que la ville compte encore plus d'un million d'habitants » [Boyle, 2004, p. 10].

Comment ne pas voir que cette méfiance était le long héritage de l'*Urban Renewal* qui vit le savoir scientifique et technique des experts servir une cause injuste et contre-majoritaire ?

---

8. En plus de ces six villes, trois *Empowerment Zones* rurales, deux zones urbaines intermédiaires situées à Cleveland et Los Angeles ainsi que 104 zones franches furent créées. Cinq ans plus tard, le 13 janvier 1999, quinze nouvelles EZ urbaines seront désignées.

## La joie et l'effroi : la peur au fondement de la production de l'espace

Il y a encore cinquante ans, *Motor City* était la vitrine du développement industriel des États-Unis et la matrice de la nouvelle « société fordiste ». Les usines de la ville, transformées en « arsenal de la démocratie » lors de la Seconde Guerre mondiale, venaient de contribuer à l'effort de guerre et à la victoire du monde libre sur le nazisme. Le souvenir euphorique des 15 millions de Ford T sorties des chaînes de production entre 1908 et 1927 assurait encore sa renommée à la ville. Les usines révolutionnaires d'Albert Kahn conçues pour mettre en œuvre le travail à la chaîne ou bien encore les fresques de Diego Rivera dans le hall du Detroit Institute of Art magnifiaient cette aventure industrielle hors du commun qui avait commencé au début du siècle grâce à l'entreprise d'un capitaine d'industrie et qui rayonnait au faîte des années 1950. Mais le déclin économique et démographique a affecté en profondeur les représentations territoriales de la ville. La violence endémique, qui fait de Détroit la ville la plus dangereuse des États-Unis, lui valut le surnom de *Murder City* et parfois de *Devil City*<sup>9</sup>. La violence et la peur collectives servirent à construire cette nouvelle fiction géographique. Comment comprendre sinon que P. Verhoeven ait choisi Détroit comme théâtre d'ombres pour *Robocop*? À Détroit, la peur est au fondement de la production de l'espace.

Dans la ville de la circulation, le racisme et la peur de l'autre agissent comme une « iconographie »<sup>10</sup> qui cloisonne et sépare les espaces. Coleman Young, natif de l'Alabama, enfant de Paradise Valley, syndicaliste et maire de Détroit (1973-1993), fit face au déclin de sa ville en construisant, notamment par un travail de reterritorialisation (toponymie, statues, monuments, musée d'histoire afro-américaine), une identité afro-américaine qui fonctionna comme un refuge. Mais la radicalité des propos, notamment à l'encontre du gouverneur raciste du comté d'Oakland L. B. Patterson, la peur qu'ils inspirèrent, accélérèrent le déclin de la ville en freinant le retour des capitaux et des hommes. Considérée comme la « Mecque » de l'afrocentrisme<sup>11</sup> – ville de la naissance et l'enfance de Malcolm X, berceau du Black Muslim Movement (Nation of Islam) en 1930 et de la Shrine of the Black Madonna en 1960 –, Détroit dispose aujourd'hui d'une dizaine d'écoles qui dispensent des enseignements inspirés des écrits de Molefi Kete Asante. The Aisha Schule, par exemple, est décorée avec des drapeaux africains et des slogans en swahili. La sonnerie du matin se fait au son des percussions africaines. À la fin de

9. C'est-à-dire : « Ville du meurtre » et « Ville du Diable ».

10. J'emprunte cette distinction à Jean Gottmann.

11. L'expression est de Malcolm X.

la journée, les élèves entonnent le couplet suivant : « *We pledge to think Black, act Black, pray Black, love Black, and live Black. We have done Black things today and we are going to do Black things tomorrow*<sup>12</sup> » [Neil, 2004, p. 149]. Le séparatisme racial afro-américain fait resurgir à chaque campagne électorale la figure de l'« Oncle Tom » qui sert à discréditer les candidats les plus modérés, le camp des « *Republican, Anti Black empowerment, Uncle Tom establishment* », qui auraient la tentation de passer des compromis avec les autres élus de l'aire métropolitaine.

Certes, les habitants de Détroit ont toujours élu depuis 1993 des maires enclins à chercher des formes de coopération à l'échelle de l'aire métropolitaine. Mais, sur toute une série de sujets en apparence mineurs, la minorité séparatiste du conseil municipal (trois membres sur neuf) profite de la tribune qui lui est offerte par sa fonction pour réactiver l'histoire de l'émancipation des Afro-Américains, nourrir la peur des Blancs, et ainsi donner le prétexte aux élus des *suburbs* de rejeter toute intégration métropolitaine. Ainsi, lors d'un événement récent<sup>13</sup> c'est l'histoire de l'esclavage et la géographie de la plantation qui ont été invoquées pour interpréter la relation inégale, dissymétrique et dépendante qui unit Détroit aux municipalités qui l'entourent, la minorité radicale appelant de ses vœux l'avènement d'une ville noire *affranchie*. L'intégration métropolitaine reste un serpent de mer. Du côté des élus de Détroit, la peur de partager le pouvoir ; du côté des élus des *suburbs*, celle de partager les richesses. L'autorité métropolitaine, le SEMCOG, est incapable de faire valoir contre les comportements « NIMBY » (*Not In My BackYard*) la nécessité d'une coopération métropolitaine. La fragmentation politique ne permet pas la création d'un impôt régional pour limiter le dumping fiscal, ni de mécanismes de péréquation et de politiques d'aménagement concertées.

Au regard de la situation économique, démographique et raciale de Détroit, la tâche d'Obama reste donc d'importance. Certes, le retour de la puissance publique semble acquis, notamment par la création d'un Office of Urban Policy. Mais il reste à souhaiter que l'élection du nouveau président inaugure aussi, comme le laissait entrevoir le discours de Philadelphie, une nouvelle politique de la fraternité. C'est la condition *sine qua non* pour que le partage de la richesse et du pouvoir à l'intérieur de l'aire métropolitaine mette un terme à la faillite sans fin de Détroit.

---

12. C'est-à-dire : « Nous promettons de penser Noir, agir Noir, prier Noir, aimer Noir et vivre Noir. Nous avons accompli des actes Noirs aujourd'hui et nous accomplirons des actes Noirs demain. »

13. L'« affaire du Zoo » en 2006 prévoyait sa rétrocession aux autorités métropolitaines, ce à quoi s'opposa le conseil municipal.

## **Bibliographie**

- BOYLE R. *et al.*, *Grading the Zone : The impact of the Empowerment Zones on Distressed Cities. Lessons from Detroit, Michigan* (non publié).
- BRAUDEL F. (2008), *La Dynamique du capitalisme*, Flammarion, Paris.
- BUNGE W. (1971), *Fitzgerald : Geography of a Revolution*, Schenkman, Cambridge.
- DEBANNÉ J. (2001), « Moving into Mies, La vie dans le vide », *Annales de Géographie*, n° 620, juillet-août.
- GRACQ J. (1985), *La Forme d'une ville*, José Corti, Paris.
- KASPI A. (2002), *Les Américains*, Seuil, Paris.
- NEILL W. J. V. (2004), *Urban Planning and Cultural Identity*, Routledge, Londres.