

## **PISTES D'EXPLOITATION DE L'ETUDE DE CAS SUR DETROIT** **2<sup>de</sup>, Thème 3 « Aménager la ville »**

Fondée au début du 18<sup>ème</sup> siècle par des Français (origine de la marque « Cadillac ») Detroit (Michigan) est surtout connue comme la « Motor city » ou « Motown » : le haut lieu du fordisme, berceau des « big three » (GM, Ford et Chrysler) et capitale de l'industrie automobile des Etats-Unis.

Cependant la ville connaît depuis les années 1970 une crise sans précédent qui s'explique en grande partie par le manque de compétitivité des marques automobiles américaines (« syndrome des Galapagos » pour les économistes); ce déclin industriel s'est accompagné d'une crise urbaine aggravée à partir de 2008 par le problème des subprimes.

**Les deux dessins** montrent bien la forte précarité sociale qui frappe cette ville (20% de chômage, précarisation d'une partie de la population)

***L'étude de cas invite donc à se demander comment une crise économique et sociale se matérialise dans un espace urbain. Conformément au 3<sup>ème</sup> item du programme de seconde (« aménager des villes durables »), elle tente également de donner une dimension prospective en mettant en lumière certaines initiatives qui pourraient relancer cette métropole de la « rust belt » dans une perspective de développement durable.***

### **1- Les signes de la crise urbaine**

Le **doc. 1** donne immédiatement la mesure de la crise qui frappe Detroit : sa population est passée de 1 850 000 à 950 000 habitants entre 1950 et 2000 ; en 2015 cette ville ne compte plus que 700 000 habitants et seul 35% du territoire municipal est habité...

**Doc 2 et 3** : la crise a provoqué l'apparition de multiples **friches urbaines et industrielles**; celles-ci sont omniprésentes dans le centre de la métropole.

Le **doc 4** permet de confirmer cette idée d'une crise qui frappe en priorité le cœur de la ville puisqu'il montre que la pauvreté se concentre autour du quartier des affaires.

Le **doc. 5** montre un aspect encore plus dérangeant de cette géographie urbaine : Detroit reste en effet la ville de la **dualité Noirs/Blancs** du fait d'une logique de **ségrégation socio-spatiale** historique : les populations noires se concentrent dans un **centre paupérisé** et exsangue économiquement alors que les **banlieues résidentielles** accueillent les populations blanches des classes moyennes et concentrent les emplois dans de nouveaux centres économiques périphériques (« **edge cities** »). C'est ce que les géographes américains nomment une « **ville en donuts** ». Dans ce contexte, l'autoroute urbaine « 8 miles road » incarne une véritable **frontière sociale** (notion de **discontinuité spatiale**).



*Réalisation du schéma*

### **2- Se déplacer dans une ville en crise**

**Doc. 6, 7 et 8** : le cas de James Robertson a défrayé la chronique en 2015; cet ouvrier de l'industrie automobile devait en effet réaliser un parcours dantesque pour se rendre à son travail en périphérie (il ne pouvait plus entretenir sa voiture).

Ce cas particulier illustre surtout les difficultés actuelles de la municipalité de Detroit (qui s'est déclarée en faillite) à entretenir un réseau de bus dans le contexte d'une ville fragmentée par le **mitage de l'espace**.

Les **doc. 9 et 10** permettent surtout de montrer des alternatives au «**tout-automobile** » et des logiques valorisant davantage les « **mobilités douces** ».

### **3- Quelles activités pour relancer la ville ?**

**Doc. 11, 12 et 13** : face à cette crise multiforme, les **acteurs locaux** se doivent de trouver des solutions afin de repenser l'espace urbain en profondeur.

Detroit est ainsi devenu un laboratoire d'idées qui préfigure peut-être des évolutions pour de nombreuses métropoles industrielles de l'hémisphère Nord : création de fermes au cœur de la ville (« **urban farming** »), implantation des « **start-up** », projets industriels valorisant les «**technologies vertes**»...

Les **fermes urbaines** s'avèrent particulièrement intéressantes : elles donnent accès à une nourriture saine aux populations démunies, elles peuvent aussi fournir des emplois à des personnes peu qualifiées ou marginalisées (**doc. 12**), elles favorisent également la mise en place de **filières courtes** (à l'opposé des nombreux « **food miles** » exigés par l'industrie agroalimentaire).

Detroit peut-elle se réinventer à partir de ces logiques de développement durable ?