

Gatien Chopard - Laurine Decros - Guillaume Demolder - Romain Olla

Détroit

Une ville en transition ?



Projet du cours Ecologie, Ville et Territoire
Responsable : Céraldine Molina

Option PHYCITE
Responsable : Isabelle Calmet

Ecole Centrale Nantes
Année 2020-2021

Sommaire

Introduction	2
1. Contexte et enjeux de la ville de Détroit [1].....	2
1.1. Détroit : une ancienne ville industrielle.....	2
1.2. Crise de la ville industrielle à partir des années 1950.....	3
1.3. Contexte économique après crise.....	4
1.4. La politique urbaine : entre décroissance et innovation démocratique.....	6
2. Détroit : un modèle de ville en transition ?.....	7
2.1. Enjeux sociaux et structureaux.....	7
2.2. Amélioration de la résilience alimentaire de la ville.....	8
2.3. Des organisations citoyennes pour accélérer et planifier la transition écologique	9
2.4. Exemples de projets à différentes échelles.....	11
2.4.1. The Garden Resource Program (GSP) [23][24].....	11
2.4.2. Le projet Agrihood.....	11
3. Conclusions et perspectives sur notre étude de cas.....	13
Bibliographie.....	14

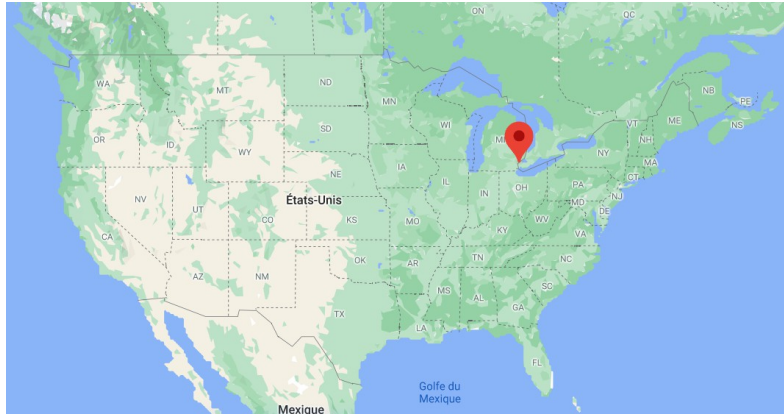
Détroit : Quel modèle de transition écologique de ville dans un contexte post-industriel ?

Introduction

La ville de Détroit se trouve dans l'État du Michigan aux États-Unis. Elle a été fondée au début du XVIII^{ème} siècle par un colon français.

Cette ville est désormais un exemple typique d'une ville post-industrielle avec un contexte socio-économique très marqué qui a besoin de se réinventer, notamment en opérant une transition écologique.

Maps



Localisation de Détroit - source : Google

Dans la suite, nous écrivons l'évolution de la ville, d'un point de vue économique, social et politique afin de mettre en exergue ses enjeux. Dans une seconde partie, nous présenterons et analyserons les démarches de transition mises en place à Détroit.

1. Contexte et enjeux de la ville de Détroit [1]

Fleuron de l'industrie automobile américaine au début du XX^e siècle, Détroit décline à partir des années 50. La ville perd plus de la moitié de sa population entre 1960 et 2010. Détroit comptait 1,8 millions d'habitants en 1960, contre seulement 700 000 en 2016. Chômage et pauvreté explosent durant ces décennies.

Le déclin de Détroit du point de vue des trois aspects démographique, économique et social font de la ville une *shrinking city* [2]. Cette première partie sera l'occasion de détailler la chute de Détroit et les enjeux soulevés par sa nouvelle situation économique, sociale et politique.

1.1. Détroit : une ancienne ville industrielle

Située entre le lac St Clair et le lac Erie, Détroit est un point stratégique dû à sa situation géographique. En effet, cette position au cœur des voies navigables des Grands Lacs en fait un centre logistique important. Au début du XX^{ème} siècle, c'est ici que Henry Ford fonde Ford Motor Company, indiquant la voie à d'autres grands constructeurs automobiles comme Chrysler ou General Motors (Les trois constructeurs prennent le nom de «Big Three»). La ville se développe rapidement entre 1900 et 1930. Sa population va être multipliée par six pendant cette période tandis que des industries se développent en banlieue par manque d'espace. La croissance fulgurante de la ville et son essor dans le milieu industriel attirent des populations venant du sud des États-Unis, majoritairement afro-américaines. Ces populations vivent en grande partie dans des taudis qui se développent à l'est de la ville dans les années 20. En l'espace de 50 ans, du fait de ce développement industriel, la ville va connaître une importante croissance démographique et gagne plus d'1,5 millions d'habitants, ce qui en fait la 4^{ème} ville la plus peuplée du pays. Cette immigration massive provoque des tensions raciales et mène à des émeutes dans les années 1940.

En plus de problèmes liés à l'immigration, Détroit fait face à une importante pollution de l'air et de l'eau à cause de son industrie. Ce sont les rives qui sont les plus affectées car c'est là que sont présentes les industries, les bords d'eau étant interdits aux résidents.

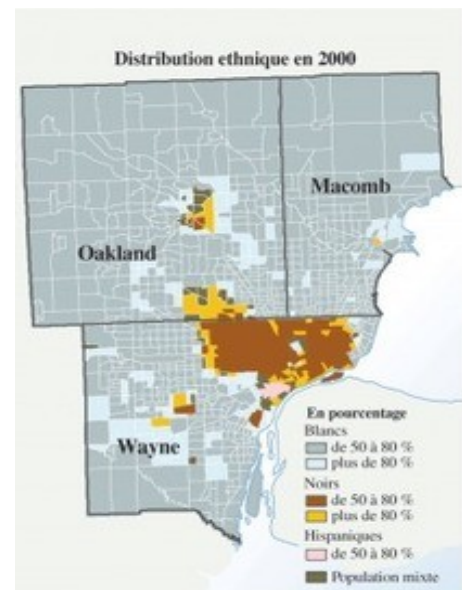
En plus de son industrie automobile, la ville devient un acteur majeur dans la production industrielle pendant la seconde guerre mondiale. Ainsi, de 1942 à 1945, le secteur automobile est stoppé pour laisser place à la production de chars de combat, de jeeps et de bombardiers.

La ville connaît une forte croissance économique et prospère dans l'industrie automobile. Jusque dans les années 60, les usines tournent à plein régime et l'emploi est au beau fixe. On verra par la suite qu'à partir des années 70, Détroit connaîtra plusieurs crises, sociales et économiques, qui auront un impact lourd sur la population.

1.2. Crise de la ville industrielle à partir des années 1950

Le développement industriel de la ville se poursuit, pendant que la population décroît petit à petit. En effet, à partir des années 1950, l'Interstate Highway [3] permet aux résidents de se déplacer en banlieue et d'aller au travail en voiture plus facilement. Cette amélioration profite essentiellement à une population blanche, qui quitte la ville pour s'installer dans les banlieues, tandis que l'immigration de population Afro-Américaine se poursuit. Les tensions raciales continuent et mènent de nouveau à des émeutes en juillet 1967. Ces émeutes sont considérées comme les plus destructrices et les plus meurtrières de l'histoire des États-Unis.

Ce contexte difficile avec des tensions, inégalités et ségrégation socio-spatiales entre populations blanche et afro-américaines entache la réputation de la ville. Un exode des populations aisées s'observe dans les années 1970. A partir de cette période, les Afro-Américains constituent la majorité de la population de la ville de Détroit. C'est un phénomène de paupérisation des centre-villes typique de certaines villes américaines. Détroit même la ville des États-Unis de plus de 100 000 habitants avec le plus grand pourcentage de population afro-américaine (82% en 2010). On peut apprécier ci-contre [4] ces logiques de ségrégations socio-spatiales qui se déploient dans l'espace urbain que Détroit rassemble en effet la majorité de la population non blanche de la région.



Durant ces changements démographiques, les usines sont délocalisées en banlieues et dans les États voisins, de sorte que les problèmes liés aux tensions raciales à Détroit affectent moins l'industrie. Ainsi, les opportunités d'emplois se sont élargies à l'extérieur de la ville, rendant le secteur de moins en moins prospère à Détroit et pour ses habitants.

Détroit souffre également de la crise énergétique de 1973 dû au premier choc pétrolier. Son industrie en est fortement affectée et diminue encore. La récession économique de 1980 n'améliore pas les choses et la concurrence étrangère, liée à la mondialisation économique, fait chuter les bénéfices pour les grands industriels.

Finalement, la ville apparaît, en quelque sorte, victime de son succès. Son essor et sa prospérité qui s'observent jusque dans les années 1960 ne poussent pas les responsables à faire les choses différemment

en diversifiant l'activité économique de Détroit. Cette spécialisation à long-terme dans un seul secteur va pourtant conduire Détroit à souffrir davantage des différentes crises qui se sont manifestées vers la fin du 20^{ème} siècle.

Enfin, la crise de 2008 rend la situation particulièrement chaotique. Cette crise économique a des répercussions sur les constructeurs Chrysler et General Motors, qui constituent toujours deux énormes piliers du système économique et industriel de Détroit. La ville est déclarée en faillite le 3 décembre 2013.

1.3. Contexte économique après crise

Les conséquences de ces crises sociales et économiques sur la ville sont multiples :

- pertes de 60% de la population entre 1960 et 2000
- augmentation de la criminalité : le taux de criminalité record à Détroit est record avec 43,7 crimes pour 100 000 habitants par an. C'est une des 10 villes au monde qui présente le taux d'homicides le plus élevé
- fort taux de population vivant sous le seuil de pauvreté dont une majorité d'enfants (57% en 2007 contre 22% aux USA)
- l'emploi est fortement impacté par la crise de 2008, en effet, le taux de chômage passe de 15 à 29% entre janvier 2008 et juillet 2009
- 13% des habitants ont un accès difficile à la nourriture car, lors de la désindustrialisation, la population a fortement diminué et de nombreux commerces alimentaires ont fermé entraînant la création de déserts alimentaires dans la ville

Le secteur de l'immobilier a lui aussi beaucoup souffert, aujourd'hui, les prix sont bas à Détroit car la ville n'est plus attractive. Pour illustrer l'état de Détroit, c'est 1/3 de la ville qui apparaît en friche aujourd'hui. On peut d'ailleurs s'intéresser à la corrélation entre densité de la ville et criminalité. La carte de gauche recense les actes criminels selon leurs catégories. On remarque que la criminalité est plus élevée dans les zones denses de la ville ce qui témoigne des tensions et d'une possible mauvaise organisation urbaine. Dans les zones moyennement dense en jaune, ont principalement lieu des vols soit un acte criminel moins grave. L'organisation de la ville nécessite d'être repensée pour réduire la densité et apaiser les tensions inévitables quand des communautés vivent trop proches.



Densité de la ville : faible en vert, moyen en jaune, élevée en rouge [5]



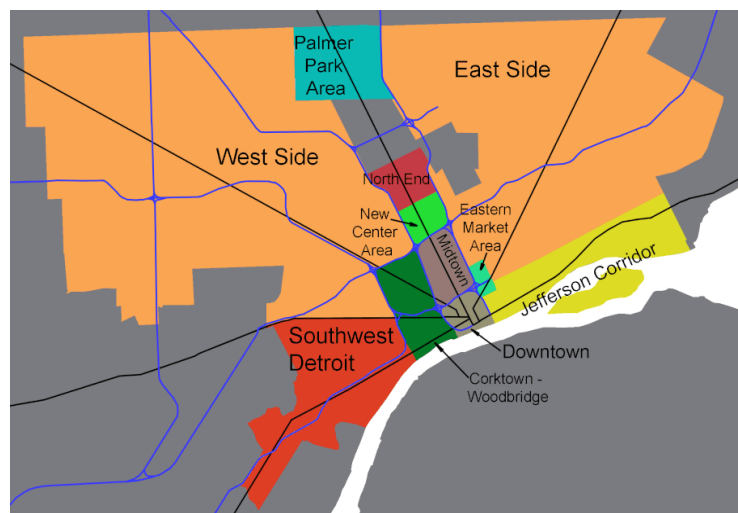
Actes criminels à Détroit en 2015 [5]

A partir des années 2000, la ville n’arrive plus à gérer sa propre organisation et vite une crise urbaine : certaines lignes de bus ne fonctionnent plus, le ramassage des déchets est aléatoire, certains quartiers ne sont pas éclairés la nuit, de nombreux feux de signalisation ne sont plus gérés par la municipalité.

Malgré l’affaiblissement de la ville, Détroit tient toujours une place importante dans le secteur automobile, où les sièges sociaux des constructeur Ford, GM et Chrysler restent implantés. La ville accueille encore chaque année le Salon International de l’automobile d’Amérique du Nord (Salon de Détroit) qui est l’un des plus importants d’Amérique du Nord.

Il y a également un retour dans l’industrie automobile, avec comme exemple le projet de Fiat Chrysler Automobile de transformer une ancienne usine de moteur inutilisée de la ville en une usine d’assemblage. L’usine, opérationnelle en 2021, sera la première usine d’assemblage à ouvrir à Détroit depuis 27 ans [6]. Détroit tente également de devenir un leader dans la voiture électrique autonome. En 2018, Ford a racheté la Michigan Central Station, gare désaffectée depuis 1988, afin d’en faire un lieu privilégié de l’innovation axée sur le véhicule autonome [7][8].

Ce renouveau industriel n’est pourtant pas un indicateur de la bonne santé de Détroit, en effet, aujourd’hui la ville apparaît toujours en déficit démographique, et, dans une logique de ségrégation socio-spatiale en mutation, il existe une concurrence entre la ville et les banlieues dû à la gentrification. En effet, la plupart des sièges sociaux des entreprises sont implantés dans le *Downtown* qui constitue le centre-ville et le quartier des affaires. Ce quartier se détache aussi visuellement puisque c’est là où se concentrent les gratte-ciels de la ville.



Les quartiers de la ville de Detroit [9]

1.4. La politique urbaine : entre décroissance et innovation démocratique

Comme évoqué précédemment, la ville de Détroit a progressivement perdu à partir des années 1950 sa population blanche. A contrario, sa population noire s'est développée. En 1973, le premier maire noir de la ville a été élu, membre de la gauche du parti démocrate, il y restera 20 ans.

Lors de l'exercice de ses fonctions entre 1973 et 1993, Coleman Young créa en 1977 le Renaissance Center (groupe de sept gratte-ciel) pour diversifier les activités économiques de la ville, tenter de freiner son déclin économique notamment en sortant de la dépendance à l'industrie automobile. Mais son ambition de renouveau économique de la ville n'a pas tenu ses promesses. De même pour les nombreuses politiques mises en place pour faire diminuer la délinquance de la ville, très importante depuis plusieurs décennies, qui se sont révélées peu fructueuses.

Le déclin économique de la ville de Détroit a continué jusqu'en 2013, date à laquelle Détroit demande une mise en faillite **[10]**, avec une dette d'environ 18,5 milliards de dollars américains, devenue impayable.

A partir de 2014, la ville a commencé à sortir la tête de l'eau grâce à des investisseurs privés notamment un homme fortuné et magnat de l'immobilier, Dan Gilbert qui y a investi 1,7 milliards d'euros (¼ des capitaux privés insufflés dans la ville) entre 2010 et 2015 **[11]**.

Depuis une vingtaine d'années, avec le contexte de "décroissance urbaine" propre à cette ville, de nouvelles politiques urbaines ont émergé, qui promeuvent l'agriculture et la végétalisation des friches autour de trois axes principaux et complémentaires : la démolition des propriétés abandonnées ; la maîtrise du foncier via des outils comme les banques foncières ; ou encore la création de nouveaux usages comme l'agriculture urbaine qui contribue à la sécurité alimentaire, mais aussi économique, sociale et environnementale, des habitants confrontés aux conséquences du déclin industriel et urbain... Les projets d'agriculture urbaines étant pour la plupart gérés par des collectifs et associations, notamment soutenus par le plan stratégique de Detroit Future City (DFC) **[12]** qui a joué et joue un rôle clé dans le développement de la ville.

Le cadre stratégique de DFC (qui est une organisation à but non lucratif) est un guide sur 50 ans et à long terme pour la prise de décision par toutes les parties prenantes de Detroit, des élus aux résidents. Publié en 2013, après un ambitieux effort de trois ans, ce guide très détaillé s'appuie sur les meilleurs talents locaux et nationaux, ainsi que sur les points de vue de plus de 100 000 habitants de Detroit, dans le but d'imaginer un meilleur avenir pour Detroit. On peut également constater que la "nouvelle stratégie" de la ville a été pensée et est mise en place en tentant de prendre en compte l'ensemble des parties prenantes de la ville (citoyens, responsables politiques, entreprises)

Cependant, le développement d'une gouvernance urbaine néolibérale caractérisée par une dépendance croissante des pouvoirs locaux aux acteurs privés et philanthropiques ainsi que la stratégie de "décroissance de la municipalité" a renforcé les injustices spatiales et raciales (notamment à travers le choix des quartiers à sauvegarder, transformer ou démolir). On assiste également à un discours « néocolonial » exaltant un nouveau « front pionnier » résidentiel et agricole pour les gentrificateurs blancs. Ainsi, de nombreuses interrogations sur les inégalités sociales et les injustices raciales agitent aujourd'hui le milieu des militants-praticiens, comme expliqué dans la thèse de Flaminia Paddeu, *De la crise urbaine à la réappropriation du territoire. Mobilisations civiques pour la justice environnementale et alimentaire dans les quartiers défavorisés de Detroit et du Bronx à New York.* **[13]**

2. Détroit : un modèle de ville en transition ?

Suite à cette présentation détaillée du contexte historique de la ville ainsi que son développement depuis les années 1950 à la fois politique, social et autour de la transition écologique, nous allons dans cette partie plus précisément nous focaliser sur la manière dont la ville a mené sa transition, notamment écologique, depuis la fin de sa "chute économique", c'est à dire sa mise en faillite en 2013. Pour se faire, sans prétendre à l'exhaustivité, nous proposons de nous focaliser sur l'analyse des points clefs et de quelques exemples concrets de projets de transition.

2.1. Enjeux sociaux et structureaux

La première partie de notre devoir a permis de mettre en évidence les enjeux importants à Détroit aussi bien du point de vue social que du point de vue de l'organisation de la ville dans le contexte contemporain suite aux mutations importantes qu'a connu la ville.

La population est majoritairement d'origine afro-américaine et pauvre avec de fortes tensions qui entraînent un taux de criminalité important. La ville nécessite d'être diversifiée et réorganisée pour apaiser les tensions et redynamiser la ville. La chute de la démographie a aussi laissé un grand nombre d'infrastructures inutilisées et de friches qui constituent des potentiels pour la revalorisation urbaine.

Récemment, comme dans de nombreuses villes nord-américaines et européennes un phénomène de gentrification est apparu dans le *Downtown* [14], c'est-à-dire le retour d'une population blanche plutôt aisée. Cela diversifie la population globale de la ville, mais les populations restent bien séparées. Cependant, avec les différences de niveau de vie, les tensions entre groupes sociaux sont accentuées, notamment entre le *Downtown* et les autres quartiers de la ville.

Une conséquence de ce phénomène de gentrification est la réoccupation de bâtiments vacants, bien qu'un tiers de la ville soit toujours en friche. Ainsi, s'observe sur la période plus récente une hausse du prix de l'immobilier qui était extrêmement bas. Entre 2014 et 2018, les prix ont augmenté de 400%. Cela rend l'accès au logement plus difficile pour les populations pauvres. Néanmoins, par rapport aux autres grandes villes américaines, les prix restent bas et c'est ce qui attire les populations blanches. L'occupation des bâtiments vacants est positive pour la ville, cependant cela ne va pas sans difficulté. En effet, nombre de bâtiments sont vides depuis plusieurs décennies. Les logements sont donc insalubres et le sentiment d'insécurité est fort dans les quartiers abandonnés, ce qui rebute les acheteurs.

Un des points positifs de la gentrification est le retour d'une activité économique. En effet, ces nouveaux habitants viennent attirés par les nouveaux emplois, ils vont donc être des travailleurs pouvant investir dans les commerces locaux et l'économie de la ville ce qui bénéficiera à l'ensemble de la ville. Cependant, il faut prendre des précautions et s'assurer que la politique de la ville soit équitable et ne contribue pas à favoriser plus les populations les plus riches. Un autre aspect positif est le fait que les nouveaux habitants s'établissent dans le *Downtown*, donc proche de leur travail sans avoir besoin d'utiliser la voiture pour leurs déplacements quotidiens [15].

Afin de faciliter l'accès au centre-ville pour encourager son développement économique, une nouvelle ligne de tramway a été construite et inaugurée en 2017 [16]. Cette ligne, la QLINE, fait 5,3 km. Elle constitue un des symboles de la renaissance et de la transition de la ville puisque le dernier tramway à avoir roulé à Détroit datait de 1956. Détroit, ville connue pour son industrie dans le domaine du transport (automobile) se modernise donc en développant son réseau de transports en communs.



Nouvelle ligne de tram QLINE [17]

Enfin, la ville moderne connaît un autre type de mutation avec l'émergence des fermes urbaines. Elles constituent le fruit d'un travail collectif entre habitants et associations ce qui contribue au renouement et au renforcement des liens sociaux. L'amélioration de la résilience alimentaire est un des points forts dans la politique de transition écologique de Détroit, c'est ce que nous allons maintenant détailler ensemble.

2.2. Amélioration de la résilience alimentaire de la ville

Aujourd'hui, après plusieurs exodes de population, Détroit compte une surface de 233km² de zones inhabitées. Les habitants ont compris que cet espace pouvait constituer une opportunité pour réorganiser la ville dans son fonctionnement et son implantation.

La solution est venue des habitants eux-mêmes : on estime à 500 000 le nombre d'habitants vivant dans un désert alimentaire. L'idée est donc d'implanter à petite échelle des potagers et jardins communautaires, et à plus grande échelle des fermes urbaines.

Ceux qui sont restés sur place décident de rebâtir une ville sur les ruines de l'ancienne en expérimentant l'agriculture urbaine. Les objectifs sont nombreux : réintégrer les habitants dans le fonctionnement de la ville, donner une activité à ceux qui n'en ont plus, donner plus d'accessibilité à des produits frais, recréer du lien social, nourrir les plus démunis.

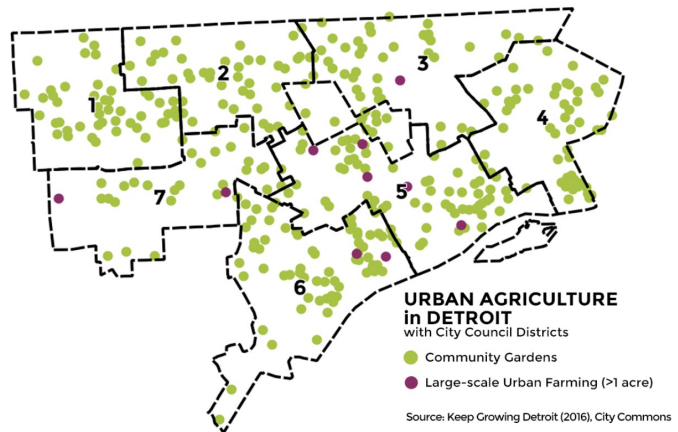
Même si cette initiative semble récente, Détroit connaît sa première expérience en agriculture urbaine à la fin du 19^{ème} siècle avec le Potato Patch Plan [18]. En 1892, Détroit souffre déjà d'une crise économique et beaucoup d'agriculteurs venus d'Europe se retrouvent sans travail. Le maire de l'époque demande aux propriétaires de terrains vacants de les mettre à disposition pour les plus pauvres afin de leur permettre de cultiver des pommes de terre. Le but est de leur permettre de se nourrir et d'avoir une situation plus digne. Ainsi, grâce à des récoltes de fonds organisées par l'Eglise de Détroit, les chômeurs et personnes les plus démunies ont les moyens de cultiver un terrain.

Aujourd'hui, l'initiative ne vient pas de la ville mais de ses habitants. Détroit voit émerger plusieurs organisations appelées « grassroots » [19], qui sont le fruit de mobilisations populaires locales ayant plusieurs objectifs en plus de la création de potagers et fermes urbaines, comme résoudre des problématiques sociales, raciales ou écologiques.

Ces organisations permettent la distribution de produits alimentaires aux plus démunis pour des prix très bas, voire parfois gratuitement.

En plus d'éliminer les déserts alimentaires, les potagers et fermes urbaines permettent un « embellissement » de la ville et contribuent à redonner une attractivité à certains quartiers laissés à l'abandon. On retrouve un exemple analogue à New York, où l'implantation d'un jardin communautaire a fait monter la valeur immobilière dans un rayon de 300 mètres [19]. Cela a aussi une conséquence sécurisante : la présence quasi permanente de personnes sur des terrains vacants pour les cultiver permet d'améliorer la surveillance et rend le quartier plus sécurisé pour ses habitants.

En quelques chiffres, Détroit compte aujourd'hui 1300 fermes urbaines dans lesquelles 16 000 habitants sont investis. Cela profite à plus de d'habitants encore qui peuvent se nourrir et profiter des avantages collatéraux évoqués précédemment.



Lieux d'agriculture urbaine à Détroit [20]

2.3. Des organisations citoyennes pour accélérer et planifier la transition écologique

Comme évoqué dans la partie “contexte politique de la ville”, une organisation joue un rôle clé dans la transition (notamment écologique) de la ville de Détroit : “Detroit Futur City”. Cette ONG / Think Tank a proposé un plan stratégique (sur lequel elle s'appuie aujourd'hui), fruit de 3 années de travail et de consultation avec toutes les parties prenantes, des élus aux résidents en passant par des experts etc... (plusieurs milliers d'enquêtes et centaines de milliers de personnes consultées). Ci-dessous un “organigramme de la réalisation de leur guide stratégique” :



Source [21]

De ce guide stratégique ressortent 12 actions impératives et prioritaires à mettre en place, la majorité étroitement liées à la transition écologique dont certaines assez concrètes :

- utiliser les espaces ouverts pour améliorer la santé de tous les habitants de Detroit ;
- promouvoir des étendues de densités résidentielles durables ;

- réaligner les systèmes urbains de manière à promouvoir les domaines présentant un potentiel économique, à encourager les communautés prospères et à améliorer les conditions environnementales et sanitaires ;
- être stratégique et coordonné dans l'utilisation des terres.

Depuis la réalisation de ce guide stratégique, de nombreuses actions et programmes sont mis en place par exemple le programme intitulé : "Programme d'utilisation des terres et de durabilité". Detroit Futur City a mené des recherches sur la planification des espaces ouverts et a élaboré des programmes visant à donner aux résidents et aux parties prenantes les outils et les informations nécessaires pour commencer à utiliser au mieux les terrains vacants de la ville. Cela comprend :

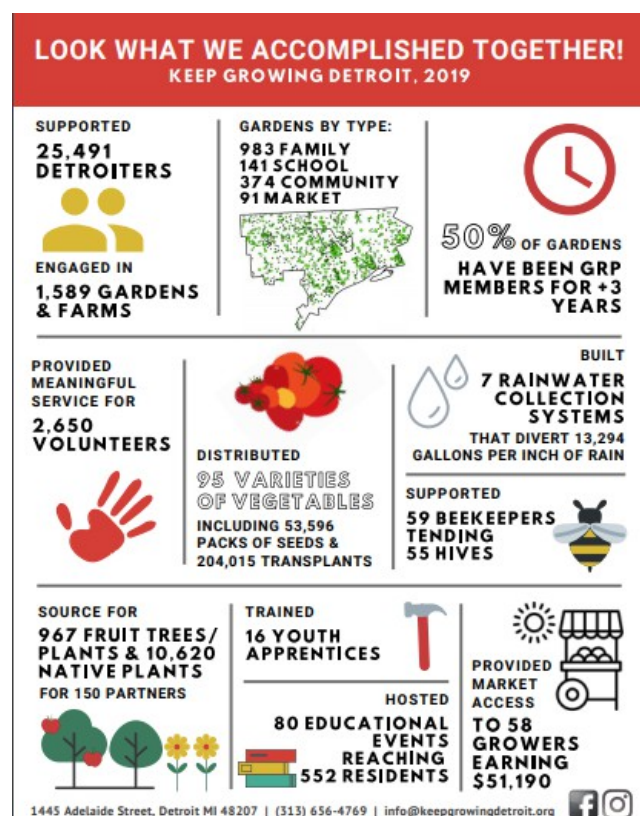
- La mise en place d'un réseau intégré d'espace ouvert à Detroit
- Une campagne pour faire des habitants de Detroit des gardiens de la terre et de l'eau
- Un programme qui soutient financièrement l'installation, l'activation et l'entretien des conceptions de guides de terrain

L'organisation Detroit Futur City semble constituer un acteur majeur de la transformation de la ville. Cette réussite tient notamment dans sa capacité à avoir su fédérer l'ensemble des parties prenantes de la ville dans la réalisation de son guide stratégique.

Elle n'est cependant pas la seule organisation citoyenne qui accélère la transition écologique de la ville. On peut par exemple citer l'organisation "Keep Growing Detroit's" déjà mentionnée plus haut, dont la mission est de promouvoir une ville souveraine sur le plan alimentaire où la majorité des fruits et légumes consommés par les habitants de Detroit sont cultivés par les résidents dans les limites de la ville. L'organisation soutient par exemple un réseau de 1600 jardins et fermes urbaines en ville, grâce à leur programme "Garden Resource Program" reconnu au niveau national et qui sera détaillé dans la prochaine partie.

Voici quelques chiffres sur ce que "Keep Going Detroit a accompli en 2019 :

- 25 000 habitants soutenus
- Organisation de 80 événements éducatifs
- 59 apiculteurs soutenus



Source [21]

2.4. Exemples de projets à différentes échelles

2.4.1. The Garden Resource Program (GSP) [23][24]

Le "Garden resource Program" (GSP) est lancé en 2003 par Ashley Atkinson, co-directrice de Keep Growing Detroit, une organisation plus globale qui cherche à dynamiser la ville sur le plan social, économique et alimentaire.

Cette organisation encourage les familles, écoles, communautés ou marchés à se lancer dans le jardinage en créant leur propre potager. Pour cela, elle permet aux habitants de Détroit de se former au jardinage et de s'approvisionner en graines et matériel pour un très bas prix. Des graines sont distribuées régulièrement au cours de l'année, et des formations accessibles pour 3 à 5\$ sont organisées deux fois par mois afin d'éduquer les participants au jardinage.

Le programme permet aussi de renforcer la cohésion entre les différents jardins urbains, en découpant la ville en 4 zones et en organisant des rencontres entre les participants de chaque zone à travers des réunions, des journées de travail saisonnières et un partage des outils et du matériel pour l'agriculture. Il y a également des meetings durant lesquels les participants échangent sur leurs méthodes de culture et sur les différentes stratégies à adopter pour gagner en récolte. Cela renforce le lien social entre les habitants de Détroit et permet à l'activité d'être plus résiliente grâce à l'entraide.

Aujourd'hui, ce sont plus de 1500 jardins et fermes urbaines qui ont été créés grâce à ce programme. La majorité des jardins sont d'origine familiale (983), mais ils viennent aussi de communautés et d'écoles. Au total, 25 000 habitants de Détroit sont engagés dans ce programme.

Des limites s'observent également avec un conflit aujourd'hui au sein de Détroit entre les habitants des quartiers en banlieue qui souhaitent se réappropriier les parcelles.



Exemple de ferme mise en place par GSP [22]

2.4.2. Le projet Agrihood

De nombreux projets de fermes urbaines voient le jour à Détroit, grâce en partie à la ville qui favorise ces projets en banlieue, et à l'initiative des habitants. Parmi eux, le projet Agrihood illustre plutôt bien le contexte et l'impact de ces fermes urbaines à l'échelle d'un quartier [25].

Michigan Urban Farming Initiative (MUFI) [26] est une association de Détroit participant avec la ville au projet Agrihood. L'objectif est de lancer la conversion totale de l'un de ses quartiers en terre cultivable.

Situé dans en banlieue nord-est de Détroit, le quartier concerné se caractérise par la désertification que subit plus largement la ville depuis plusieurs années. Des terrains vacants sont donc disponibles et l'association MUFI a donc décidé d'en récupérer un pour y créer une ferme urbaine.

L'enjeu du projet est d'impliquer un maximum les habitants de ce quartier pour cultiver ce jardin. Le projet repose sur la base du volontariat, ce qui permet de distribuer les fruits et légumes gratuitement. Cette ferme urbaine apporte des éléments de réponse au problème de désert alimentaire dont souffre Détroit et tente, en impliquant les habitants et en leur faisant profiter de ce jardin, de créer une cohésion sociale.

Créée en 2011, la ferme s'étend sur 12 000m² et a déjà permis la récolte de 22 tonnes de fruits et légumes bio, qui ont profité à 2000 familles.

En plus de l'aspect alimentaire, l'association a décidé de récupérer un bâtiment désaffecté pour en faire un café communautaire et un centre éducatif.



Photo aérienne du projet Agrihood [27]

3. Conclusions et perspectives sur notre étude de cas

Le cas de Détroit est un exemple à avoir en tête pour toutes les villes industrielles qui ont ou vont subir des déclinés économiques dans les prochaines années, notamment les villes américaines de la *Rust Belt* (région industrielle du nord-est des États-Unis), ou encore des villes industrielles du Nord de la France comme Loos-en-Gohelle (qui constitue un modèle de transition écologique dans le contexte français).

Pour autant, la renaissance de Detroit présente encore un caractère inégalitaire : en dépit de toutes les initiatives présentées précédemment, on observe aujourd’hui un décalage entre le développement économique de la ville et des projets comme les fermes urbaines, associés au développement social.

Après la faillite de la ville, plusieurs financeurs privés se sont installés dans le *Downtown*. Ces entreprises détiennent une grande partie de l’immobilier et des biens de *Downtown*, et y imposent leurs intérêts. La gentrification est associée à l’achat de parcelles par ces grands investisseurs privés, ce qui a pour conséquence d’augmenter le prix des terrains dans ces quartiers. Cela rend plus difficile la mise en place de fermes urbaines, bien que l’activité du quartier soit augmentée. Les populations les plus pauvres sont reléguées dans les quartiers périphériques, mais se battent pour maintenir leurs activités.

Ainsi, malgré le renouveau de la ville et la résilience dont ses habitants ont fait preuve, une fracture sociale importante persiste à Détroit [28]. Les projets associés à sa transition continuent toutefois de se développer grâce au soutien de la ville et des associations.

Le modèle de la ville de Detroit est très particulier en raison du contexte économique, social et politique. Nous ne pouvons donc pas transposer tel quel son modèle. Cependant, elle a fait face à de nombreuses crises économiques, sociales et démocratiques qu’on peut retrouver dans d’autres villes.

La méthodologie du Detroit Future City pourrait ainsi être largement utilisée et adaptée par d’autres villes souhaitant construire un plan stratégique de transition écologique à horizon 30 ou 50 ans, notamment toute la partie co-construction avec l’ensemble des parties prenantes de la ville. En effet, la révolution écologique en cours impactera l’ensemble de la population et donc à fortiori l’ensemble des habitants d’une ville donnée. Il est donc nécessaire de réfléchir collectivement (pour une ville donnée) à la ville de demain.

Les méthodologies utilisées par l’organisation “Keep Growing Detroit’s”, notamment en ce qui concerne l’accompagnement au développement de projets de jardins et fermes urbaine, pourraient également être réutilisées.

Bibliographie

- [1] L'économiste, 2013, *La faillite de la ville de Détroit aux Etats-Unis : du triomphe au déclin*, disponible sur : [https://www.leconomiste.eu/decryptage-economie/71-la-faillite-de-la-ville-de-detroit-aux-etats-unis-triomphe-et-declin.html#:~:text=La%20situation%20%C3%A9conomique%20de%20D%C3%A9troit,au%20cours%20des%20ann%C3%A9es%201960.&text=D%C3%A8s%20lors%2C%20la%20population%20de,population%20de%20D%C3%A9troit\)%20moins%20riches](https://www.leconomiste.eu/decryptage-economie/71-la-faillite-de-la-ville-de-detroit-aux-etats-unis-triomphe-et-declin.html#:~:text=La%20situation%20%C3%A9conomique%20de%20D%C3%A9troit,au%20cours%20des%20ann%C3%A9es%201960.&text=D%C3%A8s%20lors%2C%20la%20population%20de,population%20de%20D%C3%A9troit)%20moins%20riches).
- [2] Géoconfluences, 2016, *Shrinking city*, ville en déclin, ville rétrécissante, disponible sur <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/shrinking-city> [consulté le 08/11/2020]
- [3] Wikipedia, *Interstate Highway System*, disponible sur : https://en.wikipedia.org/wiki/Interstate_Highway_System
- [4] Scoop.it! d'après un article du Monde Diplomatique, 2013, *Détroit : la ville afro-américaine qui rétrécit*, disponible sur : <https://www.scoop.it/topic/geographie-de-l-amerique-du-nord/p/4005063933/2013/07/23/detroit-la-ville-afro-americaaine-qui-retrecit-le-monde-diplomatique> [consulté le 11/10/2020]
- [5] Disponible sur <https://fr.maps-detroit.com/>
- [6] The Detroit News, 2018, *Fiat Chrysler to build Jeep in revived Detroit plant*, article de presse disponible sur : <https://eu.detroitnews.com/story/business/autos/chrysler/2018/12/06/fiat-chrysler-open-new-assembly-plant-detroit/2225735002/>
- [7] Le Parisien, 2019, *Après la crise, Detroit se soigne au véhicule électrique et autonome*, article de presse disponible sur : <https://www.leparisien.fr/economie/apres-la-crise-detroit-se-soigne-au-vehicule-electrique-et-autonome-18-08-2019-8135061.php>
- [8] The New York Times, 2018, *Ford Aims to Revive a Detroit Train Station, and Itself*, article de presse disponible sur : <https://www.nytimes.com/2018/06/17/business/ford-detroit-station.html>
- [9] Wikipédia, *List of neighborhoods in Detroit*, disponible sur https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_neighborhoods_in_Detroit
- [10] Le Monde, 2013, *La ville américaine de Detroit se déclare en faillite*, disponible sur https://www.lemonde.fr/ameriques/article/2013/07/18/la-ville-americaine-de-detroit-se-declare-en-faillite_3449873_3222.html [consulté le 05/10/2020]
- [11] Arthur Fouchère, Paris Match, 2015, *Detroit voit le bout du tunnel*, disponible sur : <https://www.parismatch.com/Actu/International/Apres-7-ans-de-crise-Detroit-voit-le-bout-du-tunnel-855731> [consulté le 05/10/2020]
- [12] Detroit Future City, 2012, DFC_ExecutiveSummary, page 5, disponible sur https://detroitfuturecity.com/wp-content/uploads/2017/11/DFC_ExecutiveSummary_2nd.pdf [Consulté le 05/10/2020]
- [13] Flaminia Paddeu, 2016, thèse *De la crise urbaine à la réappropriation du territoire. Mobilisations civiques pour la justice environnementale et alimentaire dans les quartiers défavorisés de Detroit et du Bronx à New York*, disponible sur <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01283583> [consultée le 05/10/2020]
- [14] Olivier Amiel, 2018, *Une gentrification positive : Le modèle de Détroit*, disponible sur <https://www.atlantico.fr/decryptage/3560092/une-gentrification-positive--le-modele-de-detroit-olivier-amiel> [consulté le 17/10/2020]
- [15] Jérôme Porier, 2018, *Détroit : une ville pour les investisseurs qui n'ont pas froid aux yeux* disponible sur [https://www.lemonde.fr/argent/article/2018/08/27/detroit-une-ville-pour-les-investisseurs-qui-n-ont-pas-froid-aux-yeux_5346459_1657007.html#:~:text=Il%20reste%20environ%2080%20000,%C3%A0%20la%20surface%20de%20Paris.&text=Malgr%C3%A9%20une%20hausse%20de%20400,3%200808%20euros\)%20%C3%A0%20Miami](https://www.lemonde.fr/argent/article/2018/08/27/detroit-une-ville-pour-les-investisseurs-qui-n-ont-pas-froid-aux-yeux_5346459_1657007.html#:~:text=Il%20reste%20environ%2080%20000,%C3%A0%20la%20surface%20de%20Paris.&text=Malgr%C3%A9%20une%20hausse%20de%20400,3%200808%20euros)%20%C3%A0%20Miami) [consulté le 17/10/2020]

- [16] Immo-US, 2017, Une nouvelle ligne de tramway pour Detroit, disponible sur <http://www.immo-us.fr/details-une+nouvelle+ligne+de+tramway+pour+detroit-106.html> [consulté le 17/10/2020]
- [17] QLine Détroit, disponible sur : <https://qlinedetroit.com/qline-on-the-move-a-one-year-report-of-detroits-streetcar/> [consulté le 06/10/20]
- [18] Les Paturages du Littoral, 2019, Agriculture urbaine, l'exemple de Détroit disponible sur : <https://lespaturagesdulittoral.fr/agriculture-urbaine-detroit/>
- [19] Flaminia Paddeu, 2014, L'agriculture urbaine à Detroit : un enjeu de production alimentaire en temps de crise ? disponible sur : <https://www.cairn.info/revue-pour-2014-4-page-89.htm#>
- [20] Detroitpgraphy, 2018, Map: Community Gardens and Urban Farms in Detroit 2017 disponible sur : <https://detroitography.com/2018/11/16/map-community-gardens-and-urban-farms-in-detroit-2017/>
- [21] Detroit Future City, 2012, DFC_ExecutiveSummary, page 4, disponible sur https://detroitfuturecity.com/wp-content/uploads/2017/11/DFC_ExecutiveSummary_2nd.pdf [Consulté le 12/10/2020]
- [22] Keep Growing Detroit, 2019, KGD_Annual-Report, page 14, disponible sur http://detroitagriculture.net/wp-content/uploads/2019_KGD_Annual-Report_Final_Small.pdf, [consulté le 12/10/2020]
- [23] Keep Growing Detroit, 2020, The Garden Resource Program, disponible sur : <http://detroitagriculture.net/our-work/garden-resource-program/>
- [24] Michigan State University, 2013, The Garden Resource Program, disponible sur : https://www.canr.msu.edu/news/the_garden_resource_program
- [25] Axel Leclercq, 2017, Ravagée par le chômage, Détroit mise sur une alimentation collaborative... et gratuite !, disponible sur : <https://positivr.fr/detroit-agriculture-ferme-urbaine-renaissance/>
- [26] The Michigan Farming Initiative disponible sur : <https://www.miufi.org/>
- [27] The Michigan Farming Initiative, Projects, disponible sur : <https://www.miufi.org/projects>
- [28] Arte, 2018, États-Unis : Detroit, la renaissance, reportage disponible sur : <https://www.youtube.com/watch?v=g54hmHQxT74&t=1059s>