

Détroit, la métropole désassemblée

Détroit est un symbole. Longtemps considérée comme emblème de la prospérité américaine en raison de son développement économique et démographique, la métropole a été touchée de plein fouet par la désindustrialisation à partir des années 60 et cumule depuis des difficultés qui s'aggravent d'année en année. Une des conséquences de l'histoire mouvementée de la *Motor city* est un visage extrêmement fragmenté qui a des implications directes sur la planification métropolitaine. Afin de comprendre le morcellement de cette métropole il est nécessaire de commencer par un historique général de la ville pour ensuite axer l'analyse sur les différents facteurs qui ont contribué à la montée de la défiance des communautés entre elles pour conclure sur un passage en revue de la fragmentation métropolitaine.

A. Essor et déclin de la Motor city

La ville de Détroit est la plus grande ville de l'état du Michigan. Elle est fondée en 1701 par le Français Antoine Lamotte de Cadillac sur la rivière Détroit comme poste avancé commercial dans la région des grands lacs. Après être passée sous contrôle Britannique elle est rattachée au Etats-Unis en 1783.



Figure 1 : Localisation de Détroit (fond de carte : www.mapofworld.com réalisation : Haouy)

Au début du XIXème Détroit est reliée aux villes majeures des Etats Unis grâce aux canaux et au chemin de fer et commence son essor industriel. Des migrants irlandais, allemands et grecs viennent grossir les rangs des Français et Anglo Saxons déjà installés et la ville compte 284 704¹ habitants à l'aube du XIXème siècle. La ville devient une place majeure du commerce et de la finance et le *downtown* (centre-ville) voit la construction de nombreux grattes ciels tandis que le *midtown* (première couronne adjacente au *downtown*) héberge immeubles de logements et usines autour de deux ceintures de chemin de fer.

¹ US Census Bureau



Figure 2: Downtown Detroit en 1907 (source : www.shorpy.com)

L'acheminement facile des ressources place Détroit au premier plan de la production lourde : bateaux à vapeur et locomotives sont produits ainsi que d'autres produits manufacturés (vêtements, pelles et tabac) durant tout le XIX^{ème} siècle. Le développement de l'automobile au début des années 1900 trouve ainsi à Détroit une main d'œuvre qualifiée et un coût d'acheminement faible des matières premières. En 1914 on recense 43² entreprises construisant des automobiles dans la ville.

Le véritable boom de la production automobile de masse commence en 1908. Henri Ford développe la Ford T en 1908 et la construction de l'usine d'Highland Park en 1910 marque le début d'un mode de production industriel jusqu'alors inédit : la production à la chaîne. Cette méthode suit le principe de découpage des tâches et fait passer le prix d'une automobile de 850\$ en 1908 à 265\$ en 1923². Il permet à Ford d'appliquer sa théorie industrielle : le Fordisme. La production de masse permet à Ford d'augmenter le salaire journalier de ses ouvriers de 2,25\$ à 5\$ en 1914² et Détroit devient une ville propice non seulement à l'établissement d'industriels mais aussi une terre promise pour les ouvriers qui parviennent à s'organiser en syndicats et à améliorer salaires et conditions de travail. En 1925 Détroit produit 85%² des voitures des Etats Unis et gagne son surnom de *Motor city*. La ville devient à cette époque la quatrième des Etats-Unis en termes de population, celle-ci passe de 465 766 habitants en 1910 à 1 568 662 habitants en 1930³. On observe aussi durant cette époque une arrivée massive de population afro-américaine venu du sud : la population noire passe de 1,23% de la population totale en 1910 à 7,65% en 1930². Cette arrivée ne se fait pas sans tension et les premiers quartiers exclusivement noirs émergent sous la pression des politiques et habitants blancs qui prônent ségrégation et racisme.



Figure 3: Chaîne de montage de la Ford Motor company en 1928 (source : www.galedc.com)

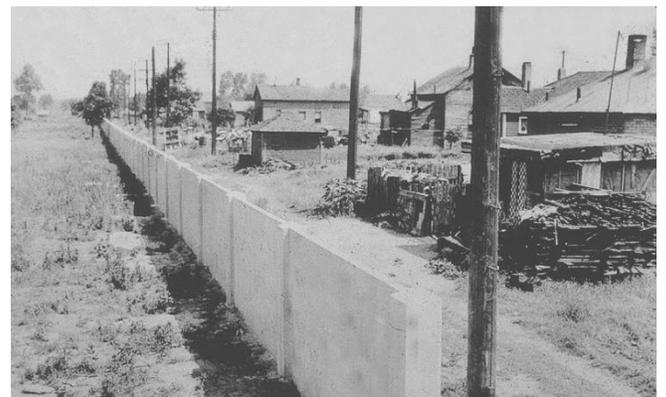


Figure 4: Le « 8 mile wall » séparant zones résidentielles noires et blanches en 1930 (source : detroiturbex.com)

² Galster 2012

³ SEMCOG 2016

Les méthodes fordistes sont appliquées par la suite par les autres entreprises automobiles et les 3 principales (General Motors, Ford, Chrysler) prennent le nom de « *Big Three* ». L'entrée en guerre des Etats-Unis en 1941 et la participation des *Big Three* à l'effort de guerre (20% de la production militaire des USA est réalisée à Détroit) amènent Franklin D. Roosevelt à qualifier la ville « d'arsenal de la démocratie ». Ce symbolisme et le besoin de main d'œuvre contribuent à attirer encore plus de population et la ville culmine à 1 849 586 habitants en 1950.

Les années suivant la seconde guerre mondiale sont caractérisées par l'explosion de la croissance des banlieues. L'électrification de la production industrielle commencée dans les années 1920 amène les usines automobiles à se construire sur le mode horizontal (contrairement à la production à la vapeur qui nécessitait une concentration verticale des usines afin de minimiser la perte d'énergie). Les nouvelles usines nécessitent un foncier important à bas cout et se construisent désormais dans les différentes couronnes périphériques extérieures à Détroit (Des 25 usines construites après 1950 aucune n'est localisée dans les limites de la ville centre). Cette tendance est doublée de l'avènement du rêve américain (l'accession aux pavillons de banlieue) encouragé par les politiques de prêts et la construction d'autoroutes par le gouvernement fédéral. Les populations commencent à quitter la ville pour aller s'établir en banlieue et la population de la ville commence à décliner. Cette tendance concerne surtout les classes moyennes et supérieures blanches en raison des politiques ségrégationnistes et on parle ainsi de « *white flight* ». Un nombre conséquent d'émeutes et de tensions raciales entre noirs et blancs après la guerre culmine avec les émeutes de 1967 et renforce encore le *white flight*.

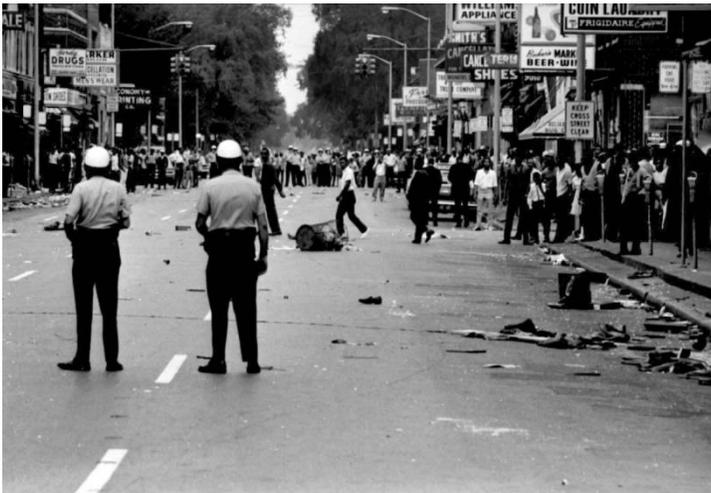


Figure 3 : Les émeutes raciales de 1967
(source : www.thenationalpastimuseum.com)



Figure 4 : Développement pavillonnaire de la banlieue de Detroit à Oakland Township-Lake Orion
(source : www.patch.com)

Les années suivantes marquent le début de la récession qui frappe les territoires Américains de la *manufacturing belt* (la zone lourdement industrialisée du nord est des Etats Unis) qui est désormais nommée *rust belt* (ceinture de rouille). Dès les années 60, des faillites touchent les industries automobiles et la production commence à baisser. Les chocs pétroliers, les délocalisations et l'arrivée de la production automobile japonaise continuent à fragiliser l'économie de l'aire métropolitaine mais surtout la ville de Détroit qui voit ses taux de chômage et de pauvreté exploser. Tandis qu'en 1947, 330 000 emplois industriels sont localisés dans les limites administratives de Détroit il n'en reste plus que 23 000 en 2007. Les banlieues concentrent désormais les trois quarts des emplois. La ville de Detroit devient la partie pauvre de la métropole et les ressources (populations et activités économiques) fuient vers les banlieues. Cet étalement urbain et l'appauvrissement de la ville centre ont lieu dans de nombreuses villes des Etats-Unis mais les proportions que ces tendances prennent à Détroit placent la ville comme exemple extrême de « ville *donut* » (toutes les ressources sont concentrées dans les banlieues

périphériques). En corollaire de la perte de population et de l'appauvrissement des habitants restants la ville se dote d'une mauvaise réputation et devient la « capitale du crime américain »⁴.

Dans les années 1990 on observe un renouveau très localisé du *downtown* de Détroit mais l'immense majorité de la ville reste en proie à d'immenses difficultés (pauvreté, chômage, drogue, crimes, vacance des logements, services défaillants...) liés aux problématiques de *shrinking cities*. La crise des *foreclosures* en 2007 donne le coup de grâce à de nombreux habitants de la ville centre et les force à abandonner leurs maisons.

La ville de Détroit compte aujourd'hui 655 847 habitants (2015) et cumule d'énormes problèmes financiers (baisse et appauvrissement de la population entraînant une baisse de l'assiette fiscale) qui l'amène à se déclarer en faillite en 2013. Mise sous tutelle de l'Etat par l'intermédiaire d'un gestionnaire d'urgence, la plus grande ville à s'être déclarée en faillite aux Etats-Unis parvient à sortir de cette situation au prix de nombreux sacrifices et réductions de budget en 2014.



Figure 6 : Couverture du Detroit Free Press à l'annonce de la mise en faillite de la ville (source : www.freep.com)



Figure 5 : Vue vers le downtown depuis le quartier du North End en 2010 (source : www.nytimes.com)

L'aire urbaine de Détroit compte aujourd'hui 4 467 592⁵ habitants et est caractérisée par une totale fragmentation sociale, raciale et institutionnelle. La ville centre s'est effacée au profit des très nombreuses banlieues blanches qui concentrent les richesses de l'aire urbaine.

⁴ Galster 2012

⁵ US Census 2015

B. La guerre des territoires

Depuis sa création Détroit a accueilli des populations d'origines diverses. Dans cette région où la géographie n'établit pas de barrières, les communautés ont érigé des frontières entre elles et se sont livrées à une « guerre de territoire » qui a abouti au patchwork métropolitain actuel.

Ces frontières encouragées par le système de gouvernement local Anglo Saxon n'ont cessé d'être renforcées par le racisme mais aussi les intérêts politiques et les logiques de profit de certains acteurs. Ces derniers, les « gagnants » de la guerre des territoires en ont tiré profit économique et puissance politique au détriment des « perdants ». Galster (2012) donne les principales raisons de la fragmentation métropolitaine.

1. La « Home Rule » du Michigan

Le territoire sur lequel s'établit Lamotte de Cadillac est une plaine bordant la rivière Détroit. Si de nombreuses villes se développent économiquement, physiquement et socialement en réponse à la nature géologique de leur emplacement, ce n'est pas le cas de Détroit. Les contraintes topographiques, celles liées à l'exploitation de ressources (gisements) ou encore les risques naturels (mis à part de rares tornades) sont absents du territoire sur lequel la métropole s'est développé. Au lieu d'être une contrainte, la géologie est permissive : vaste surface plane sur laquelle se développer et proximité de la rivière.

Les groupes de migrants arrivés à Détroit ayant des caractéristiques raciales, ethniques, religieuses ou sociales différentes ont dès le début désiré établir des frontières qui leur garantiraient une sécurité économique mais aussi identitaire. En réponse à l'absence de frontières physiques, la solution passe par l'établissement de juridiction où ces groupes de population resteraient politiquement dominants.

L'Etat du Michigan est à cet égard très permissif car bâti sur le système de démocratie Jeffersonienne qui prône des principes de gouvernement proche des populations. Selon la Land Ordinance de 1785 prônée par Jefferson, les territoires du Nord Est des Etats unis sont découpés rationnellement en comtés de 2300 km² (*counties*) qui sont eux même découpés en cantons de 93 km² (*townships*).

La constitution de 1837 du Michigan garantit la *Home Rule* (règle de gouvernement majoritaire parmi les Etats-Unis d'Amérique) pour les comtés et cantons. Cette règle stipule que les législations locales possèdent tous les pouvoirs sauf ceux que leur interdit la constitution de l'état (cette règle est antagoniste de la *Dillon's Rule* en usage dans d'autres états qui énonce que les seuls pouvoirs des localités sont ceux stipulés par la constitution). Ainsi dans le Michigan toute communauté peut se constituer selon la Home Rule en municipalité et obtenir un pouvoir de décision au sein des frontières qu'elle a établies.

Cette possibilité de se constituer en municipalité permet de résister efficacement à l'incorporation dans des juridictions plus larges. Pour ces raisons, les différentes communautés durant les trois siècles suivant les premières installations dans la région n'ont cessé de créer des juridictions plus ou moins grandes pour affirmer leurs identités. Au sein de ces juridictions elles conservent de nombreux pouvoirs. Ce système permissif de « *Home Rule* » a encouragé l'étalement urbain et mené la région métropolitaine à avoir une multitude de juridictions antagonistes capables de défendre leurs propres intérêts avec une efficacité totale sur leur territoire.

On dénombre dans l'aire métropolitaine de Détroit 27 villages, 89 municipalités et 115 cantons.

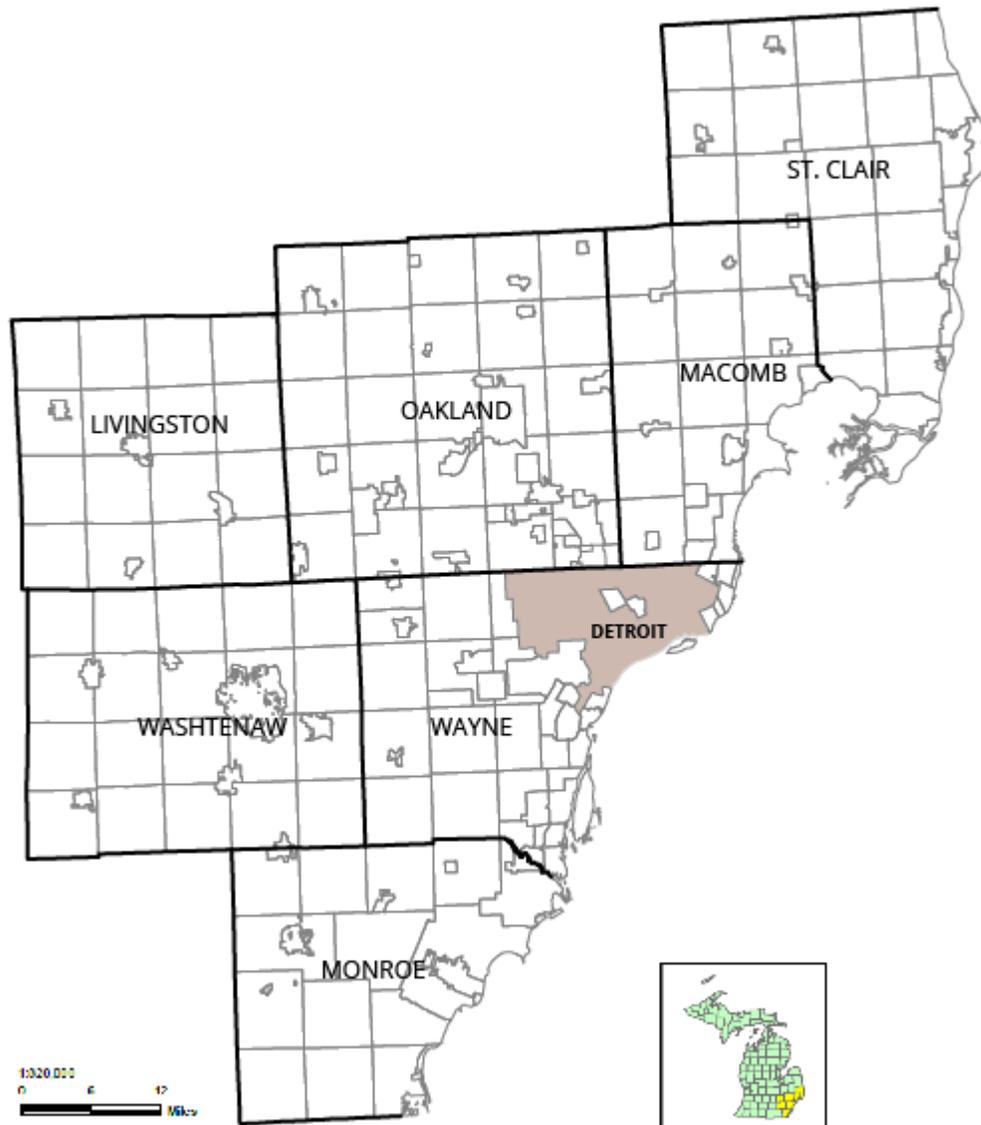


Figure 8 : Les limites juridictionnelles dans les 7 comtés entourant Détroit
 (Données : SEMCOG réalisation : Haouy)

2. Le marché immobilier créateur de ségrégation

Le marché immobilier est le terrain privilégié de cette « guerre de territoire » qui va commencer au début du XX^{ème} siècle avec l'arrivée des premières populations afro américaines dans la ville de Détroit. Cette confrontation se caractérise par un système défensif (officiel avant l'abolition de la ségrégation en 1967 et officieux ensuite) par lequel les blancs excluent systématiquement les noirs des zones résidentielles et écoles qu'ils fréquentent. Cette volonté d'exclusion de la part des blancs se fonde sur les mentalités racistes du début du XX^{ème} siècle et s'entremêle de raisons économiques. La succession raciale (changement du profil racial des habitants du quartier) est vue comme mauvaise (par toute la population) si elle augmente le pourcentage de population afro américaine. Ellen (2012) résume cette tendance ainsi : « Les blancs mais aussi les noirs et les hispaniques considèrent l'augmentation du pourcentage de noirs dans un quartier comme un indicateur de futurs problèmes liés à une baisse de la catégorie sociale, une baisse de la valeur des propriétés et une augmentation du crime. »

Les trois composants de ce système de défense des quartiers blancs et d'exclusion raciste sont les gouvernements (fédéraux et locaux), l'industrie immobilière et les propriétaires.

Le gouvernement fédéral a posé les bases de la ségrégation à l'aide des politiques de prêt immobilier (FHA) et du logement social. Bien que présentes à l'échelle nationale ces politiques ont été particulièrement virulentes à Détroit. Les garanties de prêts sont accordées selon des critères raciaux et de zonage qui empêchent les afro américains d'accéder aux mêmes zones résidentielles que les blancs (pratique du *redlining*) et les lois ségrégationnistes établissent deux types de logements social: pour blancs et noirs séparés géographiquement.

Les gouvernements locaux et municipalités établissent des zonages et des techniques d'intimidation soit pour regrouper les afro américains dans certains quartiers soit pour les empêcher de résider dans certaines municipalités de la banlieue de Détroit.

L'industrie immobilière a aussi, après la fin légale de la ségrégation, contribué à regrouper blancs et noirs dans des zones différentes. La volonté des blancs de rester dans des quartiers blancs a conduit de facto pour l'industrie immobilière à la convergence des dynamiques de profit et de ségrégation. A l'aide de techniques de *steering* (inciter les acheteurs de même profil racial à se regrouper), d'information incomplète (les logements dans les quartiers blancs ne seront pas proposés à un acheteur noir) et de *blockbusting* (utilisation de la peur des résidents blancs de voir leur quartier subir une succession raciale utilisée pour acheter à bas prix les logements, vendre un logement en banlieue à ces mêmes clients et enfin revendre le logement initial à un ménage noir ce qui facilitera la réplication du *blockbusting* à d'autres résidents blancs du même quartier). Toutes ces pratiques qui ont encouragé le *white flight* sont aujourd'hui illégales mais très difficiles à déceler.

Enfin les propriétaires et habitants blancs ont durant la première moitié du XXème siècle participé à cette ségrégation en usant techniques d'intimidation et de violence pour exclure les noirs des zones résidentielles et écoles qu'ils fréquentaient. La peur de voir la valeur des logements baisser est très forte car une vaste majorité des ménages sont propriétaires (71% en 1960 tandis que la moyenne nationale est de 62% à cette époque).

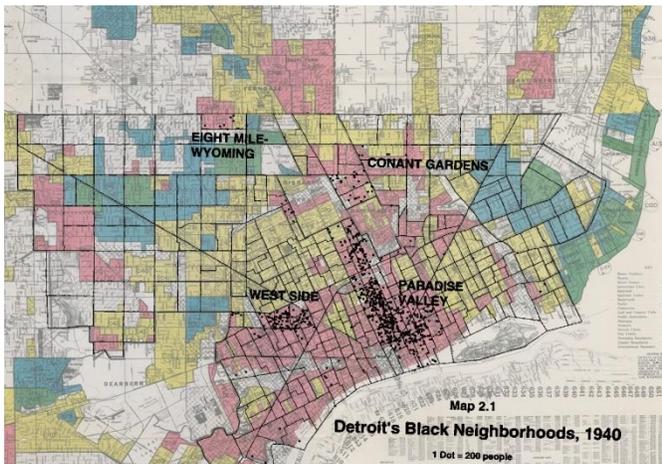


Figure 10 : Zonage du FHA à Détroit, aucun quartier en majorité noir n'est en mesure d'obtenir une garantie de prêt (source : www.detroitography.com)



Figure 9 : Les populations blanches souvent racistes ont aussi peur de voir la valeur de leur logement baisser (source : www.albany.edu)

Cette ségrégation contribue à créer des quartiers puis des juridictions entières homogènes en termes de profil socioéconomique et racial des habitants.

3. L'intérêt des industries automobiles dans la fragmentation

Les grandes industries automobiles jouent aussi leur rôle dans la création de frontières au sein de l'aire métropolitaine de Détroit. Ces fractures qui ont servi l'intérêt économique des industriels dans le passé se sont montrées redoutablement efficaces dans le sens où elles persistent et se renforcent encore aujourd'hui alors que la production automobile a déserté la région. Le territoire métropolitain est marqué de différentes manières.

Grace à la constitution du Michigan et à sa *Home Rule*, il est très aisé pour les communautés de créer une juridiction et de la défendre. L'industrie automobile va user de cette méthode afin de créer des enclaves juridictionnelles dans lesquelles le pouvoir des patrons est total. Les avantages vont de l'établissement d'une « police municipale » qui relève plus de la milice privée à l'interdiction des débits de boissons dans ces juridictions afin de conserver pour les ouvriers un mode de vie « respectable » tout en passant par une fiscalité très avantageuse voire inexistante pour les usines et entreprises qu'ils établissent dans ces municipalités. C'est l'avènement du paternalisme rendu possible par la *Home Rule*.

Les exemples les plus marquants sont les communes de Highland Park et Hamtramck complètement entourées par la ville de Détroit. Highland Park est la zone choisie par Henri Ford pour la construction de sa première usine en 1913, la communauté devient municipalité en 1918 pour se préserver de l'élargissement des frontières de Détroit à cette époque et conserver sa fiscalité avantageuse. Aujourd'hui le *white flight* a largement poussé la population blanche hors de la ville et la fermeture des usines a contribué à la paupérisation des habitants. Hamtramck est la municipalité choisie par Dodge pour y construire son usine. Dodge employant un nombre important d'ouvriers polonais, la ville a longtemps été une poche hébergeant une forte communauté polonaise. Elle aussi victime des fermetures d'usine, elle a vu le *white flight* et l'appauvrissement se développer.

De la même manière, l'usine Ford de River Rouge sur les bords de la rivière Détroit construite en 1928 (à l'époque de sa construction la plus grande usine du monde) mène à la création de trois municipalités : Dearborn pour accueillir l'usine et la main d'œuvre blanche principalement d'origine yéménite et les communes de River Rouge et Inkster où Henri Ford rassemble ses ouvriers afro-américains.

Les juridictions issues de cet historique industriel sont nombreuses dans la région métropolitaine. Elles sont appelées « boxed suburbs » (banlieues boîtes) (Galster 2012) car constituées de complexes industriels et de bungalows ouvriers ayant la forme de boîtes.

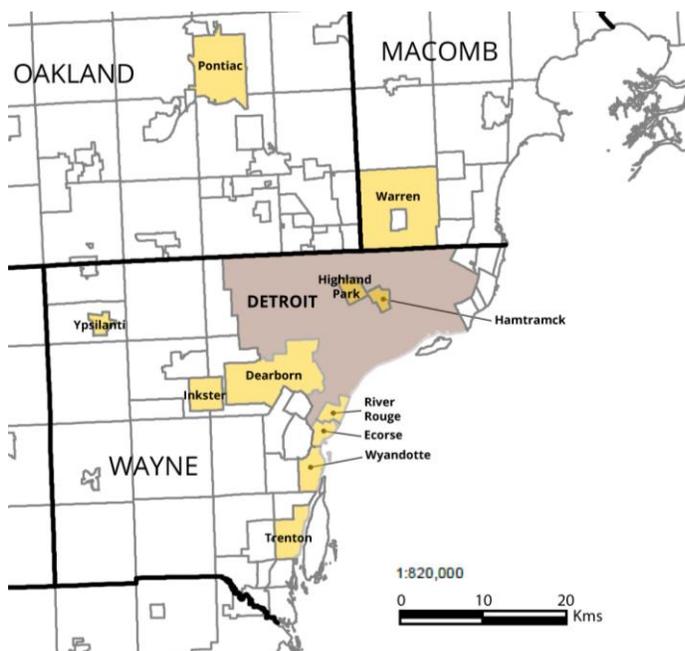


Figure 12 : L'usine Dodge et les logements ouvrier à Hamtramck en 1930 (source : www.dodgemotorcar.com)

A Gauche - Figure 13 : Les boxed suburbs (Fond SEMCOG, réalisation : Haouy)

Les « Big Three » ont aussi contribué à ancrer le racisme par un système de désinformation et de mise en compétition des communautés. L'affaiblissement et le clivage des syndicats (en particulier entre syndicats et syndiqués noirs et blancs) durant le XXème siècle à l'aide de manœuvres de corruption des leaders, de double jeu et d'exacerbation des tensions raciales ont largement été pratiqués par l'industrie automobile⁶.

4. Le jeu de la peur (médias et politiques) et des boucs émissaires

Le dernier facteur de clivage au sein de la métropole est le plus présent encore actuellement. Il consiste en l'utilisation par certains de la peur et de la défiance des communautés entre elles afin de se garantir le pouvoir politique. De nombreux politiciens blancs et noirs usent de ces méthodes encore aujourd'hui. La technique du bouc émissaire fondées sur les préjugés peut se résumer ainsi : les populations noires de Détroit accusent les blancs d'avoir abandonné la ville tandis que les populations blanches dans le périurbain accusent les noirs d'avoir appauvri Détroit.

Le rôle des médias locaux n'est pas négligeable non plus. La diabolisation de la ville centre est même parfois leur principal argument de vente (crimes et trafic de drogue font régulièrement les gros titres).

Ainsi une étude publiée par l'université du Michigan en 2004 révèle que 84% des personnes interrogées habitant dans le péri-urbain refuseraient de vivre dans la ville même dans un quartier redéveloppé et la principale raison invoquée pour cela est « trop de crimes ». Le jeu de la peur a porté ses fruits dans et autour de Détroit et ses « gagnants » sont les politiques, les médias, la police et l'industrie immobilière. Autant d'acteurs clés qui ont un intérêt égoïste au clivage et à la mentalité *us and them* (nous et eux).

⁶ Galster 2012

C. Fragments de métropole

De nombreux facteurs historiques ont donc contribué à fragmenter la région métropolitaine et à y instaurer un climat de défiance entre groupes de populations qui sont aujourd'hui regroupés géographiquement. La région métropolitaine présente un collage hétérogène de juridictions homogènes.

Après quelques considérations sur l'aire métropolitaine les différents types de banlieues seront présentés ainsi que les données de la ségrégation économique et raciale.

1. Limites et caractéristiques de l'aire urbaine

L'aire urbaine de Détroit (Metro Detroit) s'étend selon le recensement américain sur 3 comtés : Oakland Macomb et Wayne. Sa délimitation correspond aux zones urbaines des villes de Détroit, Warren et Dearborn et s'arrête lorsque les densités des cantons descendent en dessous de 700 habitants au kilomètre carré.

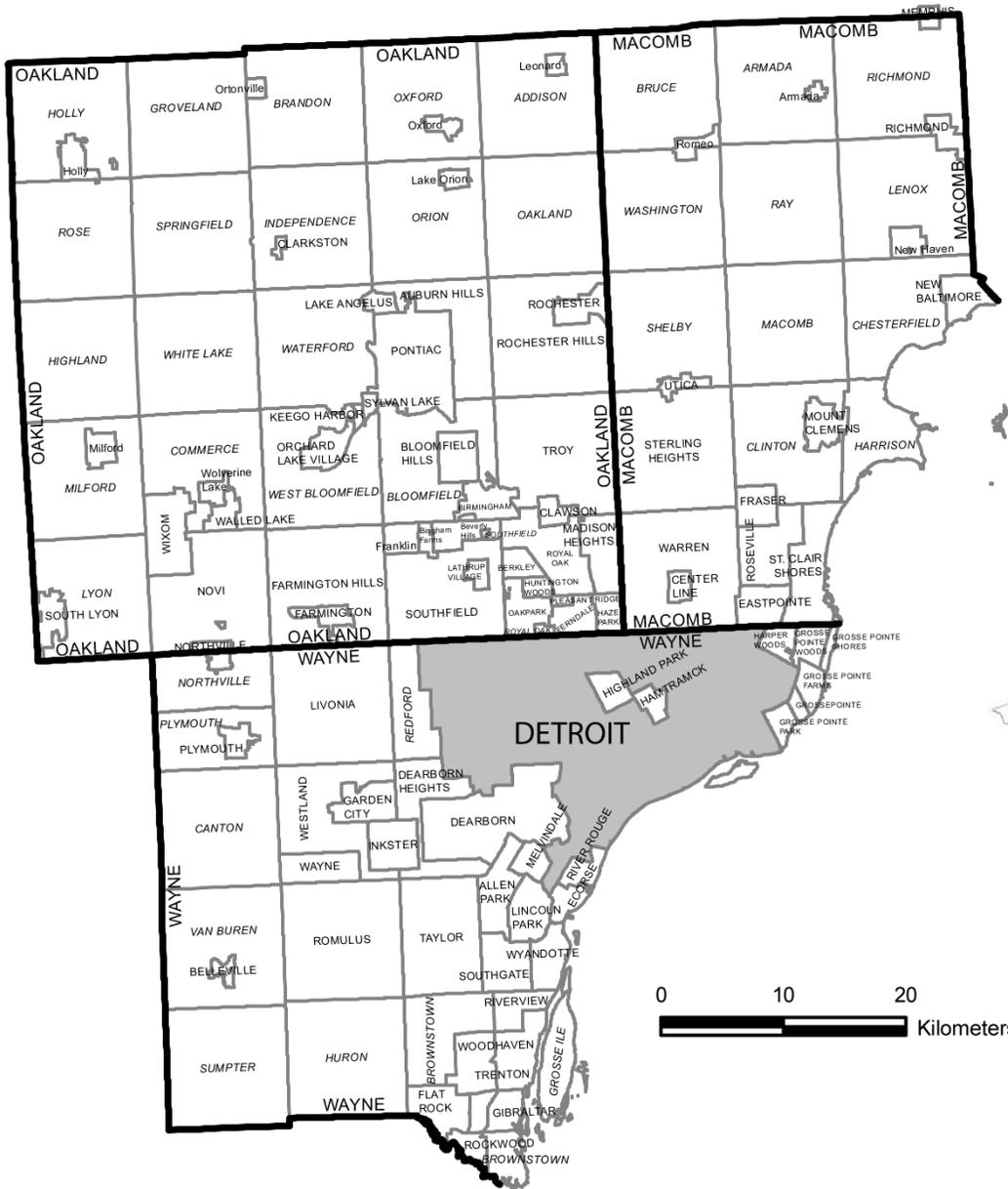


Figure 14 : Vue satellite des entités urbaines environnantes (Fond : googlemaps, réalisation Haouy)



Figure 15 : Les 3 comtés du Michigan comprenant l'aire urbaine de Détroit (Réalisation : Haouy)

Figure 16 : Les différentes communes, villages et townships composant Metro Detroit (Source : SEMCOG réalisation : Haouy)

Avec 4 296 611⁷ habitants en 2014 c'est la 11^{ème} aire urbaine américaine. Elle s'étend sur 10 073 kilomètres carrés (3889,2 *square miles*) et possède une densité de 427 habitants au kilomètre carré (1 105 *habitants per square mile*). C'est une aire urbaine mono centrique, malgré le déclin de Détroit l'ensemble des voies de communication et de l'activité s'organise de manière à converger vers la ville centre.

Les aires urbaines de Flint et Ann Arbor sont parfois rajoutées dans l'emprise de la région métropolitaine ainsi que Windsor la ville canadienne faisant face à Detroit de l'autre côté de la rivière. Si l'on prend en compte ces entités, la métropole compte 5,7 millions d'habitants.

Les données concernant la métropole dans son ensemble sont à prendre avec précaution en raison de la répartition très inégale des différents groupes de population sur le territoire. Si l'on s'arrête aux simples données de la MSA (*Metropolitan Statistical Area*) la métropole possède une population stagnante depuis les années 1980 et les prévisions démographiques⁸ indiquent une continuation de cette tendance jusqu'en 2040. La répartition raciale est de 67% de population blanche, 22% de population afro américaine, 4% d'hispaniques et 4% d'asiatiques. Le revenu médian annuel par ménage de 52 228\$ est un petit peu plus haut que celui du Michigan (49 847\$) et un petit peu moins élevé que celui des Etats Unis (53 657\$). Le taux de pauvreté de 16,2% est comparable à celui du Michigan et des Etats Unis. Le pourcentage de la population ayant obtenu un diplôme du secondaire (89,5%) et celui ayant un diplôme universitaire (29,7%) est semblable à celui des Etats Unis.

Economiquement, la région métropolitaine accueille les sièges sociaux des *Big Three* ainsi que de nombreuses entreprises de recherche dans les technologies de pointe liées à l'automobile et aux industries pharmaceutiques. L'Etat du Michigan est le quatrième en termes d'emploi dans la recherche et le développement et l'aire métropolitaine de Détroit concentre un bon nombre de ces emplois. Le produit intérieur brut de la métropole est de 197,7 milliards de \$ en 2010.⁹

D'un point de vue global, la métropole semble relativement dynamique. En réalité tous ces chiffres qui sont en apparence proches des médianes pour l'ensemble des Etats Unis sont à rapporter à une échelle plus locale.

⁷ US Census 2014

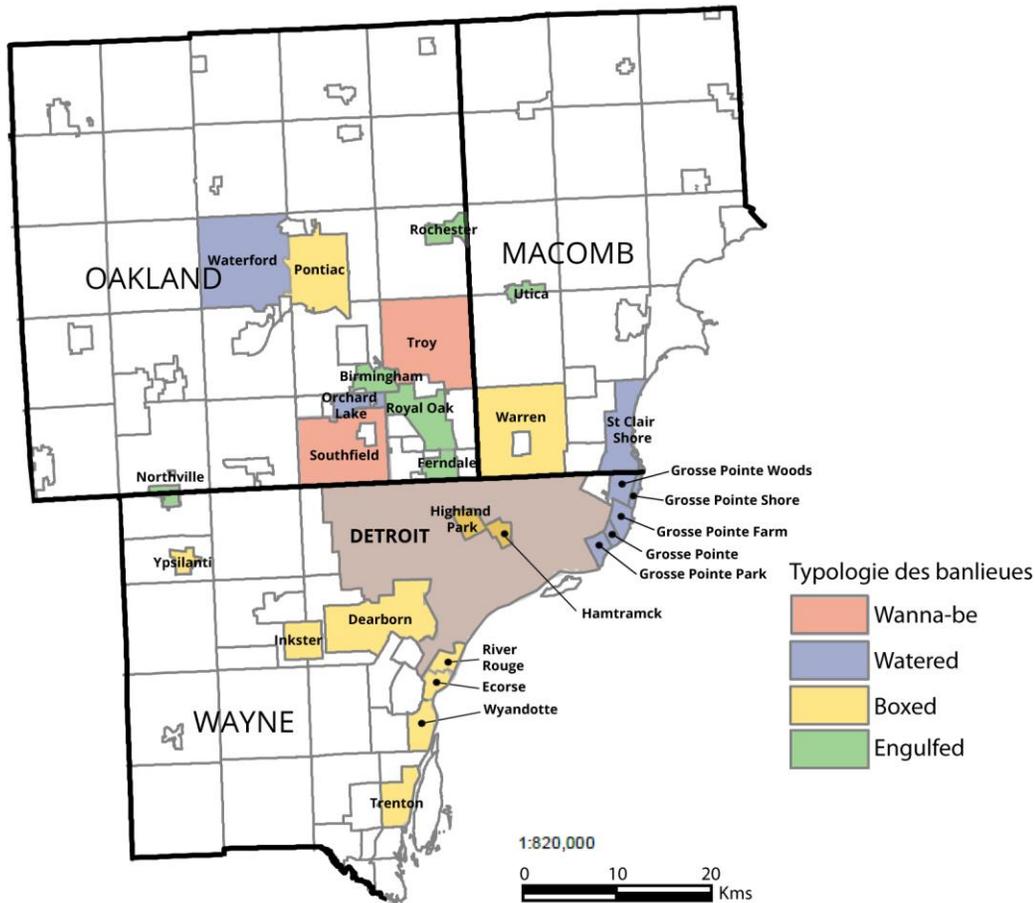
⁸ SEMCOG 2014

⁹ Greyhill consulting 2010

2. Typologie des banlieues

Les inégalités sociales suivent historiquement les limites juridictionnelles. La fuite des richesses vers certaines banlieues a créé une aire urbaine « donut » dans laquelle la pauvreté est concentrée au centre. Si l'opposition et la différenciation des populations sont immédiatement visibles selon un mode banlieues/ville centre, il serait faux de penser les banlieues comme un ensemble homogène. Ces banlieues sont très différentes non seulement physiquement mais aussi en fonction des habitants qui les composent. Galster (2012) établit quatre catégories avec lesquelles il est possible de classer une partie des banlieues :

- *Watered suburbs* : Les banlieues blanches riches et résidentielles qui pratiquent des zonages exclusifs (zonage obligeant un minimum de mètres carrés par ménage et qui excluent donc les ménages à faible et moyen revenus). Cette catégorie de banlieues est souvent située à proximité d'aménités naturelles (lacs, rivières).
- *Engulfed suburbs* : Des banlieues qui jouaient le rôle de centres commerciaux ruraux avant le XX^{ème} siècle et ont été rattrapées par l'urbanisation. Ces juridictions ont souvent un centre ancien dense mixant résidences et activités économiques (bureaux et commerces). Plutôt riches, elles sont très majoritairement blanches.
- *Wanna-be suburbs* : Des banlieues qui ont développé une sorte de *downtown* avec des grattes ciels de bureaux, d'hôtel et de logements hébergeant des populations à majorité blanche.
- *Boxed suburbs* : Banlieues issues de l'histoire industrielle qui sont soit à forte majorité blanche (Dearborn, Warren) ou noire (Pontiac, River Rouge, Inkster).



Ces catégories ne peuvent décrire toutes les banlieues de Détroit mais permettent de voir à quel point des types de juridictions différents se mêlent sur le territoire.

3. La topographie des inégalités...

Il s'agit désormais d'étudier la répartition géographique des tendances socioéconomiques au sein de la métropole. Revenu moyen par ménage et pourcentage de population sous le seuil de pauvreté permettent de mettre à jour les écarts de richesse.

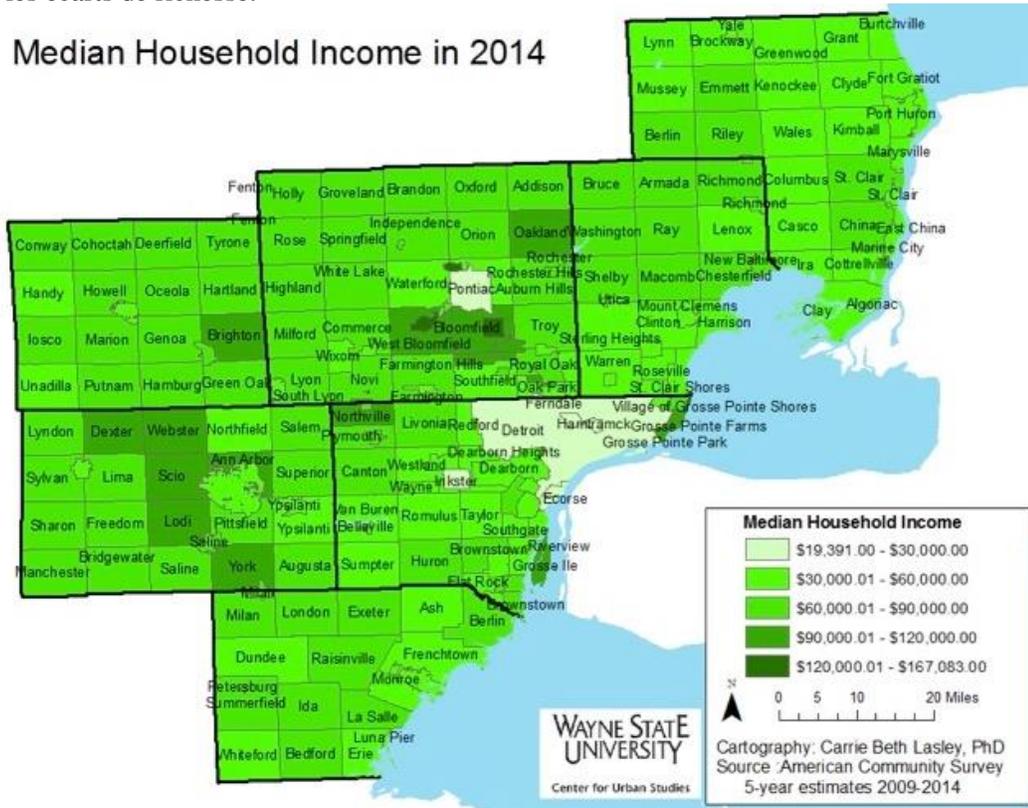


Figure 18 : Revenu médian par ménage en 2014 (source : Wayne State University)

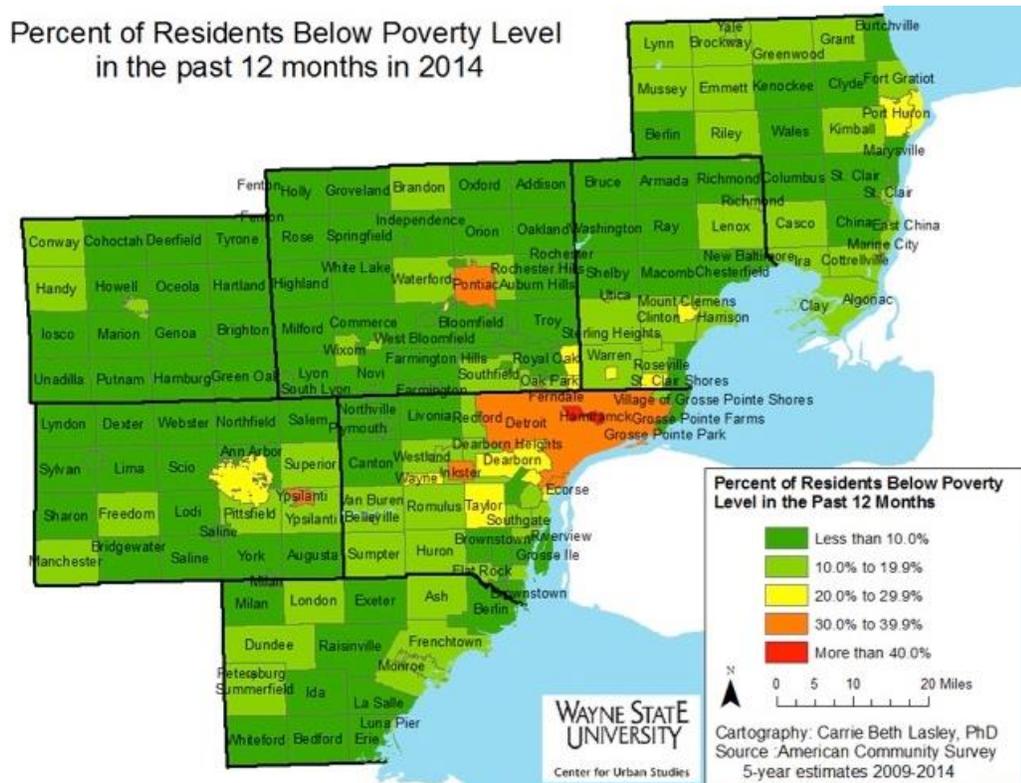


Figure 19 : Pourcentage d'habitants sous le seuil de pauvreté (source : Wayne State University)

La concentration de la pauvreté visible sur ces cartes focalise au sein de juridictions de nombreux problèmes qui suivent un effet de seuil (accélération d'une tendance après le dépassement d'une certaine valeur par une ou plusieurs variables combinées) : érosion de l'assiette fiscale ; besoin de services (médicaux, sociaux...) plus important et donc plus coûteux ; augmentation des attitudes criminelles et antisociales ; émergence de sentiments de défiance entre groupes sociaux différents ; création de différences d'égalité des chances entre population ; émergence de zones où l'accès à l'emploi et à l'éducation est très difficile....

Comme le montrent les cartes, seules certaines juridictions vont se retrouver exposées à tous ces problèmes qui empirent d'année en année. D'autres cartes auraient pu montrer la même répartition des inégalités dans d'autres domaines : chômage, criminalité, logements insalubres (20% à Détroit), éducation, espérance de vie, taux de propriétaires (malgré le prix des logements parmi les plus bas des Etats Unis à Détroit), temps de réponse des services de police et de pompiers, localisation des infrastructures de loisir (cinéma, bowlings)...

Détroit au centre du *donut* urbain doit faire face à ces difficultés que n'ont pas la majorité des banlieues. On observe le même type de tendance sur des échelles géographiques moindres dans quelques villes de banlieue (Inkster, Pontiac).

4. ...suit celle de la répartition raciale.

La ségrégation sociale est doublée d'une très forte ségrégation raciale. Ici encore, blancs et noirs se regroupent en fonction des frontières juridictionnelles. Comme souvent aux Etats Unis, les zones les plus pauvres économiquement sont peuplées par les afro américains.

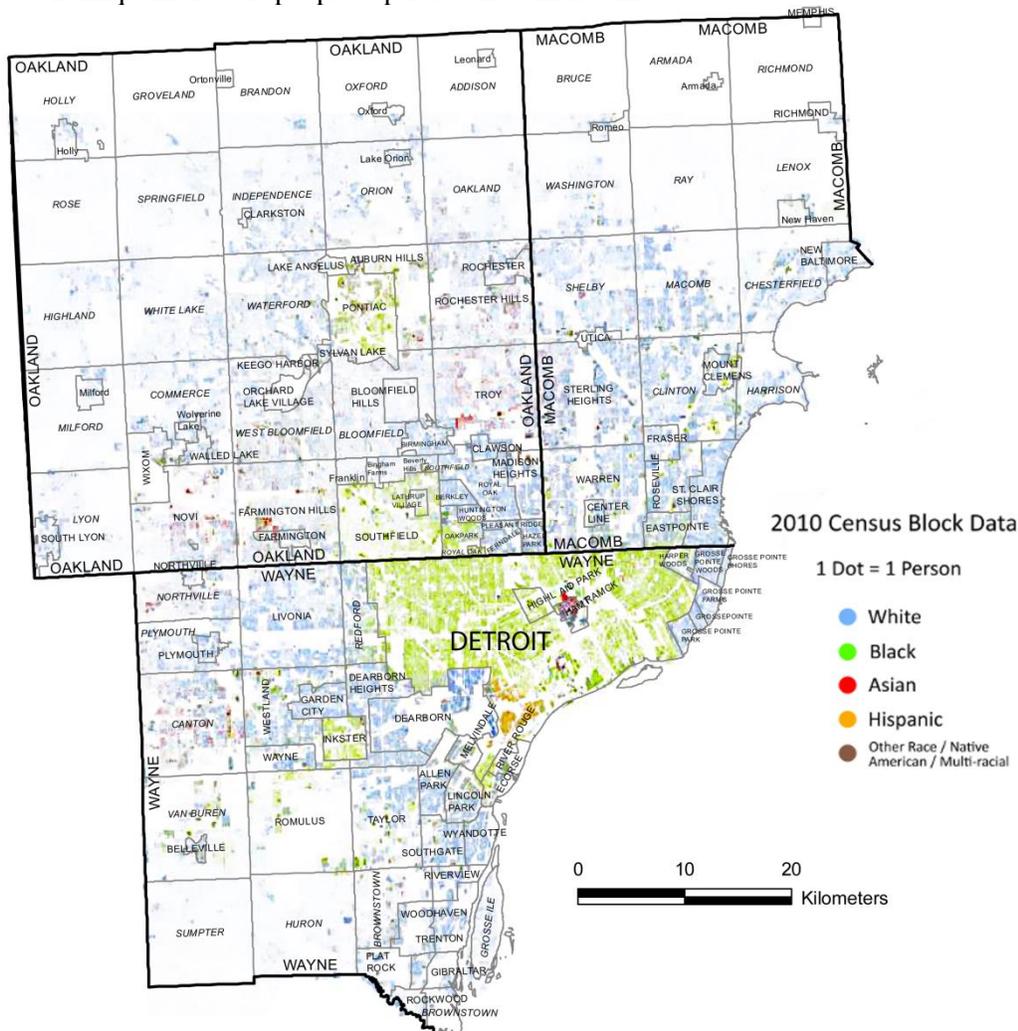


Figure 20 : Carte de la répartition raciale (données www.demographics.coopercenter.org réalisation Haouy)

Cette carte, à mettre en relation avec celles des inégalités économiques, montre des juridictions peuplées quasi exclusivement d'afro américains et d'autres peuplées seulement par des blancs. Les mécanismes économiques ont pris le relai de la ségrégation raciale légale qui a, jusqu'en 1967, appauvri les populations noires. Le *white flight* est terminé et, malgré une certaine tendance à l'arrivée de populations blanches dans le *midtown* de Détroit et la fuite des populations noires des classes moyennes et riches dans les banlieues blanches (principalement pour fuir le système scolaire surchargé de Détroit), aucune évolution vers la mixité raciale n'est actuellement prévisible. La métropole de Détroit reste une des plus ségréguées des Etats Unis. En 2009 seulement 4% des blancs de la région métropolitaine habitent dans la ville de Détroit qui compte 82% d'Afro américains¹⁰. A l'opposé, les banlieues de l'aire métropolitaine sont composées à 92% de populations blanches¹¹.

¹⁰ Galster 2012

¹¹ SEMCOG 2014