L'image de la ville de Detroit à travers le People Mover : ville perçue ou ville pratiquée ?

Charles-Edouard Houllier-Guibert

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/echogeo/13435>

DOI : [10.4000/echogeo.13435](https://doi.org/10.4000/echogeo.13435)

ISSN : 1963-1197

Éditeur

Pôle de recherche pour l'organisation et la diffusion de l'information géographique (CNRS UMR 8586)

Référence électronique

Charles-Edouard Houllier-Guibert, « L'image de la ville de Detroit à travers le People Mover : ville perçue ou ville pratiquée ? », *EchoGéo* [En ligne], 24 | 2013, mis en ligne le 10 juillet 2013, consulté le 10 août 2021. URL : <http://journals.openedition.org/echogeo/13435> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/echogeo.13435>

Ce document a été généré automatiquement le 10 août 2021.

EchoGéo est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International (CC BY-NC-ND)

L'image de la ville de Detroit à travers le People Mover : ville perçue ou ville pratiquée ?

Charles-Edouard Houllier-Guibert

- 1 Principale ville de l'État du Michigan, Detroit est fondée en 1701 et devient une ville portuaire importante. Dès la fin du XIX^e siècle, elle est la ville de l'industrie automobile américaine et connaît une croissance fulgurante. Puis, tout au long du XX^e siècle, la croissance démographique est en forme de pyramide : elle a autant progressé les cinquante premières années qu'elle a chuté les cinquante suivantes. En 2007, Detroit est la onzième ville des États-Unis avec 920 000 habitants mais dans les années 1950, elle était la quatrième ville américaine totalisant 1 850 000 d'habitants. Le dernier recensement prolonge la baisse démographique (700 000 habitants en 2010). Ce phénomène de forte croissance puis de forte chute apparaît comme un cas unique sur le plan urbain, faisant d'elle une *shrinking city* singulière à étudier (Fol & Cunningham-Sabot, 2010).
- 2 Cette situation lui octroie l'image d'une cité engloutie qui suscite depuis plusieurs années l'intérêt des médias américains et étrangers. Le sort de Detroit fait couler beaucoup d'encre pour décrire une ville aujourd'hui vide en son centre. Mais ce qui peut être écrit sur son déclin urbain foment un imaginaire particulièrement négatif voire effrayant, reposant en partie sur les conflits sociaux des années 1960 qui ont été médiatisés à l'échelle nationale. La fiction nourrit cet imaginaire avec des tournages de film qui s'installent à Detroit pour évoquer la ville ruinée dans le futur (*Terminator* – 1991 par James Cameron, *Transformers* – 2007 par Michael Bay) ou la déprime sociale de la périphérie (*Virgin Suicides* – 1999 par Sofia Coppola, *Gran Torino* – 2008 par Clint Eastwood).
- 3 Il est intéressant d'observer que l'image est systématiquement utilisée par les journalistes quand il s'agit de traiter de Detroit. La ville se donne à voir tellement elle est surprenante, ce qui a alimenté une importante production d'ouvrages illustrés diffusés de par le monde dans les librairies. De la même manière, les clichés

photographiques accompagnant ce texte soulignent les surprenants paysages à observer quand on déambule dans la ville. L'iconographie est pertinente pour comprendre la situation urbaine, que ce soit par la vidéo (reportages ou documentaires pour la télévision) ou la photographie (aucun livre ne parle de Detroit sans apport d'iconographie). Nous partons du postulat que des visuels sont nécessaires pour accompagner les discours socio-économiques, que ce soit des reportages, des films ou des illustrations d'ouvrage, l'objectif étant d'éviter de stigmatiser la ville mais bien de montrer sa réalité photographique, c'est-à-dire celle prise de manière paysagère et non de manière professionnelle. A la place du *Ruin Porn* qui est composé des stéréotypes d'une ville fantôme ou désagrégée, sous la forme d'une certaine mise en scène des artistes-photographes, nous proposons les images de la ville pratiquée, celles qui montrent les paysages de ce que voit un individu quand il se balade, grâce au concept d'expérience urbaine (Ledrut, 1973). Il ne s'agit pas des photos d'un quotidien personnel sur lesquelles on verrait les personnes proches du photographe ; mais bien les photos en tant que paysage perçu par l'individu quand il pratique l'espace.

- 4 Detroit ne fait pas partie de la vingtaine de villes du monde qui se résument à des images archétypales communes au niveau mondial (New York, Rio, Amsterdam, Pékin, Sydney, Londres...) et sa notoriété populaire qui peut être mesurée au moins à l'échelon nord-américain, est liée à sa déprise urbaine. Les représentations mentales qui la caractérisent, outre l'industrie automobile et sa renommée à travers les célèbres marques, sont d'emblée négatives, aussi il semble juste, lors de la pratique de cette ville, d'accompagner le récit de photographies qui nuancent cette vision, laissant chacun interpréter. Bien sûr, c'est l'occasion d'observer les racines de son image globale car cette part négative est bien le résultat d'une réalité sociale. Mais nous laissons à chacun le soin de se faire son idée, comme s'il pratiquait par lui-même la ville, en la regardant de manière directe, sans orientation quelconque si ce n'est le choix des photographies fait ici. Cette posture laisse au lecteur de ce texte la détermination de son degré d'appréciativité de l'image de la ville (Ledrut, 1973), en tant que part subjective qui, contrairement à l'art photographique du *Ruin Porn*, tend à orienter vers l'apitoiement.

Tableau 1 - Catégorisation de l'image de la ville par Raymond Ledrut en 1973

objectivité				subjectivité			
spatialité		non-spatialité		ipséité		appréciativité	
globalité	non-globalité	humanité	non-humanité	temporalité	non-temporalité	positivité	négativité

- 5 A l'heure où *Google Map* propose de parcourir le monde entier vu du ciel, le moyen de locomotion *People Mover*, une forme de métro aérien, apporte un complément pour contempler le centre-ville. La balade au-dessus du centre de Detroit est étonnante pour qui veut observer « par-dessus ». Mais le déplacement dans la ville à travers un véhicule questionne la fabrication que l'on a de l'image de Detroit. Est-on en train de pratiquer la ville ou bien de la percevoir avec distance, protégé de l'ambiance urbaine par sa coquille de ferraille ? Nous avons démontré par ailleurs que l'image de la ville prend des voies différentes selon que l'on en a une image vécue ou une image

représentée (Houllier-Guibert & al., 2009) et nous en avons conclu que la pratique d'un espace urbain l'emporte sur toutes les représentations urbaines préalables, en ce qui concerne les villes dont on a une image avant de les pratiquer. Dès lors, le *People Mover* tient un rôle important de vecteur d'image en tant que véhicule qui offre une image de la ville qui sera peut-être la seule dont peut bénéficier le visiteur s'il reste une seule journée dans la ville (les congressistes, les gens d'affaire). Est-il un vecteur qui montre la dimension métropolitaine de Detroit à travers ses aménités urbaines et aussi une vue d'ensemble de la centralité ; ou bien apporte-t-il des composantes négatives d'images renforcées par la distance qu'il met en place avec le territoire observé, dans la mesure où la ville est certes visitée de manière réelle mais sans fouler le sol ? La photographie nous aide à évaluer ce voyage urbain dont il faut identifier l'importance dans la mesure où les composantes d'un centre-ville forment l'image globale de la ville (Houllier-Guibert, 2009).

- 6 Dans un premier temps, le caractère singulier de l'histoire démographique de la ville participe à l'image actuelle de Detroit, puis une seconde partie décrit ce qui est visible sur le circuit du *People Mover*, en tant que conséquence de cette évolution démographique. Enfin, la conclusion est une compréhension de cette image négative de la ville qui l'emporte sur celle positive dès lors qu'on ne fait qu'observer le centre-ville, sans basculer de l'espace perçu (celui qui repose sur les codes culturels et les idéologies de celui qui observe) à l'espace vécu (celui des pratiques sociales d'un individu).

Un paysage urbain conséquence d'une démographie urbaine singulière

- 7 La démographie de Detroit en hausse : la croissance rapide démarre au XIX^e siècle, ne dépassant jamais les métropoles de New-York ou Chicago. La localisation de Detroit au cœur des voies navigables des Grands Lacs lui concède le rôle de centre logistique. Les transports lacustres, les chantiers navals ainsi que les industries manufacturières font son essor, avant le développement de l'industrie automobile sur lequel repose l'essentiel de l'augmentation de population. Cette croissance est conjuguée à l'immigration européenne ainsi qu'à l'exode des habitants du sud. Ainsi, dans le début du XX^e siècle, des hordes de migrants, parfois jusqu'à 5 000 par jour, s'installent à Detroit, offrant la main d'œuvre nécessaire au fordisme qui va devenir une norme de fonctionnement au-delà des États-Unis. En trois décennies, la population passe de 265 000 à plus de 1,5 million habitants (1930). Cette configuration la situe alors comme une ville riche qui se dote de bâtiments somptueux érigés de-ci de-là.
- 8 La démographie de Detroit en baisse : la décennie 1950 est l'époque culminante qui rassemble 1 850 000 habitants. Puis la deuxième moitié du siècle présente une évolution inverse avec un rythme équivalent : en cinquante ans, Detroit perd près de 900 000 habitants. Cette situation s'explique par plusieurs facteurs déjà largement détaillés par ailleurs (Staszack, 1999 ; Popelard, 2009) : la croissance périphérique des habitats conduit à une extension urbaine de Detroit sur 300 km² (aujourd'hui l'agglomération compte 4 460 000 habitants). Elle est présentée comme autant explicative de la déprise urbaine que de la détérioration du secteur automobile qui compose les principales entreprises de la ville. Les populations blanches vont en banlieue autour de vastes centres commerciaux tandis que les populations noires restent concentrées en centre-ville, cela génère une migration pendulaire facilitée par l'*Interstate highway* qui permet

des déplacements aisés entre banlieue et centre. Au début des années 1950, la population noire devient majoritaire bien que la population blanche pilote toujours les pouvoirs locaux, ce qui génère des tensions entre une population dominante minoritaire et une population croissante dotée de peu de pouvoir dans la ville. Cela conduit à l'affirmation du *black power* qui effraie les populations blanches. 1967 est l'année du pillage de la ville, avec 45 morts et 300 incendies allumés en quelques semaines. Cette évolution se traduit par une ségrégation avec, en 2000, la population de la ville-centre qui représente un quart de la population métropolitaine et concentre les $\frac{3}{4}$ de la population noire.

- 9 La décroissance continue : la démesure de cette capitale d'État au XX^e siècle donne l'impression d'une chute du roi, telle la désertion du château de Versailles au lendemain du 6 octobre 1789. Detroit est économiquement boudée par le reste du pays, elle est évoquée dans les médias pour montrer ce vers quoi il ne faut pas tendre. Elle va pour autant connaître une étape encore plus grave : touchée par la crise des *subprimes* en 2008, les faillites successives des trois constructeurs automobiles (Général Motors, Ford, Chrysler) ont détruit des milliers d'emplois directs et indirects. Aujourd'hui, la ville la plus pauvre des États-Unis, l'une des plus criminogènes et la cinquième ville américaine au classement de l'obésité, s'essaie à quelques sursauts. Une revitalisation urbaine est mise en place dans la décennie 2000, notamment grâce au déploiement de nombreux jardins cultivés qui défendent le « *grown in Detroit* » (cultivé à Detroit). Cette jardinerie revigore le centre-ville en utilisant l'espace en friche de manière pratique, ludique, valorisante et esthétique, amorçant une gentrification qui fait renaître quelques quartiers (le long de Detroit River et en plein cœur de la ville) : de 80 jardins en 2004, il y en a plus de 1 600 recensés en 2009, proposant un mode de vie alternatif qui situe la métropole dans les actions urbaines innovantes. L'un des projets est de créer une importante ferme urbaine, comme on en trouve à Montréal ou New York. Ce type d'action publique qui situe la nature en ville comme projet mobilisateur (Bourdeau-Lepage & Torre, 2013) évoque la renaissance detroitienne. Plus de 1 100 fermes sont recensées dans la ville, tant l'espace vacant n'est en rien une contrainte. Le modèle périurbain du logement avec jardin est proposé en cœur de ville. En parallèle, c'est le paysage urbain qui se transforme pour relancer la nature urbaine après la perte de 500 000 arbres entre 1950 et 1980 à cause d'une maladie. Plusieurs initiatives de plantation permettent de reboiser la ville. Ce sont les prémices d'un phénomène aujourd'hui répandu à Détroit : « *Doer* ». Ce terme incarne la stimulation de nombreux habitants qui « font » par eux-mêmes et ont cessé d'espérer des politiques publiques salvatrices. Cette consommation agricole collaborative est accompagnée ponctuellement d'entraide pour la rénovation des logements, la réparation de vélo ou d'ordinateur. Plus largement, les dépenses publiques étant trop importantes, les habitants se sont organisés pour faire par eux-mêmes : le nettoyage des trottoirs, le déneigement, la taille des plantations, sont des opérations portées par les habitants pour entretenir l'espace public. Plusieurs entités existent pour organiser la DIY city, « *Do It Yourself* ». Mais dans les faits, la ville continue de décroître, confirmant la faible densité de la ville-centre qui permet des pratiques urbaines habituellement dévolues aux habitants des périphéries. Cette part d'optimisme qui présente des habitants-acteurs de la ville est soutenue par Richard Florida qui voit dans Detroit un potentiel fort : la ville est tellement abandonnée qu'elle est aujourd'hui disponible pour tous, pour les gens ouverts qui peuvent apporter les 3T (technology, talent, tolérance – Florida, 2002). Par exemple, le site web IAmYoungDetroit.com soutient les habitants de

moins de 40 ans dans leur projet et va dans le sens d'une possible métamorphose de la métropole, mais la crise urbaine reste prégnante. Au printemps 2013, le maire et le conseil municipal ont été écartés pour laisser place à un administrateur d'urgence qui représente l'État. Des coupes budgétaires sévères sont envisagées.

- 10 L'essor de Detroit a offert une architecture remarquable à la ville, dans le courant du *City Beautiful* où les bâtiments baroques ont été construits en grand nombre tant une grande part des finances américaines a été concentrée dans l'État du Michigan. Cette profusion d'architecture élégante en fait un modèle d'urbanisme moderne du XIX^e et du début du XX^e siècle. Surnommée la « Paris du Midwest » parce qu'elle était considérée comme toute aussi ravissante que Paris, elle incarnait la grandeur urbaine pour les nord-américains.
- 11 Aujourd'hui, certains des hôtels de luxe construits il y a un siècle sont en ruine ou entourés d'espaces en friches. Certains entrepôts ont été vidés lors de la crise de 1929 et n'ont jamais été réinvestis depuis. Il en résulte des quartiers aux décors improbables qui semblent rescapés d'un séisme ou d'une guerre. Les usines désaffectées et les friches envahissantes occupent aujourd'hui un tiers de la superficie de la ville (une centaine de km², l'équivalent de la surface de Paris) pas uniquement dans des secteurs circonscrits mais dans la plupart des espaces de la ville. Ici un hôpital désaffecté où les lits médicaux sont figés et encrassés, là une salle de spectacle qui a été fermée dans les années 1990, mais le bâtiment est resté ouvert à tous et a été lentement dépouillé. La gare prestigieuse Michigan Station, aujourd'hui désaffectée après la fermeture de la route ferroviaire dans les années 1970, est un étonnement pour ceux qui gardent le souvenir de leur arrivée dans la ville moderne il y a plusieurs décennies, quand elle était la porte fascinante de la grande métropole dynamique en effervescence. Le paysage detroitien est singulier, lui octroyant une puissance symbolique (Zukin, 1991) qui incite à une forme insolite de tourisme, au même titre que la Nouvelle-Orléans suite à l'ouragan *Katrina* (Gotham, 2007, Hartnell, 2009). En plus des musées Henry Ford et Chrysler qui sont les fleurons touristiques de la métropole, les visiteurs veulent parcourir les rues de la ville pour ce qu'elle est et notamment pour tous ses pavillons d'habitation abandonnés.

L'image de la ville en surplomb montre des symboles désertés

- 12 Le *People Mover* est un véhicule automatisé qui circule sur une surface d'activités dense grâce à des rails disposés en hauteur. Il tient le rôle de transport en commun grâce à un circuit en boucle qui lui est dédié au-dessus du centre-ville. D'autres locomotions équivalentes existent comme lors de l'Exposition universelle de Montréal en 1967 ou plus durablement dans les parcs à thème (Dysneyland depuis 1964), les aéroports (Chicago, Washington), un centre hospitalier (Indiannapolis) ou les centres-villes (Miami), mais ils ont depuis été supplantés par des concurrents dont le VAL en France (Lille, Toulouse, Rennes).

Illustration 1 Le plan schématique de la boucle du People Mover

Auteur : C.E. Houllier-Guibert.

Illustration 2- Le People Mover s'arrête devant le siège de GM

Auteur : C.E. Houllier-Guibert.

- 13 Le circuit est une boucle de 4,7 km, utilisée par les habitants, les étudiants, les gens d'affaires ou les touristes qui descendent à l'un des 13 arrêts de manière régulière puisque les trains circulent toutes les 2 ou 3 minutes. Environ 5 000 personnes l'utilisent chaque jour (jusqu'à 10 000 les jours de pointe) afin de se déplacer dans le centre-ville, ce qui témoigne d'une fréquentation importante. En 14 minutes, la boucle (illustration 1) est faite et l'essentiel du centre-ville est parcouru, proposant une vue en surplomb qui donne à observer sans vraiment pratiquer. Les photographies montrent ici la difficile intégration urbaine du *People Mover* qui passe au-dessus de la trame urbaine sans toujours s'y intégrer. Certes, la boucle s'adapte au tracé de la ville mais parfois, la ligne de transport en commun entre dans un immeuble (illustration 2) ou traverse un complexe pour proposer une station intérieure, toujours en étage. Pour autant, lors de sa construction en 1987, la ligne n'est pas entrée dans ce qui est aujourd'hui le monument emblématique de la ville, le *Renaissance Center*, mais une station extérieure lui est dédiée (illustration 2 - plus haut gratte-ciel du Michigan, siège de GM dont la tour centrale est un hôtel de luxe).

Illustration 3 - Le *People Mover* est plus haut que certains immeubles

Auteur : C.E. Houllier-Guibert.

Illustration 4 - Entrecroisement de voies (transport en commun, automobiles, piétons)

Auteur : C.E. Houllier-Guibert.

- 14 Le centre-ville n'est pas vide chaque jour, toutefois on peut s'interroger sur sa vivacité. Certes les photographies ont été prises le dimanche 25 janvier 2009, ce qui cumule les faiblesses du jour (établissements fermés) et du climat (enneigement). Toutefois, l'horaire est celui d'un début d'après-midi. Surtout, Detroit est en pleine activité ce jour-là puisque c'est la semaine de l'*Auto-show*, l'un des plus grands événements professionnels et grand public du secteur automobile au monde, autant que le salon de l'automobile de Paris ou celui de Tokyo. Cet événement est organisé au sein du *Cobo Hall* qui dispose d'une station du *People Mover* accolée au bâtiment. Cependant l'événement international n'est pas tourné vers le centre urbain mais reste concentré dans ce bâtiment installé au bord du *Detroit River*. L'*Auto-show* est à la fois en plein cœur urbain et sans aucun lien avec la ville, tout l'événement se déroulant dans un bâtiment. Plus généralement, la ville est peu pratiquée par sa population, les migrations pendulaires montrent que les flux centre-périphérie tendent à diminuer (Staszack, 1999) et donc que les habitants vivent à Detroit sans venir dans le centre-ville. Les habitants de Detroit pratiquent peu l'espace central de la ville qui prend des allures de ville-fantôme. « Dans la ville-centre, les routes sont traversées, dans une errance précipitée, par des éclopés ou des sans-abri » (Popelard & Vannier, 2010).

Illustrations 5 et 6 - Les principales rues du centre-ville de Detroit, le jour d'un événement professionnel mondial qu'est l'auto-show, situé à deux pas, dans le Cobo Hall

Auteur : C.E. Houllier-Guibert.

Auteur : C.E. Houllier-Guibert.

- 15 Les rues du centre-ville sans population permettent de voir à quoi ressemblent les principaux axes d'une ville nord-américaine sans l'effervescence habituelle des larges

rues et voies routières. Les édifices aussi hauts que les rues sont vides, interrogent la nécessité de disposer d'autant de voies routières qui ont si peu d'utilité. Detroit est connue pour être la ville de l'automobile (*motor city*) et pour autant, peu d'automobiles circulent dans les espaces centraux. En plus des travaux urbains des années 1950 et 1960 démesurés par rapport aux flux actuels de la ville-centre, ce qui incarne la renaissance detroitienne n'est pas visible : le projet *Grown in Detroit* n'est représenté par aucun espace symbolique ou information urbaine rappelant cette singularité. A la place, on retrouve les traditionnels symboles urbains de toute métropole. Sur le parcours du *People Mover*, plusieurs sites emblématiques de la ville sont observables, le tout premier étant le siège de *General Motors* (illustration 1). À l'autre extrémité de la boucle se trouve l'espace public *Grand Circus Park* en face duquel on peut voir le *Comerica Park*, stade de base-ball de plus de 41 000 places inauguré en 2000 et qui accueille l'équipe des *Tigers* de Detroit (illustration 7). Derrière le panneau d'affichage des scores, on aperçoit le dôme du *Ford Field*. Il s'agit d'un stade couvert de football américain qui accueille les *Lions* de Detroit jouant devant 70 000 spectateurs. Lors de l'événement sportif national *Super-Bowl* ou lors de match de basket-ball, la jauge est augmentée. L'évolution urbanistique a permis à de vastes friches d'être comblées par de tels équipements qui concentrent une forte population en plein centre-ville, de manière ponctuelle, ce qui fait de Detroit un site d'accueil d'événements internationaux différent de la plupart des autres métropoles qui disposent d'équipements éloignés du centre.

Illustration 7 - Les grands équipements sportifs en centralité de Detroit

Auteur : C.E. Houllier-Guibert.

Illustration 8 -L'entrée du *Detroit Opera House* à travers la vitre du *People Mover*

Auteur : C.E. Houllier-Guibert.

- 16 Lorsque le *People Mover* tourne à 90° autour de la *Millenium Bell*, on peut apercevoir que le *Grand Circus Park* est aussi flanqué du *Detroit Opera House* (illustration 8), l'une des plus anciennes salles de spectacle, ouverte en 1922, lors de l'âge d'or de la ville. Cette salle de spectacle est l'un des marqueurs culturels d'une ville qui a été le berceau de plusieurs styles musicaux (punk, techno) et a vu débiter de nombreux artistes. La maison de disque *Motown* confirme la vocation artistique de Detroit qui est ancrée dans les représentations sociales des américains. Le *People Mover* incarne cette dimension culturelle puisque chaque station accueille une œuvre d'art sur un lieu central. Pendant 6 mois de l'année, des visites touristiques sont proposées pour appréhender ces œuvres et faire le tour de la ville en même temps.

Illustration 9- Station Fort/Cass

Auteur : C.E. Houllier-Guibert.

Illustration 10 – Station Renaissance Center

Les couleurs des stations du People Mover contrastent avec le désert de la ville

Auteur : C.E. Houllier-Guibert.

- 17 Par exemple, la station *Fort/Cass* est parée d'une peinture murale en carrelage réalisée par Farley Tobin (illustration 9) tandis que le mur de la station *Renaissance Center* (illustration 10) n'est pas une des œuvres mais un mur qui encadre la sculpture de Marshall Fredericks (non-présente sur la photo). La station *Renaissance Center* est donc très attrayante, pleine de couleur, en opposition avec le décor urbain froid et vide que l'on peut voir à travers les vitres des wagons. Plus loin se trouve la bibliothèque publique puis le Joe Louis Arena qui accueille l'équipe de Hockey sur glace, les *Red Wings*. La dimension culturelle et la dimension sportive tout au long du circuit confirment l'échelle métropolitaine de cette capitale économique, bien qu'elle soit en apparence une métropole déserte.

Illustrations 11 et 12 - Le décor urbain depuis le *People Mover*

Auteur : C.E. Houllier-Guibert.

Auteur : C.E. Houllier-Guibert.

Conclusion : l'image négative l'emporte sur l'image positive

- 18 Une fois le parcours terminé, l'impression de ville fantôme l'emporte sur toute forme d'innovation et de modernité urbaine. Il s'avère que l'emprise foncière est importante et de très bonnes opportunités sont à saisir, témoignant d'une faible désirabilité urbaine dans la mesure où beaucoup d'espace apparaît comme vacant. De vastes bâtiments sont accessibles pour quelques milliers de dollars, permettant une imagination débordante en matière de projets immobiliers. Certains sont des bijoux architecturaux du XX^e siècle mais ils sont tellement nombreux qu'ils ne peuvent tous être réhabilités. Une observation attentive des édifices montre que ce sont des immeubles entiers qui sont vides et laissés à l'abandon.

Illustrations 13 et 14 - Zoom sur les vitres brisées d'un bâtiment qui, dans une autre ville, serait probablement gentrifié

Auteur : C.E. Houllier-Guibert.

Auteur : C.E. Houllier-Guibert.

- 19 Ce transport en commun au cœur d'une centralité urbaine donne à voir l'urbanisme de la capitale mondiale de l'automobile avec des rues vides d'automobiles, des édifices aux

vitres brisées, de vastes voies désertées, suscitant une impression de ville morte. L'image de la ville est particulièrement liée à l'automobile : on parle moins de la santé de Detroit que de la santé du secteur automobile aux États-Unis. Bien que Detroit ait réalisé des tentatives de diversification, elle reste le symbole de l'industrialisation fordiste. Mais en circulant avec le *People Mover*, Detroit confirme son statut de *shrinking city* particulièrement en déprise où la circulation automobile est atone. Cette négativité l'emporte sur le potentiel suggéré par R. Florida et qui n'est nulle part visible sur le circuit, en tout cas pas pendant les mois d'hiver qui chaque année esquissent des espaces blanc de neige et non vert d'espoir.

- 20 Les photographies n'ont pas pour objectif d'identifier tel bâtiment pour en décrire et expliquer l'abandon mais bien de lire l'ensemble de la centralité urbaine qui est proposée au regard quand on déambule dans le *People Mover*. Toutefois les illustrations 15 à 17 montrent un immeuble qui est l'archétype de ce qui s'observe à plusieurs endroits du centre de Detroit : la grandeur d'une époque révolue puis sa décadence aujourd'hui. De loin, l'immeuble montre sa majesté et témoigne de la richesse de l'époque de sa construction. En y regardant de plus près, c'est l'idée d'abandon qui domine. L'appropriation ponctuelle des lieux par les graffitis fige son image d'immeuble déserté. Les zooms proposés entre les photos (13 à 17) permettent de saisir ce qu'est une ville abandonnée lorsqu'on la pratique avec une distance, ce qui situe l'observateur en juge. On regarde en globalité et on regarde en détail, sans voir les mêmes choses tant l'architecture de la ville laisse espérer une citadinité abondante qui n'existe plus à Detroit. Bien sûr, il y a tout de même 700 000 habitants qui y résident mais ils sont invisibles tant le centre-ville est immense et est formaté, dans les représentations sociales de l'observateur, pour être le lieu d'une effervescence métropolitaine permanente.

Illustrations 15, 16 et 17 - Grandeur et décadence de Detroit

Auteur : C.E. Houllier-Guibert.

Auteur : C.E. Houllier-Guibert.

Auteur : C.E. Houllier-Guibert.

BIBLIOGRAPHIE

- Florida R., 2002. The economic geography of talent. *Annals of the association of American geographers*, vol. 92, n° 4, p. 743-755.
- Fol. S., Cunningham-Sabot E., 2010. "Déclin urbain" et *Shrinking Cities* : une évaluation critique des approches de la décroissance urbaine. *Annales de géographie*, n° 674, p. 359-383.
- Gotham K.F., 2007. (Re)Branding the Big Easy: Tourism Rebuilding in Post-Katrina New Orleans. *Urban Affairs Review*, n° 42-6, p. 823-850.
- Hartnell A., 2009. Katrina Tourism and a Tale of Two Cities: Visualizing Race and Class in New Orleans. *American Quarterly*, n° 61-3, Volume 61, Number 3, September 2009, p. 723-747.
- Houllier-Guibert C.E., 2009. Limites de la ville & image des territoires pour les communicants. *Communication sociale & publique*, uqam, p. 127-144.
- Houllier-Guibert C.E. (coord.), Bouaouina N., Feninekh K., Ghodbani T., Hernández-González E., Luras C., Msila L., Roland J., 2009. Ville représentée et ville pratiquée, quelles influences de l'une sur l'autre : études de cas. In *La ville dans le monde arabe et en Europe. Acteurs, organisations, territoires*, éd. Maisonneuve & Larose, p. 219-231.
- Ledrut R., 1973. *Les images de la ville*. Ed. Anthropos, 386 p.

- Popelard A., Vannier P., 2010. Detroit, la ville américaine qui rétrécit. *Le monde diplomatique*.
- Popelard A., 2009. Detroit, catastrophe du rêve. *Hérodote*, n° 132, p. 202-215.
- Staszak J.F., 1999. Détruire Detroit. La crise urbaine comme produit culturel. *Annales de géographie*, Armand Colin, n° 607, mai-juin.
- Torre A., Bourdeau-Lepage L., 2013. Quand l'agriculture s'installe en ville... désir de nature ou contraintes économiques ? *Métropolitiques*.
- Zukin S., 1991. *Landscapes of Power. From Detroit to Disney World*. Berkeley, University of California Press.

AUTEUR

CHARLES-EDOUARD HOULLIER-GUIBERT

Charles-Edouard Houllier-Guibert, est maître de conférences à l'Université de Rouen. Il a publié récemment :

- Houllier-Guibert Ch-Ed., 2012. Lignes touristiques et logos institutionnels des villes : le marquage comme instrument du marketing urbain. *Globe*, p. 105-125.
- Houllier-Guibert Ch-Ed., 2012. De la communication publique vers le marketing des territoires : approche micro-sociologique de la fabrication de l'image de marque. *Gestion et Management Public*, n°2, p. 35-49.
- Houllier-Guibert Ch-Ed., 2012. Le patrimoine industriel comme différenciation territoriale pour un rayonnement international. *Cilac*, n° 60, p. 83-89.