

du Nord de l'Amérique  
1975 - 100 ans 2021  
**Apartheid américain**



Il y a une décennie, la crise économique mondiale a durement frappé Detroit. À l'époque, dans les quartiers pauvres – une ceinture d'une dizaine de kilomètres de large entre le centre (*downtown*), identifiable à ses gratte-ciel, et les *suburbs*, ces banlieues aisées s'étalant à la périphérie de la métropole du Michigan –, la ville se consume et disparaît peu à peu. Elle ne subsiste que par fragments. Dans certains blocs (1) ne restent que deux ou trois demeures habitées. Detroit prend alors des allures de cité engloutie.

Si, au sortir des années 2000, 35 % du territoire municipal est à l'abandon, c'est qu'en un demi-siècle, fait rare dans l'histoire urbaine mondiale, *Shrinking City* (« la ville qui rétrécit ») a perdu plus de la moitié de sa population. Avec la crise des *subprime*, son dépeuplement s'est encore aggravé. Detroit a été l'une des villes les plus touchées par la vente de ces prêts à taux variable que les libéraux érigèrent en modèle d'intégration à la société de consommation, notamment pour les plus pauvres qui ne pouvaient accéder à la propriété. La faillite de milliers d'emprunteurs a entraîné des dizaines de milliers d'expropriations.

En raison de sa spécialisation fonctionnelle, Detroit s'est révélée très vulnérable aux variations des cycles économiques. Le fordisme avait fait de la ville des « Big Three » (General Motors, Ford et Chrysler) le centre mondial du capitalisme industriel pendant la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle. Depuis 1945, celle-ci n'a cessé de perdre hommes et activités, conséquence du déplacement de l'appareil de production vers le Sud. À l'échelle de l'agglomération, la démocratisation de l'automobile et les transformations du système productif entraînent un desserrement des activités. Un modèle urbain polycentrique, organisé autour de pôles d'emplois et de services situés à la périphérie, émerge progressivement. Attirées par les nouvelles perspectives de travail en banlieue et par le rêve américain d'accéder à la propriété pavillonnaire, les classes moyennes et supérieures blanches partent s'installer dans les *suburbs*.

Mais les raisons de ce déménagement sont aussi à chercher du côté de la peur et du racisme. Ceux-ci sont devenus les facteurs de la ségrégation économique de l'espace. Detroit est l'une des métropoles américaines les plus pauvres – un tiers des habitants vivent sous le seuil de pauvreté – et les plus ségréguées – près de neuf habitants sur dix sont noirs. Cet « apartheid américain » ne s'observe pas entre un quartier et un autre, comme dans la plupart des villes des États-Unis, mais entre la ville-centre et les *suburbs*.

Au-delà du caractère conjoncturel de la crise qui ravage alors la ville, c'est sa structure urbaine même, s'affaissant en son centre, qui pose problème. Alors que plus de trois quarts des emplois se situent en périphérie, un tiers des habitants ne possèdent pas de voiture. Dans une ville organisée par et pour l'automobile, traversée d'autoroutes, quadrillée de larges avenues, les déplacements sans véhicule se transforment en épreuves. La question sociale est aussi une question de mobilité. L'organisation de l'espace contribue donc à reproduire les inégalités en confinant une partie du prolétariat urbain dans un territoire enclavé.

Allan Popelard et Paul Vannier, géographes

(1) Pâtés de maisons, d'une trentaine d'habitations, caractéristiques de la ville nord-américaine.