

Université de Montréal

**La destruction créative des paysages : les impacts spatiaux des
restructurations économiques globales de l'industrie automobile à Windsor,
Ontario**

**Par :
Sarah CUILLERIER-SERRE**

**Département de Géographie,
Faculté des Arts et des Sciences**

Mémoire présenté à la Faculté des Arts et des Sciences en vue de
l'obtention du grade de Maître en géographie

1^{er} août 2013

© Sarah Cuillerier-Serre, 2013

Université de Montréal

Faculté des études supérieures et postdoctorales

Ce mémoire intitulé : La destruction créative des paysages : les impacts spatiaux des restructurations économiques globales de l'industrie automobile à Windsor, Ontario

Présenté par : Sarah Cuillerier-Serre

A été évalué par un jury composé des personnes suivantes :

Kathryn Furlong, membre du jury
Claude Marois, président-rapporteur
Patricia Martin, directrice de recherche

Résumé

Dans un contexte de grandes transformations économiques imposées par la mondialisation, le développement d'innovations et la financiarisation de l'économie ont profondément atteint les villes mono industrielles de la période fordiste. L'industrie automobile, grandement influencée par les restructurations économiques globales, a elle aussi été profondément touchée. Ce faisant, les paysages urbains des villes dépendantes de cette industrie, comme Windsor en Ontario, ont été construits et détruits par le processus de destruction créative, dont nous soulignons la composante spatiale.

La structure paysagère de Windsor s'est ainsi transformée : alors que des aires importantes dans différents quartiers attendent d'être réinvesties, donnant lieu aux paysages abandonnés, d'autres paysages sont créés. Cette recherche est basée sur l'étude de trois quartiers bordant la Rivière Détroit ayant subi d'importants changements dans leurs paysages. L'objectif principal de ce mémoire est donc de déterminer comment le processus de destruction créative s'opère à Windsor et quels en sont les impacts spatiaux. Afin de parvenir à cet objectif, des observations du paysage avec la création du répertoire photographique, accompagnées d'entrevues directes, ont été les méthodes privilégiées

La recherche a permis de déterminer que le processus de destruction créative a lieu dans des contextes de déclin, mais également de croissance. Avec les restructurations économiques globales de l'industrie automobile, les paysages de Windsor se sont créés, déstructurés, et parfois restructurés, grâce aux interventions des acteurs locaux. Face à l'abandon progressif de certains espaces, ces acteurs ont dû réfléchir à de nouvelles stratégies en réponse aux transformations paysagères, comme le néolibéralisme urbain. Nous avons ainsi pu conclure que la destruction créative des paysages est donc en relation avec les processus économiques globaux et négociée par les acteurs locaux.

Mots clés : Destruction créative; paysages; restructurations économiques; mondialisation; fordisme; postfordisme; néolibéralisme urbain; Windsor

Abstract

In a context of great economic transformations imposed by globalization, the development of innovations and the financialization of the economy have deeply affected the mono industrial cities of the fordist period. The automotive industry, largely influenced by global economic restructuring, was also deeply touched. In doing so, the urban landscapes of cities dependent on this industry, such as Windsor in Ontario, were built and destroyed by the process of creative destruction, by it's spatial component.

Thereby, the landscape structure of Windsor has been transformed: while important areas in different neighborhoods are waiting to be reinvested, giving rise to abandoned landscapes, other landscapes are created. This research is based on the study of three neighborhoods along the Detroit River that has undergone significant changes in their landscapes. The main objective of this research is to determine how the process of creative destruction takes place in Windsor and what are the spatial impacts. To achieve this goal, observations of the landscape with the creation of the photographic repertoire, accompanied by direct interviews were the preferred methods.

Research has determined that the process of creative destruction takes place in contexts of decline, but also growth. With overall economic restructuring of the automotive industry, the landscapes of Windsor have been created, unstructured, and sometimes restructured through the efforts of local actors. Faced with the phasing out of certain areas, these actors had to think about new strategies in response to landscape transformations, like urban neoliberalism. Therefore, we can conclude that creative destruction of the landscape is related to global economic processes and negotiated by local actors.

Keywords: Creative destruction; landscapes; economic restructurations; globalization; fordism; postfordism; urban neoliberalism; Windsor

*« Change never comes easily »
- Répondant 2, secteur privé*

*« If we want to rebuild our cities, we must first rebuild our neighborhoods »
- Harvey Milk*

Table des matières

Résumé	v
Abstract	vi
Liste des figures.....	xi
Liste des abréviations	xiii
Remerciements.....	xv
Introduction.....	17
1. Revue de littérature	24
1,1 Mondialisation : le concept et les approches	25
1, 2 Mondialisation : les processus.....	28
1,3 Le paysage, entre dynamisme et système de reproduction sociale.....	49
1,4 Synthèse	55
2. Genèse des transformations territoriales, problématique et objectifs de recherche	57
2,1 Genèse des transformations territoriales	58
2,2 Problématique et objectifs de recherche.....	75
3. Méthodologie	82
3,1 Une approche structurelle dans une perspective historico-spatiale.....	83
3,2 Des paysages captés sur photographies	86
3,3 Entrevues directes : échantillonnage, questionnaires et analyse.....	89
3,4 Enjeux et stratégies dans la déstructuration du territoire.....	94
3,5 Portée et limites de la recherche	95
3,6 Synthèse	97
4. Résultats, analyse et discussion	99
4,1 Chronique de l'industrie automobile	99
4,2 Entre paysage abandonné et paysage émergent : un dialogue urbain	114
4,3 Discussion.....	148

Conclusion	157
Bibliographie	161
Annexes.....	171
Annexe 1 : QUESTIONNAIRE 1 – SECTEURS SYNDICAL ET COMMUNAUTAIRE	171
Annexe 2 : QUESTIONNAIRE 2 - SECTEUR MUNICIPAL	172
Annexe 3 : QUESTIONNAIRE 3 – SECTEUR PRIVÉ.....	174
Annexe 4 : Tableau II : Principaux postes frontaliers canadiens pour le cammionage	176

Liste des figures

FIGURE 1,1 : LES PRINCIPAUX DÉFIS URBAINS ISSUS DES RECONFIGURATIONS TERRITORIALES	34
FIGURE 1,2 : <i>CEASAR'S CASINO</i> , CENTRE-VILLE DE WINDSOR	49
FIGURE 1,3 : LES DIFFÉRENTES COMPOSANTES DU PAYSAGE.....	50
FIGURE 1,4 : COMPOSANTES CONTRIBUANT À LA PRODUCTION DU PAYSAGE	51
FIGURE 2,1 : LOCALISATION DE WINDSOR, ONTARIO.....	60
FIGURE 2,2 : LES <i>BORDER CITIES</i>	62
FIGURE 2,3 : DÉLIMITATIONS APPROXIMATIVES ACTUELLES DES <i>BORDER CITIES</i>	62
FIGURE 2,4 : MACKENZIE HALL AUJOURD'HUI CENTRE CULTUREL, JADIS PALAIS DE JUSTICE DU COMTE D'ESSEX, SANDWICH TOWNE.....	64
FIGURE 2,5 : LE CENTRE-VILLE DE WINDSOR VU DE DÉTROT	65
FIGURE 2,6 : HABITATION COSSUE DU QUARTIER WALKERVILLE.....	66
FIGURE 2,7 : MURALE À L'ABANDON, FORD CITY BUSINESS DISTRICT	68
FIGURE 2,8 : WINDSOR FACE À DÉTROT.....	72
FIGURE 2,9 : <i>ODETTE SCULPTURE PARK</i> , RIVE ONTARIENNE DE LA RIVIÈRE DÉTROT	73
FIGURES 2,10 ET 2,11 : PAYSAGES CONTRASTES : L'AUSTÉRITÉ DU RENAISSANCE CENTER (DÉTROT) DEVANT LE BLANC IMMACULÉ DU CAESAR'S CASINO (WINDSOR).	74
FIGURE 3,1 : POURTOUR ABANDONNÉ DU <i>CEASAR'S CASINO</i>	86
FIGURE 4,1 : STRUCTURE COMPLEXE DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE	100
FIGURE 4,2 : L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DE WINDSOR ET DU COMTE D'ESSEX (1900 – 2000)	103
FIGURE 4,3 : RESTRUCTURATIONS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE ET CHANGEMENTS DANS LA LOCALISATION	108
FIGURE 4,4 : DÉCLIN DU TAUX DE LOGEMENTS VACANTS	112
FIGURE 4,5 : ANCIENNE USINE GENERAL MOTORS À L'ABANDON DEPUIS 2010 (PREMIÈRE PARTIE).....	120
FIGURE 4,6 : ANCIENNE USINE GENERAL MOTORS À L'ABANDON DEPUIS 2010 (SECONDE PARTIE).....	121
FIGURE 4,7 : MURALE NÉCESSITANT UNE RESTAURATION, FORD CITY.....	124
FIGURE 4,8 : COMMERCE LAISSÉS À L'ABANDON, <i>DROUILLARD ROAD</i> , FORD CITY ...	124
FIGURE 4,9 : IMMEUBLE ABANDONNÉ, FORD CITY	125
FIGURE 4,10 : COMMERCE ABANDONNÉ AVEC RÉSIDENCE OCCUPÉE AU DEUXIÈME ÉTAGE, FORD CITY.....	125
FIGURE 4,11 : COMMERCE ABANDONNÉ AVEC RÉSIDENCE OCCUPÉE AU DEUXIÈME ÉTAGE, FORD CITY.....	126
FIGURE 4,12 : BÂTIMENT INDUSTRIEL LAISSÉ À L'ABANDON, FORD CITY	126
FIGURE 4,13 : BÂTIMENT INDUSTRIEL LAISSÉ À L'ABANDON, FORD CITY	127
FIGURE 4,14 : PAYSAGE ABANDONNÉ (PREMIER PLAN) VERSUS PAYSAGE EN CRÉATION (ARRIÈRE-PLAN).....	128

FIGURE 4,15 : IMMEUBLE RÉSIDENTIEL DÉPÉRISSANT FACE AU CÔTÉ EST DU CASINO.....	135
FIGURE 4,16 : IMMEUBLE COMMERCIAL ABANDONNÉ, FACE AU CÔTÉ NORD DU CASINO.....	136
FIGURE 4,17 : RÉSIDENCES VACANTES FACE AU CÔTÉ EST DU CASINO	136
FIGURE 4,18 : RÉSIDENCE ABANDONNÉE FACE AU CÔTÉ EST DU CASINO	137
FIGURE 4,19 : L' <i>AMBASSADOR BRIDGE</i> DANS LE QUARTIER SANDWICH	142
FIGURE 4,20 : LES TROIS INFRASTRUCTURES TRANSFRONTALIÈRES	143
FIGURE 4,21 : IMMEUBLE RÉSIDENTIEL PLACARDÉ ADJACENT À L' <i>AMBASSADOR BRIDGE</i>	145
FIGURE 4,22 : RÉSIDENCES ABANDONNÉES ADJACENTES À L' <i>AMBASSADOR BRIDGE</i>	145
FIGURE 4,23 : IMMEUBLE RÉSIDENTIEL PLACARDÉ ADJACENT À L' <i>AMBASSADOR BRIDGE</i>	146
FIGURE 4,24 : RÉSIDENCE LAISSÉE À L'ABANDON (PREMIER PLAN) ET L' <i>AMBASSADOR BRIDGE</i> (SECOND PLAN)	146
FIGURE 4,25 : RÉSIDENCE VACANTE (PREMIER PLAN) ET L' <i>AMBASSADOR BRIDGE</i> (SECOND PLAN)	147

Liste des abréviations

ALENA : Accord de libre-échange nord-américain

BIA : Business Improvement Area

CBC : Canadian Broadcasting Corporation

CMHC : Canada Mortgage and Housing Corporation

GM : General Motors

MMAH : Ministry of Municipal Affairs and Housing

NDIT : Nouvelle division internationale du travail

OCDE : Organisation de coopération et de développement économiques

WWE : Workforce Windsor Essex

Remerciements

Je tiens d'abord à remercier ma directrice de maîtrise, Mme Patricia Martin, pour son support et son aide tout au long de la réalisation de ce mémoire de recherche, et sans qui le projet n'aurait pu être complet. Ses encouragements soutenus et sa confiance dans le projet ont grandement aidé à la réalisation de ce dernier. Je remercie également M Claude Marois pour toute aide apportée au mémoire et au moral des troupes. Il a su me transmettre ses passions pour la recherche et le terrain en géographie et je lui en suis très reconnaissante.

Je tiens également à souligner l'incroyable coopération et aide de Mme Donna Marentette et de M Peter Frise, tous deux à Windsor. Leur aide fût précieuse, tout comme leur accueil. Ces derniers m'ont permis de rencontrer une multitude d'acteurs de différents milieux. Je remercie par le fait même tous les répondants rencontrés lors du terrain en juin 2011.

Je tiens finalement à exprimer ma gratitude à toute ma famille et tous mes collègues qui m'ont aidé, de près et de loin, à mener mon projet de recherche jusqu'à la dernière phrase du présent mémoire.

I would like to thank Mme Patricia Martin for her support and help through the realisation of this report. Without her, this project would not be completed as it is now. I would like to thank M Claude Marois also for his help with this report and his support. He has communicated me his passions for geographic research and geographic fieldtrips.

I am also grateful to Mme Donna Marentette and M Peter Frise for their incredible cooperation and warm welcome in Windsor. Their help was extremely precious to this project. They introduced me to many actors of different milieu, helping me creating an efficient network. Thereby, I want to thank every respondent I met during my fieldtrip in June 2011.

I finally want to express my gratitude to all my family and colleagues who helped me in some way until the very last word of this research report.

Introduction

Les années 60 sont venues marquer un tournant dans les paysages de l'espace productif mondialisé. La mondialisation, entraînant d'une part des transformations dans les structures politiques, économiques et sociales, et l'émergence d'une nouvelle division internationale du travail (NDIT) d'autre part, en partie grâce à l'évolution des technologies de transport et de communication, a fait évoluer la chaîne de montage à l'échelle mondiale (Manzagol, 2005). De même, les différentes crises ayant affecté l'économie mondiale depuis le tournant des années 60 ont entraîné des restructurations économiques globales, augmentant dès lors des interdépendances asymétriques dans le secteur économique transgressant les frontières nationales. Bien entendu, ces restructurations de l'économie à l'échelle mondiale se manifestent différemment dans chaque territoire en fonction des contextes politiques, sociaux et géographiques (Henderson and Castells, 1987).

À cet effet, dans une perspective historique, Robinson (2008) démontre l'importance croissante des changements dans les structures d'accumulation du capital qui se sont succédées toujours plus profondément. L'organisation des systèmes productifs, toute aussi importante, change les relations entre le capital et le travail, pour en arriver au stade d'un capitalisme global qui sous-tend une flexibilité extrême du travail dans toutes ses formes. D'importantes mutations sociales et spatiales sont donc en cours et prétendre que la résultante spatiale soit uniforme dans tous les territoires serait faux (Henderson and Castells, 1987).

Effectivement, d'après Brissac Peixoto (2009), la croissance du marché mondial et les restructurations économiques globales ont introduit des discontinuités dans les systèmes d'organisation spatiale nationaux, à l'échelle urbaine entre autres, particulièrement avec l'arrivée de nouvelles concentrations découlant de la mobilité du capital et du dispersement territorial des citoyens. Dans cet ordre d'idée, la réorganisation de l'espace métropolitain, opérée dans le cadre de l'ajustement aux exigences d'un capital globalisé, passe forcément par le désinvestissement, à l'égal de la déstructuration des espaces et paysages. Ainsi, la rapide transformation des paysages urbains contraste avec la fixité matérielle de certains secteurs économiques tels que le secteur manufacturier. Le paysage résultant devient celui de structures modernes partageant l'espace avec différentes tactiques locales de survie (Brissac Peixoto, 2009).

Dès lors, ces changements dans la géographie des activités économiques, comme celles du secteur manufacturier, impliquent de nouvelles relations entre les différentes composantes de chaque lieu. Il devient alors possible d'observer des espaces globalisés dans les villes en fonction des diverses connexions géographiques entraînant des restructurations urbaines profondes. Dans cette perspective, l'environnement bâti, ou le paysage, est constamment reconfiguré, notamment par la formation de territorialisations plus ou moins stables dans le cadre du processus de destruction créative. Ainsi, les activités sont réorganisées en grappes reliées, à travers des aires bâties habitées par de nouvelles ententes

économiques et sociales. La ville devient donc une entité atomisée (Brissac Peixoto, 2009).

Dans ce contexte, l'externalisation spatiale des différentes tâches du système productif à la fin des années 60 et au début des années 70 nous rappelle cette primauté de la variable territoriale (Pecqueur et Ternaux, 2005). Impliquée dans cette nouvelle vague de changements, l'industrie automobile a subi des transformations rapides et importantes (Gereffi, 2002), notamment dans certaines métropoles nord-américaines comme les villes frontalières que sont Détroit (Michigan, États-Unis) et Windsor (Ontario, Canada) (Milhaud, 2001). À titre d'exemple, la branche canadienne de General Motors (GM), qui était l'un des plus grands employeurs de Windsor, a réduit ses effectifs à une seule usine dans cette ville en 2006, et en plus d'une coupure de 1 400 employés en mai 2008, a complètement fermé ses portes au courant du mois de juillet 2010 (CBC, 2010). Ces coupures relatives à la conjoncture économique américaine et aux exigences néolibérales de réduction des coûts de production, provenant de cette nouvelle forme d'accumulation du capital, ont d'abord changé la géographie du travail et urbaine de Windsor, ainsi que les paysages de la ville d'autre part. Néanmoins, ces transformations économiques et spatiales ayant eu cours à Windsor ne sont pas nouvelles et inconnues. En effet, Windsor a connu sa part de transformations dans le secteur automobile depuis déjà quelques dizaines d'années.

Des rapports géographiques et économiques entre le local et le global sont par conséquent observables à l'échelle urbaine (Pecqueur et Ternaux, 2005) par le biais de la destruction de paysages et la création de ceux-ci. De fait, la mise en réseau des divers espaces, territoires voire même des lieux, par le biais de la mondialisation et de la grande mobilité des capitaux, entraîne des répercussions tangibles (Tillman, 2009). À cet effet, il importe de voir le monde comme un contexte dans lequel s'articulent différentes transformations au sein des territoires. La répartition fonctionnelle et géographique à travers plusieurs frontières des différentes opérations de production induites par la NDIT, favorisée par le néolibéralisme, a amené à la structuration et déstructuration de paysages (Esparza *et al.*, 2004), notamment au niveau local, comme à Windsor en Ontario.

Aujourd'hui, Windsor doit composer avec la compétition régionale et internationale, ainsi que ses décisions du passé, à savoir celles d'une base économique simple, soit l'industrie automobile. Avec les crises économiques et financières subséquentes qui ont durement touché cette industrie, telles que celles des années 30, 80 et de 2001 par exemple, ainsi que les restructurations économiques globales y faisant suite, les paysages de Windsor ont été transformés et parfois même abandonnés. Aux prises avec les aléas de l'industrie automobile, la ville doit, depuis quelques années déjà, repenser et diversifier sa base économique, donnant parfois naissance à de nouveaux paysages, des paysages dits émergents. Avec la crise financière et économique de 2008, Windsor a reçu un autre dur coup.

C'est dans ce contexte, où l'on retrouve un paradoxe entre paysage émergent et paysage abandonné, que nous situons notre travail.

Ce mémoire tente donc de répondre aux questionnements soulevés par le processus de destruction créative des paysages, notamment ceux portant sur la manière dont les paysages locaux s'imbriquent et s'organisent dans une structure globale, représentée par l'industrie automobile. En effet, autrefois la principale base économique de la ville avec comme acteurs principaux les Trois Grands (Ford, Chrysler et General Motors), nous cherchons à déterminer si des relations existent entre les processus politico-économiques globaux, les paysages et les acteurs locaux. Ces derniers, en interaction constante, participent à la mise en place et à l'évolution de la structure paysagère, sa destruction et sa création, les rendant responsables des dynamiques territoriales par le biais des stratégies qu'ils adoptent en réponse à la destruction créative des paysages. Nous nous efforcerons donc d'exposer quels sont les effets de la destruction créative des paysages sur Windsor.

Aujourd'hui, cette recherche prend tout son sens avec les aléas économiques de 2008-2009 et les tentatives de revitalisation dans la ville, notamment dans le centre-ville et l'ancien quartier des affaires de l'entreprise Ford. La mondialisation, bien que datant de plusieurs siècles déjà, demeure d'actualité et au cœur des préoccupations des planificateurs urbains. Ce processus reste un enjeu de taille auquel la ville doit faire face. De plus, le contexte économique actuel fluctuant et la

montée de la compétition régionale et internationale dans l'industrie automobile posent un véritable défi à Windsor, qui se doit de revitaliser son centre, attirer de nouveaux investissements, diversifier sa base économique et redéfinir les espaces par la création de nouveaux paysages.

Organisation du mémoire

Le mémoire est divisé en quatre chapitres dont le premier s'attardera dans un premier temps sur les approches théoriques de la mondialisation, les fondements de notre recherche et la conceptualisation essentielle à la compréhension de l'analyse subséquente. Nous aborderons les concepts de mondialisation, de restructurations économiques globales et de la toute nouvelle division internationale du travail avant de poursuivre avec les concepts de destruction créative et des paysages. Dans un second temps, dans le chapitre 2, nous présenterons le contexte géographique et socioéconomique de la recherche, afin de situer la problématique de Windsor. Seront également présentés les objectifs de la recherche émanant de cette problématique dans ce chapitre.

Quant au 3^e chapitre, il énoncera la méthodologie employée et ses différentes étapes afin de répondre aux objectifs de recherche. C'est d'ailleurs dans ce chapitre que nous portons à l'attention du lecteur le déroulement de la recherche, incluant le terrain, ainsi que la portée et les limites de notre travail, particulièrement en ce qui concerne le choix de la photographie et des entrevues comme méthodes de

saisie de données. Dans le chapitre 4, nous présenterons les résultats de terrain, pour ensuite les analyser et proposer une discussion de ceux-ci, obtenus par les différentes méthodes privilégiées. Après avoir présenté un historique de l'industrie automobile, trois exemples de dialogue entre paysage abandonné et paysage émergent seront présentés de sorte à illustrer le processus de destruction créative des paysages de Windsor. Cette transformation des espaces sera, par la même occasion, mise en relation avec les processus politico-économiques globaux, dont fait partie l'industrie automobile, et les acteurs locaux.

Nous mettrons donc en lumière les impacts de telles transformations paysagères sur la ville, ses acteurs, y compris ses citoyens. Ainsi, nous pourrions offrir des pistes d'analyse sur le dialogue global – local, paysage abandonné – paysage émergent et sur les dynamiques urbaines faisant suite aux stratégies favorisées à la fois par les acteurs, mais aussi induites par les processus de la mondialisation. Somme toute, le mémoire propose d'éclaircir les relations existantes entre des restructurations économiques globales, la transformation des paysages et les acteurs locaux.

1. Revue de littérature

Nous ne pouvons nier que dans le domaine de la géographie humaine, nombreuses sont les recherches portant sur la mondialisation, ses impacts et ses géographies. Plusieurs autres abordent la question paysagère. Beaucoup d'entre elles portent par ailleurs sur les paysages agricoles, et à travers la littérature, les diverses théories sur le paysage ne s'entendent pas toutes sur l'analyse de celui-ci et sur son symbolisme. Alors que plusieurs auteurs, dont Denis Cosgrove (1989), abordent les paysages culturels, d'autres, tel que Mitchell (2000) les analysent de manière plus politique et économique, approche que nous adoptons. Il s'agit de notre perspective sur la question du paysage : la production de ce dernier s'inscrit dans une logique néolibérale et capitaliste et les restructurations économiques globales découlant des transformations au sein de cette logique agissent sur les paysages.

À cet effet, dans le chapitre qui suit, nous aborderons les concepts nécessaires à une meilleure compréhension de notre analyse des paysages de Windsor. Nous approcherons donc le processus de mondialisation et des restructurations économiques globales qui en découlent, ce qui nous permettra de rendre compte de l'importance des types d'interaction entre l'échelle globale et l'échelle locale. Ces relations d'échelle nous mèneront ensuite à aborder la matérialisation des processus globaux dans les paysages, notamment par le biais du processus de

destruction créative. Enfin, nous terminerons sur une analyse exhaustive des paysages comme construits sociaux.

1,1 Mondialisation : le concept et les approches

La mondialisation, vue comme un processus mettant en relation les différentes composantes du monde articulées en système, n'est pas propre au 20^e ou 21^e siècle. Le concept étant assez vaste, les définitions, les limites et les approches sont multiples. Effectivement, politologues, économistes et géographes ne s'entendent pas sur l'approche à adopter, donnant naissance à une multiplicité de pensées sur le sujet. Dès lors, il est possible de trouver des approches qui se veulent plus historiques, avec un horizon du temps remontant à la Renaissance, alors que d'autres abordent la mondialisation sous l'angle culturel et social. Quant aux approches géographiques, qui abordent les questions des rapports entre les espaces, elles admettent que les processus de mondialisation entraînent des mobilités et des hiérarchies entre ces espaces. Les flux sont multipliés, des réseaux sont créés et de nouveaux acteurs apparaissent (Monterrain, 2011; Marois, 2012). Cette perspective géographique sera bien entendu celle que nous favorisons pour notre étude, et les questions des flux et acteurs seront notamment abordées un peu plus loin.

D'autres approches interpellent la mondialisation sous l'angle politique ou économique, comprenant la nouvelle économie, qui réfère à la compétition des

territoires ainsi qu'à la création des espaces du savoir entre autres, alors que d'autres prennent l'angle d'économie politique. Cette dernière, qui prône une analyse *top down*, du haut vers le bas, et la domination des structures globales, sera mise de l'avant au cours de l'analyse, notamment dans la question paysagère. Toutefois, il est fondamental de souligner que cette approche n'est pas exclusive. Au long de notre analyse, bien que nous abordons l'approche d'économie politique, nous considérons également l'approche qui soit plus ascendante, *bottom up*, c'est-à-dire du bas vers le haut. Certes, les structures globales tendent à influencer les transformations des échelles inférieures, mais des interactions existent entre les deux échelles et c'est ce que nous tenterons également de démontrer dans notre analyse. Avant d'aborder l'échelle locale, il convient de s'attarder au concept englobant qu'est la mondialisation.

Celle-ci, qui est vaste et complexe, renvoie à trois concepts précis soient l'internationalisation, la transnationalisation et la globalisation. Selon Claude Manzagol (2005), ce dernier correspond au processus de déploiement de réseaux de production et d'information mondiaux ainsi qu'à la généralisation des interdépendances. C'est d'ailleurs sur ce concept que nous proposons de nous attarder, particulièrement sur son aspect économique.

De même, dans le cadre de notre analyse, la mondialisation doit être vue en tant que processus plutôt qu'une fin en soi. C'est un processus contradictoire qui n'est pas unidirectionnel et qui se matérialise dans les territoires et dans les institutions

(Dicken, Peck and Tickell, 1997) en redessinant les espaces géographiques et transformant les articulations entre les différentes échelles. Dans cette nouvelle cartographie, l'échelon global ne se substitue pas aux autres échelons, mais les interactions et les pouvoirs rattachés à chacune des échelles se sont modifiés (Lévy et Lussault, 2003a). La présence du global est ainsi simultanée dans plusieurs lieux (Dimitrova 2005) et spécifique à ces lieux comme le souligne B. Helvacioğlu (2000 : 326) : « [...] globalization is both a universal phenomenon with common characteristic tendencies and a condition of plurality defined by the historical and geographical specificities of particular localities ».

En effet, l'influence du contexte historique et géographique des lieux est incontestable, dans le cadre de cette mondialisation, et les transformations spatiales se déroulent à différentes échelles sous l'impact des processus de restructuration économique induit par l'internationalisation des échanges (Henderson and Castells, 1987). Néanmoins, ces processus ne peuvent être traités en tant que représentations directes d'une tendance générale, car chaque lieu et chaque ville possèdent des particularités qui leur sont propres : ces lieux et villes sont le produit de processus historiques, tant locaux que globaux (Henderson and Castells, 1987).

La globalisation implique donc des changements tant qualitatifs, symboliques et matériels que quantitatifs; les changements ont lieu entre différentes échelles, structures sociales et différents acteurs. Elle constitue à cet effet un ensemble de

tendances interreliées, où les différentes composantes du monde sont mises en relation et où les pratiques sont transformées (Dicken, Peck and Tickell, 1997).

1, 2 Mondialisation : les processus

1, 2, 1 Du fordisme au postfordisme : transformations structurelles et spatiales

Lorsque l'on énonce les restructurations économiques globales et les transformations dans le système productif, l'exemple le plus concret que nous pouvons émettre est celui du passage d'une économie fordiste à une économie postfordiste. Afin de saisir ces processus complexes de restructurations à la fois politiques et économiques, la théorie de la régulation (Regulation Theory) constitue un cadre fort utile (Peck and Tickell, 1992; Frigon, 2008) puisqu'« il s'agit de la théorisation de ces restructurations capitalistes, que l'on peut positionner à la base du déclin de l'État fordiste et de la croissance de l'État postfordiste » (Traduction libre : Frigon, 2008 : 9). Avec l'examen des transformations historiques des structures de pouvoir dominantes, il devient possible de voir qu'un régime d'accumulation donné est constitué de deux éléments fondamentaux (Peck and Tickell, 1992).

Tout d'abord, on retrouve un système d'accumulation du capital, défini comme le mode de distribution et de croissance économique dominant ainsi que « a set of rules determining the distribution and allocation of the social product between

investment, accumulation, and consumption » (Steinmetz, 1994 :187-188). Ces règles, créées à l'échelle nationale, en déterminant les conditions de production et de consommation, cherchent donc à assurer une certaine stabilité économique et un terrain d'entente entre le capital et la force productive, soient les travailleurs. On tente de cette manière de minimiser, voire d'éliminer, tout conflit social par le second concept impliqué dans le régime d'accumulation du capital : le mode de régulation sociale (Peck and Tickell, 1992; Frigon, 2008), sur lequel nous reviendrons lorsque nous abordons le paysage en tant qu'outil de cette régulation. Ce second concept, qui assure la reproductibilité du système d'accumulation à moyen terme avec la médiation et la normalisation des tendances conflictuelles, réfère aux normes sociales, aux conventions et aux lois, articulées à un certain temps dans un certain lieu, afin de sécuriser et maximiser de développement capitaliste (Peck and Tickell, 1992; Macleod and Goodwin, 1999; Frigon, 2008).

Dans cette perspective où les relations sociales capitalistes sont reproduites en dépit de leur nature contradictoire et de leurs conflits potentiels, le fordisme devient un mode de régulation donné, et le modèle central de la théorie de la régulation. Le fordisme, référant au grand manufacturier américain Henry Ford ayant innové la ligne d'assemblage, requiert une main-d'œuvre qui soit stable, relativement qualifiée, travaillant à la chaîne dans les lignes de montage. Cette division du travail, impliquant une parcellisation des diverses tâches, a donc permis la standardisation de la production avec l'interchangeabilité des pièces. Afin d'atteindre l'apex de la production et de la rentabilité, les processus de production

étaient continuellement réorganisés, notamment avec l'introduction de nouvelles technologies (Peck and Tickell, 1992; Frigon, 2008).

De même, le fordisme, qui a perduré approximativement jusque dans les années 70, nécessitait une implication importante de l'État dans l'économie, l'État keynésien ou le *Keynesian Welfare National State*, assurant sécurité et assistance aux travailleurs (Frigon, 2008). Cette « sécurité » fut atteinte par le biais d'une gestion des besoins de consommation de la population conjuguée à l'interventionnisme étatique. L'État, dans la période fordiste, jouait donc un rôle de régulateur de l'économie, par le contrôle des niveaux d'emplois et des salaires élevés, des taux d'inflation, de la croissance industrielle, mais également de la compétition internationale en maintenant l'économie nationale relativement close et stable (par rapport au niveau actuel) (Painter, 1997; Peck, 2000; Jessop, 2002). Windsor est par ailleurs une ville considérée comme étant typiquement fordiste (Frigon, 2008).

Toutefois, dans les années 70 et 80, l'État keynésien expérimente diverses crises dans différents secteurs : l'économie, le politique et le social sont durement touchés. Les formes de régulation nationales entrent en conflit avec l'accumulation globale croissante; l'État keynésien dont les fonctions sont limitées à l'espace national est ébranlé par la stagnation de son économie et l'inflation de manière simultanée. Une saturation des marchés locaux, combinée à une croissance de la demande dans la production domestique, a mené plusieurs firmes à étendre leurs

possibilités aux marchés étrangers, réduisant le rôle de l'économie nationale à la simple régulation de la demande (Jessop, 2002; Frigon, 2008). Le résultat fut celui où l'interventionnisme étatique ne suffit plus pour gérer l'économie, la légitimité de l'État keynésien entrant de facto dans une phase critique et laissant progressivement place au néolibéralisme et au postfordisme. Le capitalisme perd des plumes, mais est rapidement relancé.

Le postfordisme constitue un véritable tournant dans les modes de production et d'organisation du travail, l'économie est restructurée et la gouvernance change d'échelle. Ce mode d'accumulation du capital inclut de nombreuses caractéristiques, dont les suivantes :

« [...] more flexible, decentralised forms of labour process and work organisation; decline of the old manufacturing base and the growth of the 'sunrise', computer-based industries; the hiving-off or contracting-out of functions and services; a decline in the proportion of the skilled, male, manual working class, the rise of the service and white-collar classes and the 'feminisation' of the workforce; an economy dominated by the multinationals, with a new international division of labour and their greater autonomy from nation-state control; the 'globalisation' of the new financial markets, linked by the communications revolution; and new forms of the spatial organisation of social processes » (Frigon, 2008 :13).

Sans nul doute, le concept clé qui émerge avec le postfordisme est celui de la flexibilité, et cela dans toutes les sphères de la production et du travail, tout comme dans l'accumulation du capital et des formes de régulation, dans un contexte de mondialisation croissante. Cette nouvelle forme de production capitaliste peut également être connue sous le nom du *Schumpeterian Workfare postnational Regime* ou, plus communément, l'État compétiteur (Jessop, 2002; Frigon, 2008).

Son but principal devient celui de sécuriser la croissance économique aux échelles nationale et internationale par « la promotion de conditions économiques et extraéconomiques jugées fondamentales pour un succès dans la compétition entre acteurs et espaces locaux dans différents États » (Traduction libre : Jessop, 2002 : 96). La compétition internationale croît, tout comme la mobilité et le pouvoir des corporations transnationales (Leadbeater, 2009).

En tant que régime d'accumulation et en constante recherche d'espaces rentables pour des investissements, le postfordisme est innovateur. Cette fois-ci, l'État est en compétition avec les marchés mondiaux. La quête constante du profit, combinée à la réduction de l'interventionnisme étatique, fait du postfordisme un système d'accumulation qui correspond à la néolibéralisation de l'économie (Harvey, 2007). L'emphase est mise sur la financiarisation de l'économie et les services, avec des entreprises toujours plus *footlose* (Fol et Cunningham-Sabot, 2010), dans un mode de production flexible et décentralisé, contribuant ainsi à la formation de structures régionales et de formes spécifiques des lieux (Frigon, 2008). En effet, la transition du fordisme au postfordisme a eu de grands impacts sur les États et les espaces locaux.

En outre, avec la crise du fordisme, la gouvernance a subi un changement d'échelle : elle fut ramenée au local par le biais des responsabilités, sans toutefois observer un transfert des pouvoirs vers le local, ce dernier demeurant au sein des institutions nationales, mais particulièrement supranationales, dans un contexte de

compétition entre les villes. La gouvernance est donc à la fois locale et globale. On assiste alors au processus de « glocalisation » où la compétition entre les villes s'accroît (Cunningham-Sabot et Fol, 2009) et où l'importance décisionnelle est reportée sur les acteurs économiques locaux, restructurant ainsi les espaces régionaux et urbains (Frigon, 2008). Les sections suivantes apporteront par ailleurs les éclaircissements nécessaires à ce sujet.

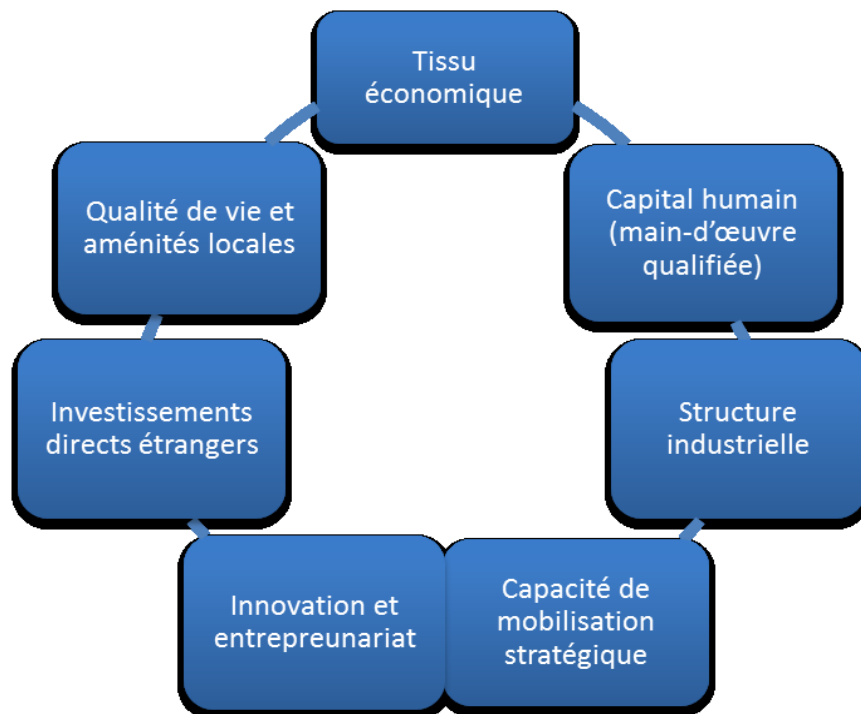
1,2,2 La compétition des territoires et le déclin

Les reconfigurations territoriales et des mutations économiques propulsées par la mondialisation laissent apparaître une croissance de la compétitivité et de la concurrence entre les territoires. En d'autres termes, les restructurations spatiales ont donné un élan à la compétitivité entre les espaces (Marois, 2012).

De même, l'évaluation de la compétitivité d'un territoire ou d'une ville est essentiellement basée sur des facteurs économiques, bien que les aménités locales et la qualité de vie soient aussi prises en compte. La performance économique de la ville, l'efficacité de son administration publique et de ses entreprises ainsi que les infrastructures constituent les quatre grandes catégories d'évaluation (OCDE, 2006). Dans cette optique, la compétitivité se veut être la capacité de mobilisation stratégique de la ville, en tenant compte de ses externalités, technologiques ou informationnelles, dans un environnement institutionnel propre à cette ville. La figure suivante résume par ailleurs notre propos et représente les défis les villes

auxquels font face suite aux reconfigurations territoriales induites par la mondialisation.

FIGURE 1,1 : LES PRINCIPAUX DÉFIS URBAINS ISSUS DES RECONFIGURATIONS TERRITORIALES



D'après Marois, 2012 et OCDE, 2006

Windsor, qui favorise le marketing territorial en réponse aux transformations, n'y échappe pas. Dès lors, l'environnement de la ville tant politique, qu'économique et social doit être favorable afin d'attirer les investisseurs sur le territoire. Par conséquent, il devient fondamental de conserver et de former une main-d'œuvre qualifiée afin d'être attractif et compétitif. La diversification de la base économique

prend aussi toute son importance, particulièrement dans les villes grandement tributaires d'un seul secteur industriel comme ce fut le cas, durant un certain temps, de Windsor en Ontario. Cette diversification devient un enjeu, s'ajoutant à l'importance d'améliorer la productivité et à cette volonté de conserver sa compétitivité au niveau international, notamment en développant une image de marque pour la ville : les paysages deviennent ici cruciaux.

En tenant compte du contexte historique local, ses enjeux se reflètent par ailleurs dans les questions relatives au déclin de certaines municipalités. Divers facteurs sont à prendre en compte pour expliquer le phénomène, mais il n'en reste pas moins que le contexte actuel de mondialisation tend à accentuer les formes de désindustrialisation, particulièrement depuis le passage du fordisme au postfordisme dans les pays industrialisés (Fol et Cunningham-Sabot, 2010). Le concept de croissance urbaine, développé dans le contexte d'une économie fordiste, devient moins pertinent dans l'ère actuelle. Selon Fol et Cunningham-Sabot (2010 : 369), les villes en décroissance, terme plus approprié que ville en déclin, seraient une « manifestation spatiale du processus de mondialisation ». Les négociations entre facteurs globaux et effets locaux ont ainsi donné naissance à des configurations spatiales locales distinctes.

Comme mentionné précédemment, les restructurations de l'ensemble du système productif entraînent des impacts spatiaux considérables (Peck and Tickell, 1992 ; Fol et Cunningham-Sabot, 2010). Loin de nous l'idée d'affirmer que la ville de

Windsor subit un déclin urbain, il demeure indéniable que la ville a connu une certaine décroissance, et qu'elle a été particulièrement touchée par les évolutions et restructurations globales, particulièrement au sein de certains quartiers centraux.

Ainsi, selon Lewis (2009 : 231),

« In the initial or 'roll back' phase of neoliberalism, to use Peck and Tickell's terms, governments removed the subsidies, employment policies, price controls, welfare regimes, and cultural policies that configured the competitiveness regimes of Fordism and related social and spatial compacts ».

De cette manière, les politiques inhérentes au postfordisme ont altéré les conditions de compétitivité, redistribuant ainsi les avantages à travers l'espace (Lewis, 2009). Les programmes et stratégies énoncés par les différents acteurs tournent aujourd'hui autour de la promotion de milieux innovateurs et du marketing territorial. La division internationale du travail s'en trouve alors grandement affecté.

1,2,3 La toute nouvelle division internationale du travail

Effectivement, les modes de production sont transformés (Manzagol, 2005; Pecqueur et Ternaux, 2005) avec la toute nouvelle division internationale du travail qui provient essentiellement de l'éclatement du fordisme (Lewis, 2009) en tant que système de production et d'accumulation du capital vers la fin des années soixante. Le système productif a donc laissé tomber la production standardisée à la chaîne

pour une production flexible, tant dans la localisation que dans les produits et les nouvelles exigences telles que le *just in time* et la minimisation de l'entreposage. La division spatiale des différentes étapes de production d'une même compagnie est également un élément important dans les changements du système productif : les emplois relatifs au secteur tertiaire, par exemple, peuvent se trouver dans un autre État que la production manufacturière liée au secteur secondaire. Les impacts de la globalisation montrent ainsi une logique globale, sans toutefois que les répercussions soient les mêmes à travers le monde, à plusieurs échelles (Aalbers, 2009). En effet, les impacts peuvent même se faire sentir au niveau local, sur les paysages.

Toutefois, la théorie de la division internationale du travail telle que proposée par Child Hill où « la production marchande se fractionne toujours plus et dont les fragments de production peuvent être envoyés dans n'importe quelle partie du monde, où les coûts de main-d'œuvre et de production sont les plus bas » (Traduction libre, Child Hill, 1987 :20) comporte un bémol. En effet, en tenant compte des différentes phases de la division internationale du travail, on remarque d'abord que chaque grande transformation, soit à la fin des années 20, la fin des années 50 et le début des années 80, 2001 et 2008 entre autres, est apparue dans un contexte économique mondial spécifique : il s'agissait de périodes de marasme économique, où la stagnation de la demande domestique se mêlait parfois avec une montée du protectionnisme national (Child Hill, 1987).

De plus, la spécificité de l'industrie automobile et de sa chaîne productive mondiale doit être considérée. La complexité de cette industrie est indéniable et la différencie des autres industries manufacturières comme celle du textile par exemple; la chaîne de production implique une multiplicité d'étapes et de produits allant des matières premières, à la production des différentes parties, qui sont assemblées pour ensuite être distribuées dans les différents marchés. De plus, la chaîne implique le financement, la création de nouveaux modèles, l'ingénierie et le contrôle de qualité de tous ces fragments de production. Cette chaîne peut aussi être subdivisée encore une fois en quatre éléments de base : les pièces fondamentales de mécanique comme les moteurs; les systèmes du véhicule comme l'éclairage; les produits finis comme les sièges et finalement; les produits mineurs comme les pneus. Enfin, cette complexité s'ajoute à la particularité de chacun des grands producteurs automobiles rendant donc la théorie de la nouvelle division du travail non uniforme pour tous les types d'industrie (Child Hill, 1987).

Child Hill (1987) et Lathrop Gilb (2001) soulèvent d'ailleurs à ce propos qu'à compter des années 80, la tendance dans la réorganisation de l'industrie automobile est davantage déterminée par le désir de protéger les principaux segments de marché nationaux plutôt que strictement par des intérêts dans la réduction des coûts de production tel que le suggère la théorie de la nouvelle division internationale du travail. Effectivement, Corinne Lathrop Gilb (2001) rapporte qu'avant la création des syndicats, les compagnies automobiles étaient

déjà établies à l'étranger et que la recherche d'une main-d'œuvre plus docile n'était pas l'unique variable dans la stratégie d'internationalisation de la production :

« The record of the automobile industry clearly shows that the primary motive for establishing branches abroad was not a search for cheaper or more tractable labor. Many of the earliest auto assembly plants abroad and many in less developed countries today were established simply to put cars together from U.S.-made knockdown kits because it is easier and cheaper to ship knockdown kits than to ship assembled cars. » (Lathrop Gilb, 2001 : 4)

Bien souvent, la vente de véhicules dans un marché national est conditionnelle à la production d'une certaine part de ces véhicules dans ce pays (Lathrop Gilb, 2001). Dans cette optique, les restructurations économiques globales permettent de créer des conditions favorisant à un certain point la réintégration de la production avec les principaux marchés (Sassen-Kood, 1987). Ainsi, les diverses crises sectorielles se transforment en crises spatiales en ce sens où les régions, voire les villes, expérimentent le sous-investissement, la fuite des investissements ou, pour certaines, une croissance rapide et peu contenue (Smith, 1987).

1,2,4 Du global au local, ou du local au global : glocalisation et acteurs

Outre la toute nouvelle division internationale du travail, comme mentionné plus haut, les restructurations dans les systèmes d'accumulation et de production donnent naissance à de nouvelles formes territoriales, plutôt que de mettre fin à ces territoires (Bonnemaison et Cambrézy, 1996). Lorsque l'on associe les lieux et espaces avec des forces mondiales de plus en plus importantes et une connectivité

globale grandissante, il est possible de se rendre compte de la spatialité des organisations sociales contemporaines. C'est donc dire que les restructurations globales sont impliquées dans la construction des lieux.

En effet, selon Amin (2001), les activités économiques sont une entité inséparable des transactions proximales et distanciées. Dès lors, certains espaces, certaines régions deviennent l'eldorado pour les forces et structures capitalistes. Aux marges de deux mondes, les régions frontalières, notamment celle qui divise les États-Unis et le Canada, évoluent vers des espaces où l'on retrouve un localisme globalisé ainsi qu'un globalisme localisé, qui ne sont pas sans impact sur le territoire. Tel est le cas à Windsor. De ce fait, il importe de saisir l'essence du jeu communicatif entre le global et le local (Dimitrova, 2005).

Or, avec la relativisation des échelles sous l'accroissement des échanges internationaux, il est indéniable qu'il est difficile de diviser le local et le global (Dimitrova, 2005). De plus, grâce aux avancées technologiques dans les transports et communications, les entreprises transnationales ont pu créer des réseaux globaux de production leur permettant d'exploiter les coûts de production avantageux dans des localités autres que celle du pays dont elles sont originaires, *via* la toute nouvelle division internationale du travail.

Manifestement, des processus et des changements structurels et/ou conjoncturels, ayant cours à une échelle globale, agissent au niveau local. On observe alors la

matérialisation locale de ces facteurs globaux : plusieurs facteurs catalytiques, comme le passage au postfordisme, ont positionné les forces des marchés internationaux comme composante charnière pour les investissements et l'industrialisation (Carroué, 2007). En ce sens, le rapport qu'entretiennent les entités locales avec les processus globaux est nécessaire puisque chaque processus réfère à un contexte local (Dimitrova, 2005). Néanmoins le rapport entre le local et le global n'est pas direct, il passe par certains processus d'adaptation et d'interprétation en fonction du contexte. Avec le changement d'échelle de gouvernance, le concept de glocalisation devient utile. Ce néologisme, qui réfère à la globalisation interne (Roudometof, 2006), insiste sur le fait que le rapport entre les deux échelles demeure une dialectique entre « particularisation de l'universalisme et universalisation du particularisme » (Dimitrova, 2005). Effectivement, bien qu'un phénomène soit décrit comme global, différentes implications locales sont générées en fonction des adaptations et des interprétations et les spécificités locales tendent à l'universalisation. Le global et le local sont ainsi intrinsèquement liés, interconnectés et interdépendants (Dimitrova, 2005), notamment grâce à un réseau d'acteurs situés à diverses échelles d'intervention.

En effet, les acteurs locaux, dans les secteurs municipal, communautaire, syndical et privé, répondent aux transformations de l'échelle globale et aux impacts de celle-ci à l'échelle de la municipalité. De cette manière, les adaptations et les stratégies se font en réaction à des facteurs et processus globaux. Le local influence le global à son tour. Les acteurs tentent ainsi de mettre en valeur la singularité du local,

puisque les acteurs, dans divers secteurs, émettront des réponses différentes. Les avantages d'adopter une telle approche dans une recherche de cette envergure portent sur la possibilité de comprendre les phénomènes et processus globaux qui ne semblent pas perceptibles, lorsqu'étudiés à l'échelle globale. On trouve donc que les structures globales influencent l'échelle locale, mais que les structures sont habitées par ces acteurs qui font une différence par les stratégies qu'ils adoptent. Nous ne nions pas l'influence de l'échelle globale, mais nous voulons démontrer que les espaces locaux négocient cette influence. L'échelle locale prend alors toute son importance.

Dans le cadre de notre analyse, nous référons à un réseau d'acteurs et non pas d'agents, la différenciation entre un acteur et un agent étant nécessaire. Bien qu'un individu puisse être à la fois acteur et agent, ce dernier est le réalisateur de l'action, voire l'instrument de la réalisation (Lévy et Lussault, 2003b). Quant à l'acteur, qui peut être individuel ou collectif, il a un potentiel réflexif, une intentionnalité et une intériorité subjective qui lui permettent de mettre en œuvre les actions. Ce paradigme actoriel provient entre autres de la théorie de la structuration et reste complexe. Il n'en demeure pas moins que les actions collectives ou individuelles contribuent à l'organisation de l'espace tout en étant organisées par celui-ci (Lévy et Lussault, 2003b). Certes, le pouvoir d'action est inégal au sein de l'ensemble des acteurs : tous n'ont pas les mêmes capacités d'agir, ce que l'on nomme également l'*agency* (Gregory *et al*, 2009).

De même, cette *agency* interagit avec les structures globales (Gregory *et al*, 2009), comme la globalisation, qui ne sont pas exclusivement une main invisible nous gouvernant (Dicken, Peck and Tickell, 1997). Ce dynamisme est d'autant plus tangible aujourd'hui. En effet, avec les restructurations économiques globales, particulièrement avec la crise du fordisme, le processus de glocalisation a pris de l'importance : l'échelle d'action de la gouvernance territoriale passe de l'échelon national à l'échelon local (Frigon, 2008). Dans ce cas-ci, la gouvernance ne se résume pas aux fonctions des élus, mais implique une multiplicité d'acteurs :

« In this case, we can talk about a switch from local government to local governance. Analytically, the term governance recognizes that it is not just the formal agencies of elected local political institutions which exert influence over the pattern of life and economic make-up but also include a wide range of actors. Thus, local unions, transnational capital, corporations, and so forth enter into agreements with local government in order to stimulate the economy » (Goodwin and Painter, 1995: 636).

Un rôle grandissant a donc été imposé aux acteurs locaux, sans toutefois oublier les interactions entre ceux-ci et les structures globales, dont les personnes ne sont plus de simples instruments de réalisation. Au cours de l'analyse, des exemples de projets sur la table à Windsor seront soulevés afin de démontrer l'importance accrue du processus décisionnel assumé par les municipalités depuis les débuts de l'ère postfordiste. L'agrandissement du Casino, les projets de revitalisation du centre-ville et de Ford City les transformations relatives à la construction d'un second pont reliant Windsor et Détroit seront les trois projets soulevés dans les résultats et l'analyse.

1,2,5 La mondialisation dans le paysage

Au-delà de ces projets, l'émergence de la nouvelle économie post-industrielle, combinée avec une mondialisation croissante, laisse apparaître des reconfigurations rapides et flexibles des sites de production et de distribution (Cunningham-Sabot et Fol, 2009), et entraîne la création de nouveaux paysages par l'apparition d'une nouvelle économie de l'espace (Terkenli, 2005). En réalité, tel que le souligne Terkenli (2005 : 170), dans un contexte de globalisation croissante, le paysage reste l'expression directe des transformations géographiques : « the forces of geographical transformation find in the landscape their most direct and expressive medium and outlet ». Par le fait même, ces changements globaux apportent des mutations visibles dans le paysage physique local, impliquant une globalisation interne, soit une glocalisation matérialisée dans une unité géographique d'analyse : le paysage.

Certains auteurs se sont par ailleurs penchés sur la question de la mondialisation dans les paysages. Swaffield et Primdahl (2006) se sont attardés aux implications de la mondialisation dans l'analyse du paysage et des politiques en fonction de concepts spatiaux, alors que Zhu (2002) a analysé les impacts de la mondialisation industrielle sur le paysage industriel de Singapour. Cette recherche et celle de Kelly (2000) portant sur les paysages de la mondialisation, avec comme exemple l'espace économique des Philippines, démontrent bien que la mondialisation tend à se matérialiser dans les paysages. Ceux-ci sont notamment industriels, si l'on se

concentre sur le système productif industriel mondial. Dans un même ordre d'idées, Esparza *et al.* (2004) ont soulevé cette même question des impacts de la mondialisation sur les paysages, mais cette fois-ci dans le cas de Ciudad Juárez au Mexique, à la frontière avec les États-Unis. De ces quatre exemples de travaux, il en ressort que les effets de la croissance des échanges économiques internationaux sont bels et biens perceptibles. Néanmoins, malgré le fait que l'on puisse voir des paysages transformés par la mondialisation et les restructurations économiques globales, il n'en demeure pas moins qu'il y a une certaine variabilité entre ces paysages, particulièrement en fonction des différents contextes nationaux.

1,2,6 De la destruction créative

C'est d'ailleurs dans cette optique de transformations et de crises spatiales que le processus de destruction créative prend son importance. D'après Florida (1996), Castree et Gregory (2006), ainsi que Harvey (2007), le processus de destruction créative survient généralement en tant de crises, où les modes d'accumulation du capital, les modes d'organisation de la production et les formes de régulation du capital et de régulation sociale deviennent obsolètes. Pour ne citer que ces exemples, c'est entre autres ce qui est survenu lorsque nous sommes passés du système d'accumulation fordiste au système beaucoup plus flexible qu'est le postfordisme, où le néolibéralisme et le libre échange sont devenus le système d'accumulation du capital dominant.

D'abord décrit par Schumpeter en tant que processus économique (Florida, 1996), Harvey ajoute la variable spatiale au processus, une composante géographique, tout comme Florida (1996), dans son étude sur la destruction créative et les restructurations économiques du Midwest américain. En effet, Schumpeter évalue la destruction créative comme étant les transformations au sein des industries et des modes d'organisation de production tout en « révolutionnant les structures économiques de l'intérieur, en détruisant incessamment les anciennes, et en créant incessamment de nouvelles structures économiques » (Traduction libre, Schumpeter, 1942 : 83 *in* Florida, 1996 : 315). De cette manière, les rythmes économiques sont orchestrés par les rythmes technologiques. Le capitalisme serait alors marqué par ce processus de destruction créative (Fol et Cunningham-Sabot, 2010). De même, pour Schumpeter,

« the process of creative destruction extends across the industrial structure, involving both the creation of new industries through technological and organizational changes and, just as importantly, the underlying transformation of existing industries as they too are swept up by deep changes in technology and production organization. »
(Florida, 1996 : 315)

Or cette définition permet de donner au développement capitaliste une forme spatiale, notamment avec la destruction créative des environnements bâtis. « Bien souvent, dans une même aire métropolitaine, le processus se déroule simultanément. Des points communs entre divers processus globaux et des formes résultantes d'une dynamique spatiale spécifique peuvent ainsi être saisis » (Traduction libre, Henderson and Castells, 1987 :8).

P. Hall (1988) incorpora alors le processus dans l'analyse de problématiques spatiales, démontrant qu'un processus a priori a-spatial peut générer des effets spatiaux (Fol et Cunningham, 2010). C'est ainsi que Castree et Gregory (2006), en citant David Harvey, et Richard Florida (1996), ont repris le concept, en soulignant la spatialité inhérente à la destruction créative, notamment par le biais des transformations des paysages économiques et de la production capitaliste de l'espace par exemple. Le processus devient alors tant organisationnel que spatial : les changements dans les dynamiques de production, dans le système d'accumulation du capital et de régulation, ont vraisemblablement des implications spatiales (Florida, 1996; Castree and Gregory, 2006 and Fisher, 2011). Les espaces et les paysages sont ainsi détruits afin d'être recréés, et ensuite détruits à nouveau.

En structurant et déstructurant les espaces à son image, le capitalisme, sous sa forme changeante de l'accumulation du capital, crée alors des paysages géographiques distincts. Ainsi, on trouve que les diverses mutations des territoires et des paysages en fonction des crises d'accumulation du capital, par la construction et reconstruction des espaces et paysages, rappellent la dynamique spatiale incessante du processus de destruction créative (Fisher, 2011). Enfin, d'après David Harvey, « ce dynamisme perpétuel crée des espaces inégaux et est accéléré sous la pression de la mondialisation » (Traduction libre, Fisher, 2011 : 455).

Dès lors, en tenant compte des propos de ces différents auteurs, le processus de destruction créative dans les paysages devient plus tangible. Qu'il soit achevé ou non, le processus devient perceptible lorsque l'on peut associer les transformations dans le paysage aux changements dans le système d'accumulation du capital et aux restructurations économiques globales. À ce propos, le mémoire de Geoff Frigon (2008) sur la question de Windsor en tant que ville néolibérale est assez révélateur. En effet, la ville ayant été fortement touchée par l'érosion du système fordiste, certains projets de développement urbains reflètent sans nul doute les changements idéologiques et économiques, comme le projet de revitalisation du centre-ville (Frigon, 2008), encore inachevé à ce jour. Les paysages de la ville, à travers le temps et ses mutations, comptent désormais des éléments, voire des symboles, à la fois d'une économie essentiellement manufacturière, et des symboles d'une économie néolibérale et postfordiste d'autre part, tels que le *Ceasar's Casino* au centre-ville que l'on peut voir sur la figure suivante.

FIGURE 1,2 : CEASAR'S CASINO, CENTRE-VILLE DE WINDSOR

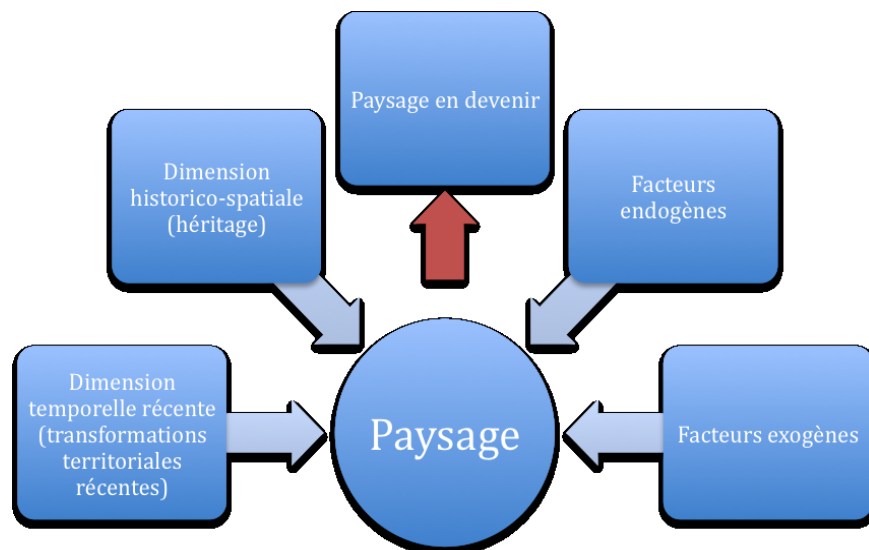


1,3 Le paysage, entre dynamisme et système de reproduction sociale

Les observations et interprétations de ces paysages de Windsor, que nous proposons sur les photographies de ce mémoire, sont au cœur de la géographie humaine. Dans un contexte historico-spatial spécifique, celui de Windsor ici, des « lectures » du paysage nous révèlent ses spécificités, son hétérogénéité ainsi que les interdépendances qui le composent. Le paysage nous permet ainsi d'appréhender certains phénomènes tangibles du terrain, mais il ne révèle pas l'entièreté de sa composition à l'observateur. En effet, plusieurs réalités complexes se combinent de sorte à créer une apparente cohérence, tenant pour acquises différentes strates du paysage.

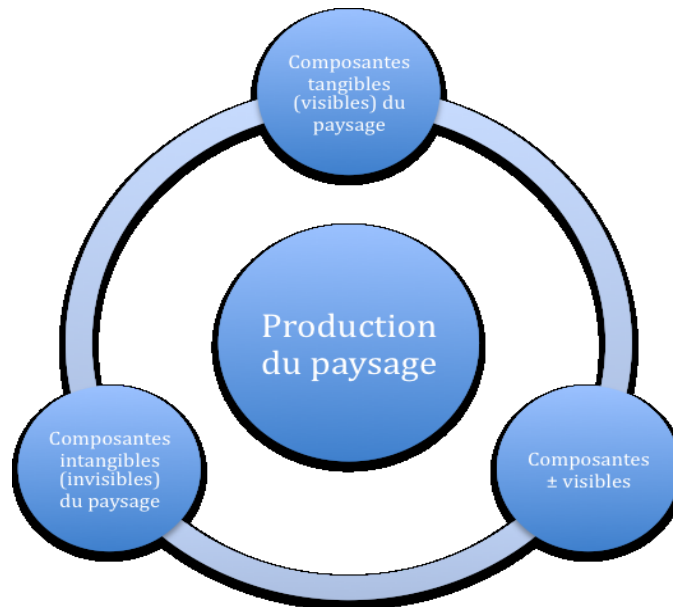
Tel qu'illustré ci-dessous, diverses dimensions et des facteurs exogènes et endogènes sont superposés à travers le temps, amenant certaines composantes du paysage à être tangibles ou intangibles (Marois, 2011). Il n'en reste pas moins que le paysage demeure un enjeu social fondamental (Cosgrove, 1989; Mitchell, 2000) et que plusieurs explications et définitions du concept sont possibles. De manière générale, dans la littérature, on retrouve des travaux traitant de différentes approches du paysage, dont l'approche culturelle des paysages et une approche plus politicoéconomique de ceux-ci. Afin de fournir une perspective plus holistique du concept, les deux approches seront présentées, mais c'est principalement sur une approche politicoéconomique du paysage que se basera notre analyse.

FIGURE 1,3 : LES DIFFÉRENTES COMPOSANTES DU PAYSAGE



D'après Marois 2011

FIGURE 1,4 : COMPOSANTES CONTRIBUTANT À LA PRODUCTION DU PAYSAGE



D'après Marois 2011

En outre, compte tenu du mouvement imposé par la mondialisation et des restructurations économiques globales, le paysage doit être perçu comme une réalité active, muable dans le temps. En tant qu'entité volatile, il est difficile de percevoir les oppositions entre le temps et l'espace ainsi qu'entre la culture et la nature. Il existe plusieurs manières de concevoir le paysage : paysage historique, d'implantation, de migration, le paysage en tant que représentation ou même les paysages phénoménologiques (Bender, 2002).

De ce fait, il est pertinent de considérer la définition proposée par Denis Cosgrove où le paysage n'est pas simplement une image graphique ou textuelle, il est

également une location physique qui n'est plus réduite au simple plaisir esthétique :

« [...] the word landscape both encompasses framed views of specific sites and the scenic character of whole regions; it applies equally to graphic and textual images as to physical locations. Through all these applications, landscape retains an unshakeable pictorial association, although this is no longer confined to the framed view or to aesthetic pleasure. » (Cosgrove, 2006 : 51)

En effet, dans une publication antérieure, Denis Cosgrove (1989) soulève que le paysage doit en fait être perçu comme une manière de voir (*a way of seeing*). En d'autres termes, il se conçoit comme une façon de composer et d'harmoniser le monde extérieur en tant que scène ou unité visuelle. Dans un même ordre d'idées, d'autres auteurs proposent des métaphores pour saisir l'essence du paysage. Barbara Bender (2002), James Duncan et Nancy Duncan (1988) et Don Mitchell (2000) suggèrent ainsi de voir le paysage en tant que texte culturel ou en tant que théâtre. C'est ce que l'on peut qualifier d'une approche plus culturelle du paysage.

Néanmoins, considérer le paysage en tant que théâtre ou spectacle tend à réduire les locaux au simple rôle d'acteur secondaire ayant peu d'impact ou de possibilité d'action, ce qui est tout à fait contraire à la réalité. Effectivement, les individus, tout comme les structures gouvernementales, sont des acteurs, et non des agents qui travaillent le paysage (Duncan, 1995; Mitchell, 2000). Ce point de vue nous conduit alors à adopter une approche politicoéconomique pour l'analyse du paysage.

En outre, tel que le propose Mitchell (2000) en critiquant l'idée de paysage en tant que simple texte ou scène, nous devrions appréhender le paysage comme un lieu de reproduction sociale et comme forme de régulation. C'est par ailleurs sur cette définition que nous proposons de nous concentrer afin de saisir le paysage de Windsor. Médiateur et intégrateur, le paysage est aussi un vecteur important dans les contestations sociales. En effet, en tant qu'objet construit socialement,

« landscape is like a commodity in which evident, temporarily stable, form masks the facts of its production, and its status as a social relation. As both form and symbol, landscape is expected by those who attempt to define its meanings to speak unambiguously for itself » (Mitchell, 2000 : 139).

D'autre part, la production de tout paysage nécessite la reproduction continuelle, en d'autres lieux proximaux ou lointains, d'autres paysages, ce qui nous rappelle le processus de destruction créative. En minimisant les possibilités de révolte, c'est-à-dire toutes oppositions au système d'accumulation et de production en place (néolibéralisme), les paysages ont l'effet de maintenir une certaine normativité. De cette manière, ils peuvent être considérés comme lieu d'intégration sociale, mais également d'hégémonie sociale, où un discours particulier domine, qui n'est souvent pas celui de la majorité. La production du paysage est donc faite en relation avec les contestations sociales. Ainsi, la forme de paysage résultante est celle des interactions et des impositions et le produit permet le maintien d'un ordre social qui semble naturel, où l'idéologie, le mode d'accumulation du capital dominant, devient « naturel » (Cosgrove, 1989 ; Mitchell, 2000).

Outre la notion du paysage en tant que lieu de reproduction, il doit également être vu comme une « forme de régulation, car il restreint les représentations et les expressions possibles dans une formation discursive » (Traduction libre, Mitchell, 2000 : 142). Considérant que le mode de reproduction d'une société permet de définir le régime d'accumulation du capital propre à celle-ci, le paysage est impliqué dans le processus de régulation de deux manières. Dans un premier temps, un régime d'accumulation donné, comme le fordisme, combiné avec un mode de régulation spécifique à une société, tend à favoriser le développement des certaines industries au détriment des autres, l'industrie automobile étant favorisée dans le cas de Windsor. De cette façon, l'environnement bâti, ou le paysage, peut devenir un refuge prisé pour le capital en temps de crise, la fixité du capital n'y étant que temporaire (Castree and Gregory, 2006).

Dans un second temps, le paysage est impliqué dans le processus de régulation puisqu'il est une partie constituante des institutions, des normes et des habitudes qui régulent la vie en société. Il peut donc illustrer le système de production et son organisation. À ce titre, les paysages deviennent les lieux où se croisent les pratiques et les discours (Mitchell 2000). Il peut être marqueur d'autorité territoriale et d'organisation : le paysage est empreint de cette autorité politique qui y inscrit ses symboles (Brice, 2007).

Dans cet ordre d'idées, il est fondamental de souligner que l'exercice du pouvoir est une variable importante au niveau spatial, les modes de gouvernance et de

planification différant entre chaque territoire. En ce sens, les villes frontalières demeurent des cas particuliers puisqu'elles se trouvent à l'intersection entre deux territoires nationaux différents. Bien plus que la simple limite d'un territoire en déterminant l'étendue spatiale, la frontière est une zone de contact, un espace de relations (Milhaud, 2001). Dans son mémoire, Milhaud (2001) soulève l'importance de saisir les discontinuités existantes entre deux villes frontalières, soient Windsor et Détroit, afin de comprendre la géographie des relations. Tel que soulevé par Foucher (1991 : 8), les frontières sont des « constructions géopolitiques datées, inscrites dans l'espace ». Suivant cette perspective, la ville frontalière nous permet ainsi d'appréhender les diverses conséquences de la croissance de l'intégration économique à l'échelle nord-américaine et mondiale. À cet effet, il importe de considérer plusieurs échelles spatiales et temporelles lorsqu'une zone frontalière est étudiée (Claval, 1974). Le territoire frontalier est nécessairement marqué par l'échelle internationale alors que dans le même temps, historiquement, le territoire vit des transformations locales, nous amenant à soulever ce qui semble être un paradigme frontalier, bien présent à Windsor.

1,4 Synthèse

Tout au long de ce mémoire, nous ne traiterons que peu de la question frontalière à Windsor et de la géographie des relations qu'elle entretient avec Détroit. Notons toutefois que l'histoire de Windsor est indissociable de cette frontière. Le contexte historique et local importe énormément, particulièrement dans l'analyse des

paysages, qui sont, comme nous l'avons vu, des systèmes de représentation, des espaces de lutte fondamentaux à propos de la régulation sociale (Mitchell, 2000) et des systèmes de production et d'accumulation du capital (Harvey, 2007). Construits par la société tout en contribuant à former cette dernière, les paysages sont sujets aux restructurations économiques globales et aux transformations dans le système productif, comme ce fut le cas lors du déclin du fordisme et de la montée des politiques et stratégies néolibérales. Sujets au processus de destruction créative, les paysages sont en constante mutation. Affectés par des structures globales, ils le sont également par les acteurs au niveau local, qui négocient ces processus globaux et adoptent des stratégies en fonction du contexte de Windsor.

C'est d'ailleurs ce contexte que nous vous présentons dans le chapitre suivant. Nous abordons la genèse des territoires et paysages de Windsor, par la présentation des quartiers centraux étudiés, pour par la suite énoncer les problématiques auxquelles fait face Windsor. Enfin, aux vues de ces enjeux contemporains, nous énoncerons les objectifs de la présente recherche.

2. Genèse des transformations territoriales, problématique et objectifs de recherche

D'abord développée comme centre de détaillants fournissant des biens manufacturiers au marché américain, Windsor a pris un essor considérable, particulièrement depuis le début du 20^e siècle. En effet, la localisation stratégique de Windsor a grandement avantagé le développement de celle-ci. C'est en 1904 que le secteur automobile, en étroite relation avec Détroit, prend son importance capitale à Windsor, lorsque Ford y installe une usine afin de profiter de l'ouverture du marché canadien et de l'Empire britannique. Dès lors, la ville ontarienne devient le principal satellite de Détroit, capitale mondiale de l'automobile. Au fil des années, d'autres usines axées sur la production d'automobiles et de pièces automobiles ouvriront leurs portes, de sorte qu'aujourd'hui, la part de la population active dans le secteur automobile à Windsor demeure fort importante. Les principaux employeurs se comptent sur les doigts d'une main et en font partie les trois géants de l'automobile soient Ford et Chrysler essentiellement (Milhaud, 2001), GM s'étant retiré graduellement à partir de 2008.

En tant que capitale canadienne de l'industrie automobile, la ville s'est assurée d'être au cœur de cette industrie décrite comme étant au premier plan de la mondialisation, particulièrement avec la diffusion de ses activités productives à travers plusieurs pays (Price and Kulisek, 1992; Milhaud, 2001; Spatz and Nunnenkamp, 2002). Le passage du fordisme au postfordisme, à une économie

beaucoup plus tournée vers le libre-échange et les services, a, de cette manière, provoqué son lot de conséquences sur les paysages de Windsor. Aujourd'hui encore, Windsor porte les marques de ces transformations : çà et là, on rencontre des paysages déstructurés, parfois en restructuration, parfois laissés à l'abandon. Bien que la ville s'attarde à diversifier sa base économique, des cicatrices des restructurations économiques globales sont toujours visibles.

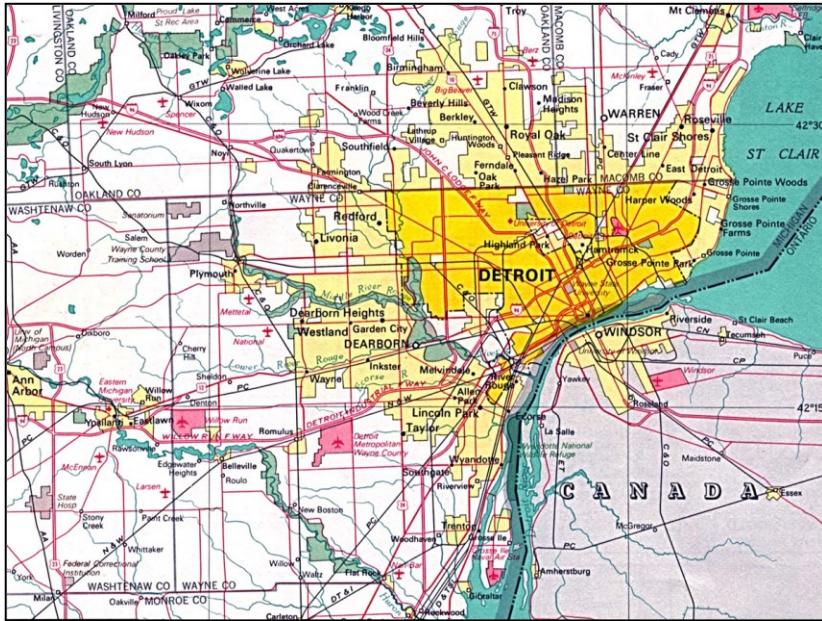
2,1 Genèse des transformations territoriales

L'approche historico-spatiale présentée dans le chapitre précédent prend ici tout son sens. En acquérant des connaissances sur les héritages passés de Windsor, il devient possible de saisir à la fois les paysages actuels et à la fois les processus de structuration et déstructuration de ceux-ci en cours dans cette entité urbaine. En d'autres termes, la connaissance d'éléments historiques est nécessaire afin d'obtenir une meilleure compréhension des paysages actuels de Windsor. La genèse des transformations territoriales est donc présentée ici, après quoi nous abordons la problématique de l'industrie automobile et des restructurations économiques globales, tant cycliques que structurelles y étant liées, et leur implication dans cette transformation des paysages.

Des Border Cities à Windsor

La position stratégique de Windsor a fait de cette ville ontarienne une porte d'entrée principale au Canada jusqu'à récemment, notamment avec l'accessibilité au marché américain et la présence de diverses infrastructures de transport. Les débuts de la ville sont par ailleurs totalement associés à la Rivière Détroit et à sa voisine américaine, Détroit (Price and Kulisek, 1992). Néanmoins, l'éloignement de Windsor par rapport aux grands centres canadiens autrefois compensé par les liens étroits avec les États-Unis vient aujourd'hui mettre un bémol aux avantages de localisation stratégique passés (Milhaud, 2001). Localisée dans le comté d'Essex en Ontario, Windsor se trouve à l'extrémité méridionale du Canada, en périphérie des grands centres canadiens, est entourée par les municipalités de LaSalle et de Tecumseh et fait face à Détroit, capitale déchue de l'industrie automobile.

FIGURE 2,1 : LOCALISATION DE WINDSOR, ONTARIO

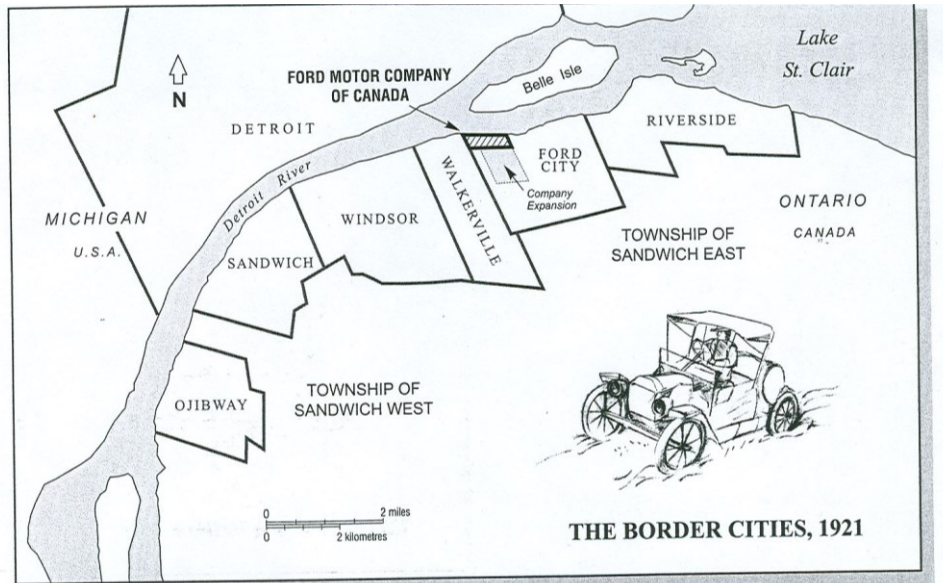


Source : American Action Report. 2011. Detroit-Windsor map. En ligne : http://americanactionreport.blogspot.ca/2011_06_01_archive.html. Page consultée le 17 septembre 2012.

De plus, la ville est localisée aux abords de la Rivière Détroit et à proximité des Grands Lacs, ce qui a favorisé son développement tant économique que démographique, notamment avec l'introduction de bateaux à vapeur dans la région en 1810 (Milhaud, 2001). L'aire géographique occupée par la ville actuelle diffère toutefois de ce qu'elle était à la fin du 19^e siècle et au début du 20^e. En effet, Windsor est entre autres composée aujourd'hui de quatre grands quartiers, autrefois des villes (towns) en elles-mêmes appelées *The Border Cities*. Ojibway et Riverside sont également incluses, mais ne seront pas abordées afin de limiter l'aire géographique à l'étude.

Bien entendu, la superficie actuelle occupée par les Windsorites résulte d'un étalement urbain progressif, mais c'est aux abords de la Rivière Détroit que le développement a été entamé. Par ailleurs, Sandwich Towne, Windsor, Walkerville et Ford City (East Windsor) ont été forcées à l'amalgamation en 1935 pour former Windsor, en raison de troubles financiers et d'offre de services notamment (Price and Kulisek, 1992). Windsor est donc un amalgame de quatre villes différentes, illustrées sur la figure suivante, réunies en une seule ville. Cette fusion historique est d'ailleurs toujours visible aujourd'hui : les quatre principaux quartiers (près de la Rivière Détroit) sont très différents, notamment par les fonctions urbaines qu'on y retrouve, mais également par une organisation spatiale et une architecture urbaine fort différentes. L'histoire de Windsor comporte donc plus d'une particularité et plus d'une spécificité que nous trouvons importantes à relever et que nous vous présentons à la page suivante.

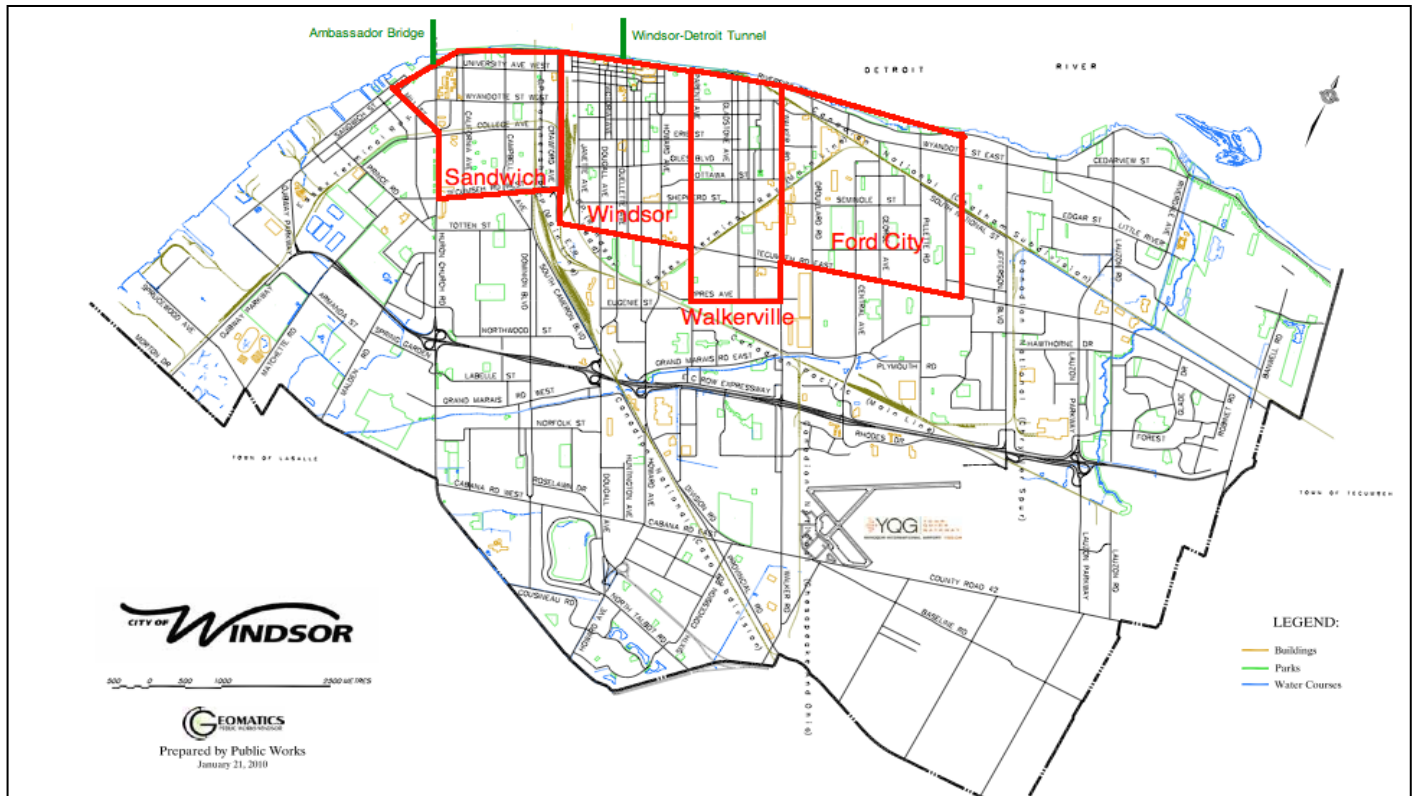
FIGURE 2,2 : LES BORDER CITIES



The Border Cities, 1921. Drawn by Jane Davie, Cartography Office, Department of Geography, University of Toronto.

(Roberts 2006 : 10)

FIGURE 2,3 : DÉLIMITATIONS APPROXIMATIVES ACTUELLES DES BORDER CITIES



D'abord centre de villégiature et centre des fonctions administratives par la suite, Sandwich se situe au nord-ouest de Windsor (délimitations actuelles), en bordure de la Rivière, et est le lieu d'implantation des colons du 18^e siècle. Certains bâtiments et panneaux rappellent en outre ce passé facilement oublié par la présence d'édifices plus modernes ou d'infrastructure du 20^e siècle. Cette partie de la ville ne fut jamais vraiment industrielle malgré la volonté de ses habitants. De même, elle perdit son attrait pour la villégiature avec la pollution croissante de la Rivière Détroit, suite à l'industrialisation croissante aux abords de la rive opposée, à Détroit, et les fonctions administratives quitteront progressivement cette aire en direction de Windsor, où l'essor en terme économique et de population est fulgurant.

La construction de l'*Ambassador Bridge* en 1929 n'aura pas l'effet escompté non plus à savoir celui de permettre l'essor économique de la ville de l'époque : Sandwich comptait sur le projet pour la création d'emploi, mais ceux-ci n'arriveront jamais puisque le trafic routier est dévié vers l'extérieur de Sandwich en direction de l'autoroute principale, en dehors de la ville. La ville a donc perdu peu à peu sa fondation identitaire, mais les anciens bâtiments administratifs sont aujourd'hui restaurés ou en restauration pour de nouveaux usages. Constituant ainsi une nouvelle phase de l'histoire de Sandwich (Price and Kulisek, 1992), comme le représente la photographie du Centre culturel de Sandwich, anciennement le palais de justice ci-dessous.

FIGURE 2,4 : MACKENZIE HALL AUJOURD’HUI CENTRE CULTUREL, JADIS PALAIS DE JUSTICE DU COMTE D’ESSEX, SANDWICH TOWNE



Adjacente à Sandwich Towne se trouvait Windsor City, point central dans le développement industriel de la ville, grâce entre autres à la création d’un transbordeur reliant la rive américaine industrielle à la rive canadienne en plein essor. C’est particulièrement avec l’aide des développements dans les modes de transport (transbordeur, chemin de fer et autoroutes) que cette partie de la ville s’est grandement développée dès la moitié du 19^e siècle. Windsor a attiré toujours plus d’investissements, d’entreprises et de population en quête d’un emploi et devient, avec Walkerville, le noyau industriel du Windsor contemporain. Très rapidement, Windsor City affiche une expansion arrivant aux limites des deux autres villes adjacentes : Sandwich Towne et Walkerville (Price and Kulisek, 1992). L’espace occupé par la ville de Windsor du 19^e et du début 20^e siècle constitue aujourd’hui en grande partie le centre-ville (*Heart of Windsor*) et compte

maintenant une base économique plus variée avec en particulier les fonctions administratives publiques, et plusieurs activités en lien avec l'économie tertiaire (Milhaud, 2001). On remarque par ailleurs la place prépondérante du *Caesar's Casino* dans le paysage du centre-ville présentement, complètement à gauche, en blanc, sur la figure suivante.

FIGURE 2,5 : LE CENTRE-VILLE DE WINDSOR VU DE DÉTROT



Quant à Walkerville, elle se trouve à la limite est du centre-ville actuel, anciennement Windsor City. Fondée par Sir Hiram J. Walker, Walkerville est aujourd'hui fusionnée à Windsor et forme l'un des quartiers de la ville et constitue la plus vieille aire industrielle de la ville. Elle est adjacente à *Ford City*, mais diffère en plusieurs points. Le développement du quartier, avec la création de la distillerie de Sir Walker, a été extrêmement contrôlé et l'architecture contraste véritablement

avec celle des autres quartiers de Windsor. En effet, le standard élevé de design urbain fait du *townscape* de Walkerville un milieu à part. Son développement montre un contrôle rigoureux de l'espace ; les rues sont divisées de sorte à représenter la hiérarchie salariale des employés de la distillerie : des rues pour les ouvriers, des rues pour les superviseurs et finalement, des rues pour les cadres de l'entreprise (Price and Kulisek, 1992).

FIGURE 2,6 : HABITATION COSSUE DU QUARTIER WALKERVILLE



En ce qui a trait à Ford City, il s'agit également d'un espace particulier. Aujourd'hui enclavé entre ses industries et des terrains vagues contaminés, le quartier, autrefois une ville à part entière, s'est développé grâce à la venue d'une usine

d'assemblage de Ford en 1904. Alors que Walkerville vécut une croissance mesurée, Ford City ne fut pas construite pour durer (Répondant 8, secteur communautaire, 2011). Les propos de Price et Kulisek (1992 : 25) sont par ailleurs assez éloquentes : « In this creation of an instant town wedge in between industry and rail lines lay the ingredients for later urban decay ». Une masse importante de travailleurs est arrivée avec la croissance de l'industrie automobile et des emplois y étant liés ; s'en est suivi le développement hasardeux du territoire, Ford City n'accordant pas une réelle importance à l'aménagement structuré du territoire. Avec cette croissance de la population, la demande en service a elle aussi crû de manière importante, augmentant ainsi la dette de la ville. L'insolvabilité de Ford City la poussa donc à accepter sans trop d'hésitation l'annexion à Windsor City, Sandwich Towne et Walkerville en 1935 (Price and Kulisek, 1992 ; Répondant 8, secteur communautaire, 2011).

Les années 40 à 70 furent des années de croissance appréciable dans ce quartier de la ville. Néanmoins, la croissance fut d'abord ralentie dans les années 50 avec le départ de l'usine d'assemblage Ford et ensuite freinée à partir des années 70 et 80, années marquées par la décroissance progressive du quartier (Répondant 8, secteur communautaire, 2011). Aujourd'hui, Ford City évoque encore son passé de classe ouvrière (Price and Kulisek, 1992), notamment par des murales, et l'abandon de l'artère principale témoigne de son passé manufacturier maintenant obsolète, éléments sur lesquels nous reviendrons dans le chapitre des résultats.

FIGURE 2,7 : MURALE À L'ABANDON, FORD CITY BUSINESS DISTRICT



Croître face à Détroit

Certains auteurs, dont David Roberts (2006), s'accordent pour dire que Windsor a grandi dans l'ombre de Détroit, sa voisine américaine. Certes, sans cette dernière, Windsor ne serait pas ce qu'elle est aujourd'hui, et son développement y est intrinsèquement lié. Mais la ville ontarienne n'est pas une copie conforme de Détroit, bien que certains éléments se recoupent et que nous ne puissions nier les liens étroits que les deux villes ont entretenus au fil du temps. En effet, dès 1910, la raison majeure de la croissance rapide de Windsor est la proximité de Détroit, notamment via l'implantation de *branch plant* du côté canadien de la frontière (Milhaud, 2001). Très rapidement, avec la signature de différents traités et pactes

entre les États-Unis et le Canada, comme le Pacte de l'automobile en 1965, ainsi que des accords successifs de libre-échange, le passage Windsor-Détroit devient un *gateway* majeur. Windsor a ainsi ouvert le marché canadien aux entreprises américaines, et ce, dès la moitié du 19^e siècle, ouvrant également la porte à des répercussions locales indéniables. Le commerce frontalier a donc revêtu une importance capitale pour Windsor et Détroit, bien que ce commerce bilatéral ait chuté depuis quelques années déjà (Milhaud, 2001, Répondant 12, secteur privé, 2011).

En effet, depuis la signature du traité de l'automobile en 1965 (*Auto Pact*), l'industrie automobile de Windsor s'est profondément intégrée à l'industrie automobile états-unienne, notamment avec les trois géants de l'automobile soient Chrysler, Ford et General Motors. Avec l'intégration, il se trouve que la majorité des produits sortants des fournisseurs de Windsor traversaient la frontière à un certain point dans la chaîne de production. Ainsi, nous pouvons soulever que la production automobile dans la ville ontarienne était en quelque sorte un précurseur à la production globalisée qui se mit en place au tournant des années 70, à l'exception du fait que la production était essentiellement intégrée à travers la frontière américano-canadienne plutôt qu'à l'échelle globale (Rutherford and Holmes, 2004; Anderson, 2011).

Dans le cas de l'industrie automobile, il est indiscutable que le partenariat entre Détroit et Windsor a contribué à développer cette dernière. Il semble toutefois,

pour certains auteurs, tels que Jean Chaussade (Milhaud, 2001), que l'apparente osmose économique et financière reliant les deux villes a démontré plus une dépendance socio-économique de l'une par rapport à l'autre qu'un équilibre entre les deux partenaires. En effet, Détroit a longtemps été le partenaire favorisé dans les échanges industriels : les *branch plants* s'établissaient du côté canadien alors que le siège social, au début du XX^e siècle demeurait à Détroit. Les avantages locaux et régionaux de Windsor se sont ajoutés à ceux de la localisation : la faiblesse du dollar canadien et des salaires canadiens ont été des arguments de poids (Milhaud, 2001; Répondant 12, secteur privé, 2011). Mais la dépendance, bien que présente, n'était pas et n'est toujours pas totale envers Détroit. On peut en déduire une relation jadis asymétrique avec l'essentiel de la recherche et du développement fait du côté américain, mais Windsor a su profiter du transfert de technologies avec l'installation des usines d'assemblages et de transformation de pièces automobiles sur son sol. De manière générale, le réseau de sous-traitance du secteur automobile a ainsi mis à profit des relations industrielles croissantes entre les deux partenaires (Milhaud, 2001).

Néanmoins, outre ces relations industrielles, peu de coopération existe entre les deux villes à l'échelle locale, et Détroit est même devenu l'antimodèle de Windsor. En d'autres termes, Windsor cherche à se dissocier de Détroit et la montrer en tant que l'exemple à ne pas suivre. Les propos d'Olivier Milhaud (2001) sont par ailleurs fort éloquents : « La frontière apparaît donc comme un lieu d'échanges, mais certainement pas comme un lieu d'indifférenciation spatiale. La discontinuité

majeure se voit dans les paysages urbains [...] » (Milhaud, 2001 : 85). Il est effectivement surprenant de constater une absence quasi totale de dynamiques urbaines entre les deux rives de la frontière, malgré le désir de tirer avantage de la localisation de Windsor (Répondants 1, 6 et 9, secteur municipal, 2011). Toutefois, pour le secteur privé, les relations persistent (Répondants 4 et 12, secteurs académique et privé, 2011).

Hormis la mention de Windsor en tant que *gateway* internationale et de son front de mer avec la Rivière Détroit, la ville de Détroit est absente des documents de planification de la ville ontarienne (Planning department of Windsor, 1999 ; Planning department of Windsor, 2007). Le paradoxe devient clair : parfois la frontière est présente et tangible, particulièrement dans les dossiers de sécurité et elle semble parfois absente, comme dans le cas des documents de planification et d'aménagement territorial. Le plan de développement officiel de la ville de Windsor, *City of Windsor Official Plan* (Planning department of Windsor, 2007), propose entre autres une vision large de l'avenir et quelques objectifs précis dont ceux d'être une ville viable possédant un environnement qui soit durable, de développer une économie vibrante, de maintenir un gouvernement local effectif et responsable ainsi que de conserver une communauté vibrante, dynamique et sécuritaire. De même, les deux plans de développement officiels de la ville soulèvent la volonté de cohésion urbaine, en mettant l'emphase sur le centre-ville, objet d'attentions particulières. Ce dernier objectif rappelle immédiatement le sort qu'a subi Détroit : une décroissance économique du centre-ville, une fuite de sa

population vers les banlieues et la croissance de problématiques urbaines telles que la violence en lien avec l'abandon progressif de cet espace urbain (Milhaud, 2001). Dès lors, Windsor cherche à développer une certaine contre-urbanité : Détroit devient le modèle à ne pas suivre et Windsor se développe en opposition à celle-ci, en cherchant à éviter les mêmes erreurs et à se créer une identité propre. Ce désir de différenciation est, tel que soulevé par Olivier Milhaud en 2001, encore fortement visible dans les paysages urbains; en voici d'ailleurs trois exemples.¹

FIGURE 2,8 : WINDSOR FACE À DÉTROIT.



Sur cette photographie, il est possible d'observer le développement urbain différencié. Effectivement, la ville de Détroit (à gauche) affiche une densité urbaine beaucoup plus grande que Windsor (à droite). De même, dans ses efforts de conservation d'un environnement viable et durable, la rive de Windsor demeure beaucoup plus verte et moins bétonnée que la rive américaine. Les jardins en

¹ Les photos présentées ici ont toutes été prises en bordure de la Rivière Détroit, de part et d'autre de celle-ci ou sur un navire entre les deux rives.

bordure de la Rivière du côté ontarien font d'ailleurs l'objet d'attention particulière dans la planification urbaine de Windsor et constituent une aménité non négligeable mise en valeur par les planificateurs urbains : « We really tries to promote trees and green spaces in the last years. Windsor is defenitly in the forefront » (Répondant 9, secteur municipal, 2011).

FIGURE 2,9 : ODETTE SCULPTURE PARK, RIVE ONTARIENNE DE LA RIVIÈRE DÉTROT



Face à Détroit, Windsor a su développer son front de mer avec la création de parcs et jardins afin d'embellir l'image de la ville. Dans le cas d'*Odette Sculpture Park* que l'on voit ici, l'art urbain est mis de l'avant, avec la création de différentes sculptures faites par une multitude d'artistes canadiens. La différence de paysage dans le

développement des rives est donc assez marquante, tel que démontré par ces deux figures suivantes où les paysages sont contrastés entre Détroit et Windsor.

FIGURES 2,10 ET 2,11 : PAYSAGES CONTRASTES : L'AUSTÉRITÉ DU RENAISSANCE CENTER (DÉTROIT) DEVANT LE BLANC IMMACULÉ DU CAESAR'S CASINO (WINDSOR).



Ici, les deux figures de proue se font face, s'opposent, de part et d'autre de la Rivière. Du côté de Détroit, le *Renaissance Center*, symbole de la reprise économique du secteur automobile après le déclin suivant le fordisme, s'élève et s'impose dans le paysage urbain, par sa taille, mais également par sa teinte austère. Sur l'autre rive, le *Caesar's Casino*, symbole des tentatives de diversification économique et du passage à une économie plus tertiaire, se dresse dans le paysage de Windsor. Bien que la figure 2,11 (à droite) ne puisse le démontrer, le casino s'impose aussi dans l'espace urbain de Windsor, par sa taille, mais également par le

blanc impeccable qui le recouvre, peut-être symbole du tourisme vacancier dans les régions chaudes ou méditerranéennes par exemple.

Malgré les différences, avec les restructurations économiques globales et les restructurations dans l'industrie automobile, certains paysages de Windsor évoquent ceux du Détroit actuel, des paysages abandonnés, où la destruction n'a pas encore été soumise au processus de création, ou du moins où le processus n'est pas complété.

2,2 Problématique et objectifs de recherche

Il s'agit bien là du processus que nous voulons exposer, celui de la destruction créative des paysages, en relation avec les processus politico-économiques globaux et les acteurs locaux. Le défi semble intéressant dans ce qu'il pourra révéler quant à la complexité des transformations globales, comme avec la toute nouvelle division internationale du travail de l'industrie automobile, et ses impacts sur les espaces urbains. Les mutations du système productif de cette industrie, avec particulièrement le passage du fordisme au post fordisme, ont été très importantes et se révèlent être un excellent exemple des transformations induites par la mondialisation économique. La nouvelle mobilité accentuée des capitaux et les avancées technologiques ont permis aux industriels de l'automobile de transformer

leur chaîne productive à l'échelle globale, en formant notamment des grappes productives.

On retrouve d'ailleurs certaines concentrations géographiques du secteur automobile dans le sud de l'Ontario dans le comté de Windsor-Essex (Rutherford and Holmes, 2007) où l'industrie automobile y employait, avant la crise économique et financière de 2008, près de 150 000 personnes pour les différentes étapes de la chaîne productive (Rutherford and Holmes, 2004). En tant que huitième producteur mondial de véhicules motorisés, environ 90 % de la production automobile canadienne est concentrée dans la province ontarienne entre Windsor et Oshawa, totalisant près de 50 000 travailleurs dans l'industrie d'assemblage automobile auxquels s'ajoutaient 100 000 autres travailleurs dans la fabrication de pièces automobiles (Rutherford and Holmes, 2004). Il convient donc de souligner l'importance de ce secteur économique dans la région et que les transformations dans une économie globalisée permettant la toute nouvelle division internationale du travail ont des impacts marqués au niveau local, dans les emplois par exemple. En modifiant la géographie de la production, la géographie du travail et les paysages de Windsor sont remodelés au fil du temps.

L'industrie automobile se trouve donc dans le paysage social et physique de Windsor. Or, ces changements structurels face à une conjoncture économique globale en mutation sont venus s'ajouter à la complexité inhérente de cette industrie, dont nous avons décrit les différentes ramifications précédemment.

L'augmentation de la compétition nationale, continentale et globale et l'intégration économique croissante continentale et internationale agissent ainsi au niveau local à Windsor, en créant une nouvelle géographie de la ville.

De plus, même si l'industrie automobile ontarienne a très bien performé dans les années 90, certains développements récents ont augmenté de manière significative la compétition et les incertitudes quant au futur de l'industrie. L'implantation de nouvelles usines stagne par ailleurs depuis le milieu des années 80. Aujourd'hui, plusieurs autres acteurs internationaux sont entrés dans le processus : le Mexique, notamment *via* l'ALENA, et la Chine et l'Inde, pour ne nommer que ces pays, contribuent à l'accroissement de la compétition dans le système productif automobile globalisé avec la fabrication de certaines composantes de véhicules (Holmes, Rutherford and Fitzgibbon, 2004 ; Rutherford and Holmes, 2007).

Certes, la ville de Windsor demeure spécialisée dans la production de certains équipements et dans le moulage, mais les salaires compétitifs des autres pays producteurs portent atteinte à la production ontarienne. De même, Windsor fait face à l'importance croissante du secteur tertiaire, comprenant les services spécialisés et autres. La situation de Windsor étant loin d'être aussi dramatique que celle de Détroit, il n'en reste pas moins que la ville frontalière ontarienne subit des transformations dans ses paysages pour lesquelles le système productif en lien avec la nouvelle division internationale du travail et les restructurations économiques globales ne sont pas étrangers (Holmes, Rutherford and Fitzgibbon,

2004). L'industrie est en baisse devant la compétition laissant un espace dans la demande de travail qui se doit d'être complétée par d'autres secteurs pour que l'économie de Windsor demeure saine.

Effectivement, le développement économique de Windsor est actuellement basé sur la promotion de la ville en tant que plate-forme d'investissements où les plus grands projets reçoivent le plus d'attention et où on tente de renforcer les industries du tourisme, du loisir, mais également l'industrie manufacturière pour ne nommer que ces exemples de marketing territorial (Frigon, 2008; Répondant 6, secteur municipal, 2011). Cette direction prise par les décideurs locaux agit alors à la fois sur l'industrie, mais également sur les travailleurs, ce qui se répercute par le fait même sur la géographie du travail dans la région. Au-delà des impacts sur l'emploi, d'autres effets sont ressentis sur les services aux entreprises et consommateurs et sur les valeurs mobilières. Cette situation représente, pour les leaders locaux un véritable défi pour attirer de nouvelles industries dans cette ville jadis dominée par l'industrie automobile (Répondants 1 et 15, secteur municipal, 2011).

Voilà qu'aujourd'hui, à travers la ville, on observe de multiples transformations de ces paysages, qu'ils soient déstructurés ou en structuration. Sous les impacts des restructurations économiques globales et des transformations dans les systèmes d'organisation de la production, des paysages sont détruits, parfois au profit d'une reconstruction, mais parfois laissés à l'abandon. Dans certains quartiers de

Windsor, comme dans Sandwich, Ford City et le centre-ville, on retrouve des espaces abandonnés, livrés au seul sort du temps. Alors qu'en dehors des quartiers centraux, comme en banlieue, mais également en dehors des limites administratives de la ville, tel qu'à Oshawa, des paysages sont créés, laissant croire un instant aux possibilités de la nouvelle économie tertiaire, ou au plus grand potentiel de marché de municipalités plus près de Toronto.

Ainsi, les paysages abandonnés deviennent des sujets de préoccupation constante de la part des citoyens et de certains acteurs engagés au niveau municipal et communautaire. Ces derniers, en plus des acteurs des secteurs syndical et privé, doivent conjuguer avec les impacts de la destruction créative des paysages urbains. Redynamiser le centre-ville est donc devenu un objectif premier, tout comme revitaliser les quartiers adjacents au cœur de la ville, qui ont eux aussi ressenti les impacts du processus. Toutefois, comme nous le verrons plus loin, les capitaux, insuffisants, ne parviennent pas à reconstruire les espaces détruits. Ça et là, la ville semble perforée à certains endroits, avec des paysages abandonnés qui tardent à être reconstruits.

C'est donc dans ce contexte précédemment exposé que la ville de Windsor en Ontario a subi des transformations au sein de son territoire, des transformations imputables d'une part à des processus ayant cours à une échelle mondiale et à des négociations locales d'autre part. Dans cette perspective, les objectifs poursuivis se définissent autour des questionnements suivant le processus de destruction

créative, notamment ceux portant sur la manière dont les paysages locaux s'imbriquent et s'organisent au sein d'une structure globale, représentée par l'industrie automobile. Le principal objectif de la recherche est donc de démontrer comment le processus de destruction créative s'opère à Windsor et quels sont les impacts de ce processus. En d'autres termes, nous tentons de voir quelles sont les relations entre les processus politico-économiques globaux, les espaces locaux, représentés par les paysages urbains, et les acteurs locaux, qui doivent négocier les transformations paysagères.

Plus précisément, nous déterminerons par quels moyens ces paysages sont influencés par les processus de restructuration économique globale et de restructuration dans les systèmes et modes de production de cette industrie. Nous chercherons par la suite à saisir quels sont les paysages abandonnés et émergents résultants de ces restructurations et comment la destruction créative s'est déployée à Windsor. De cette manière, nous pourrions voir quel est le rapport entre le local et le global, et quelle est la part de responsabilité des processus globaux dans la transformation des espaces locaux.

De plus, les paysages n'étant pas neutres, mais plutôt le résultat de l'interaction entre les acteurs et les processus politico-économiques globaux, nous cherchons à appréhender le réseau d'acteurs responsables des dynamiques territoriales, c'est-à-dire qui négocient et adaptent les processus globaux en fonction du contexte local. Nous établirons ainsi quelles sont les stratégies favorisées par ces derniers en

réaction avec la destruction paysagère. De cette manière, il sera plus aisé de saisir les rôles de la gouvernance territoriale et des restructurations économiques de l'industrie automobile dans la construction de la territorialité.

Afin de parvenir à ces objectifs, des observations du paysage et la création d'un répertoire photographique, accompagnées d'entrevues directes avec divers acteurs sociaux de différents secteurs, ont été les méthodes privilégiées. La section suivante se veut d'ailleurs être la présentation de la méthodologie employée afin de réaliser ce mémoire.

3. Méthodologie

La méthodologie du mémoire est basée sur une étude des influences des processus et systèmes globaux sur la déstructuration et la structuration des paysages à l'échelle locale, soient les paysages de la ville de Windsor en Ontario. La recherche tente donc d'établir comment le processus de destruction créative des paysages a lieu à Windsor et quelles en sont les causes et les manifestations. À ce titre, nous cherchons à connaître la part de responsabilité des restructurations économiques globales, via l'industrie automobile et quels sont les autres acteurs qui interviennent dans le processus. Elle vise également la compréhension les principaux enjeux découlant des transformations territoriales et l'exploration des stratégies adoptées par le système d'acteurs. Afin de parvenir à ces objectifs, des observations du paysage et la création d'un répertoire photographique, accompagnées d'entrevues directes avec divers acteurs sociaux de différents secteurs, ont été les méthodes privilégiées.

L'utilisation de plusieurs méthodes ne découle pas d'une volonté d'articuler une vérité simple, mais plutôt d'explorer différentes associations complexes, qu'elles soient culturelle, sociale, spatiale ou historique. Dès lors, les entrevues, la littérature et des modes de représentations visuelles, ici la photographie, deviennent une triade nous permettant de recueillir des données multiples, de les structurer et les interpréter afin de pouvoir les analyser.

Dans ce chapitre, nous présentons donc dans un premier temps l'approche et la perspective choisies afin de saisir les transformations territoriales ayant eu cours à Windsor avec l'encrage de l'industrie automobile. Dans un deuxième temps, nous élaborons sur la création d'un répertoire photographique et finalement sur la sélection des acteurs interrogés et le schéma des entrevues.

3,1 Une approche structurelle dans une perspective historico-spatiale

La question du paysage est multiple et complexe. Tel que mentionné précédemment, il est fondamental de considérer les paysages et leur évolution dans leur contexte à la fois historique et à la fois spatial. Dès lors, le paysage devient une entité historico-spatiale constamment en processus de formation et déformation, incorporant la variable temporelle dans sa construction (Bender, 2002).

Par ailleurs, le paysage est un construit social, où plusieurs acteurs au fil du temps entrent en ligne de compte dans la structuration de ce dernier. De ces faits, l'approche structurelle semble de mise, en considérant la complétude d'interrelations complexes dans un ensemble qu'est le paysage (Lévy et Lussault, 2003b). Les structures générales sont alors priorisées par rapport à une approche idiographique. Le sociologue urbain Manuel Castells, avec l'influence du structuralisme marxiste, développa ainsi l'idée où les structures sociales peuvent être spatialement articulées (Dunford, 2010).

Une analyse des formes spatiales, ici les paysages, invoque alors une analyse des éléments structurants sociaux où un mode de production est dominant par rapport aux autres présents. Ces modes de production rassemblant une combinaison de pratiques économiques, sociales, culturelles et politiques sont traduits, par différentes expressions spatiales relatives, par exemple, à la production ainsi qu'aux espaces symboliques montrant les formes urbaines en tant qu'expression d'idéologies et de pratiques en découlant (Dunford, 2010). Conséquemment, plusieurs éléments deviennent structurants et intègrent une multiplicité de pratiques invoquant des relations entre le social et l'environnement bâti. Mais le système structurant auquel nous référons n'est pas exclusif. Dans notre analyse, nous convenons de la prépondérance des structures globales, mais l'approche *bottom-up* ne doit pas être remise en question pour autant. Des interactions ont lieu entre ces structures globales et celles locales et c'est ce que nous voulons, entre autres objectifs, démontrer. Les particularités locales et les acteurs du milieu constituent eux aussi une forme de construit qui répond à l'apparente structure dominante qu'est la mondialisation.

Dès lors, la forme relationnelle est prégnante dans l'étude paysagère : le paysage doit être appréhendé en tant qu'ensemble d'éléments en relation où l'on peut discerner une structure sous-jacente à la réalité observable (Lévy et Lussault, 2003c). Encore une fois, il ne faut pas négliger le rôle de l'action sociale dans le processus, la construction des paysages étant également caractérisée par les conflits sociaux (Dunford, 2010). C'est d'ailleurs à partir de l'importance du rôle de

l'action sociale dans la structure globale que les entrevues présentées un peu plus loin deviennent d'autant plus significatives. En dépassant la seule analyse de la morphologie urbaine en intégrant l'étude de la structure dans son ensemble, soit l'examen de l'articulation des divers éléments les uns par rapport aux autres, il nous est possible de prendre en compte conjointement les faits et les processus évolutifs de Windsor, avec ses éléments structurants globaux et locaux (George et Verger, 2004).

Ainsi, à partir de la littérature pertinente sur la question des restructurations économiques globales et de l'industrie automobile à Windsor, il devient possible de présenter la genèse des transformations territoriales avant et après la venue de l'industrie à Windsor. Nous avons donc effectué une analyse à l'échelle macro où les principaux acteurs intervenant dans la structuration et déstructuration des paysages étaient ceux appartenant à des systèmes globaux, dont les Trois Grands. De cette manière, il a été possible de déceler les interrelations existantes entre l'industrie automobile et les paysages de Windsor. Les paysages déstructurés et en structuration, photographiés lors du terrain, sont alors présentés et analysés de sorte à mettre en évidence les impacts des transformations globales de l'industrie automobile et des restructurations économiques dans lesquelles elles sont imbriquées. Il s'agit donc par exemple de décrire le paysage ci-dessous où se côtoient un paysage émergent et un paysage abandonné (figure 3,1) et de les relier, avec la littérature pertinente, au contexte historico-spatial de l'industrie automobile.

FIGURE 3,1 : POURTOUR ABANDONNÉ DU *CEASAR'S CASINO*



(Cuillerier-Serre, 2011)

3,2 Des paysages captés sur photographies

Afin de saisir comment le processus de destruction créative transforme les paysages de Windsor, des photos ont été prises lors du terrain et ont été rassemblées de sorte à créer un répertoire photographique. En effet, les photographies, en tant que visualisations documentaires, deviennent une contribution à la théorie retenue dans la littérature et aux données recueillies dans les entrevues, que nous abordons plus loin. En tant que source de données qualitatives, le répertoire photo est complémentaire aux autres méthodes et nous

permet d'appuyer nos réponses à la question suivante : quel est le message implicite dans un paysage? Les images émergentes reflètent alors divers contrastes et contradictions dynamiques au sein de la ville (Spencer, 2011).

De même, Spencer (2011) soutient que les villes, dans le cas qui nous intéresse Windsor, ne peuvent être saisies d'une seule manière :

« We need to construct multi-dimensional analyses which, rather than imposing monological coherence and closure, allow parallel and conflicting representations to coexist in analysis [...] it leads to a dialogic approach to the spatialisation of the urban » (Spencer, 2011 : 81).

Ainsi, la visualisation photographique de la ville, mêlée à des entrevues et la littérature pertinente, génère une série de ressources réflexives qui permettent de capturer la ville sous ses différents angles (Spencer, 2011).

D'ailleurs, la sélection des paysages à photographier s'est faite dans les quartiers visités. Cherchant à illustrer le processus de destruction créative des paysages, nous avons donc choisi de photographier, sous plusieurs angles, des paysages abandonnés, des paysages stables, ainsi que des paysages émergents. Ceci étant fait, nous avons par la suite sélectionné quelques dizaines de photographies, les plus représentatives et les plus claires, qui se retrouvent tout au long du mémoire.

Il est certain que les photographies qui sont exposées sont celles d'une perspective parmi plusieurs autres possibles, tout comme l'interprétation de ces dernières.

Spencer (2011 : 18) soulève d'ailleurs que peu importe le processus de production d'une image, il est potentiellement polysémique :

« Whatever the production process the image is always potentially polysemic, and hence the suggestion that the image is a direct emanation of the «real» ignores the question of multiple interpretations and different reading positions. »

Dès lors, même si le matériel visuel fournit une description aidant l'exploration et la compréhension d'idées théoriques, l'interprétation d'une image, d'une photo, dépend toujours du bagage culturel de l'observateur. La photo devient alors politique, représentant un événement, une scène, un paysage, d'un point de vue (Cosgrove, 1989; Spencer, 2011).

Nous admettons ainsi que le regard porté sur les paysages au cours de cette recherche peut être biaisé, mais la réalité complexe et changeante des territoires urbains signifie que la ville en elle-même peut exister sous plusieurs formes, et les représentations visuelles que nous en avons faites sont alors partielles et fragmentaires (Spencer, 2011). Nonobstant, l'ambiguïté des photographies démontre l'énorme potentiel inhérent à chacune d'entre elles et celles-ci miroitent les contrastes et contradictions du paysage. L'utilisation de cette méthode visuelle doit donc être vue comme une force en soi dans ce mémoire puisqu'elle se révèle complémentaire aux autres méthodes utilisées :

« The enduring strength of documentary photography lies in its being a genre rather than a set of prescriptive doctrines. It is a mutable and pluralist mode of discourse within which to work that links together tacit knowledge, observational and empirical content to the sensory aesthetic poetics of their performance in ways that can create levels of

expectation, meaning, interpretation and understanding beyond that of mere description. » (Spencer, 2011 : 201)

Ces observations faites et captées sur photographies ont ensuite été triangulées et appuyées avec les entrevues réalisées durant le terrain.

3,3 Entrevues directes : échantillonnage, questionnaires et analyse

Dans le cadre du mémoire, le système d'acteur interagissant à l'échelle locale doit être mis de l'avant. Il s'agit donc d'appréhender qui sont ces acteurs, quelles sont leur vision et leurs stratégies par rapport à la destruction créative. L'échantillon d'acteurs interrogés est constitué d'hommes et de femmes œuvrant dans les secteurs privé, municipal, communautaire, institutionnel et syndical. Ces entrevues ont par ailleurs été réalisées afin d'obtenir des points de vue différents sur les questions de mondialisation, de l'industrie automobile et des enjeux auxquels ils font face par exemple. Nous cherchions donc à obtenir une vision qui soit la plus holistique et complète des transformations territoriales au niveau local, ainsi qu'une qualité de l'information avec des acteurs particuliers. De la sorte, les entrevues ont permis une justification de leur vision et leur positionnement par rapport aux transformations urbaines des paysages.

La sélection des participants s'est faite d'une part avec un critère précis et d'autre part, par un échantillonnage dit « boule de neige ». *A priori*, le principal critère de sélection qui a été soumis était fort simple : œuvrer dans un des secteurs

sélectionnés (privé, municipal, communautaire, académique ou syndical). Par ailleurs, ces participants correspondent à notre vision de la gouvernance où une multitude d'acteurs sont impliqués et agissent sur le territoire.

La prise de contact s'est d'abord faite par le biais d'un courriel envoyé à différents acteurs. Il n'y a pas eu de limitation à ce niveau, chaque acteur pertinent à la recherche a été contacté de la même manière. Par la suite, les quelques réponses obtenues nous ont permis d'élargir l'échantillon par une méthode boule de neige. En d'autres termes, les premiers répondants nous ont mis en relation avec plusieurs de leurs contacts personnels et professionnels. Chacun des intervenants a été rencontré une fois, pour une entrevue d'une durée approximative de quarante minutes. Ce mémoire intègre donc les informations tirées des multiples entrevues, un total de quinze, avec les participants des cinq secteurs à l'étude. Le total d'acteurs interrogés semble ainsi assez restreint, mais il permet tout de même de soulever les tendances générales, les convergences et les divergences de positionnement par rapport à une situation commune, soit celle d'une ville où la destruction créative a laissé de profondes marques, éprouvant des besoins de revitalisation. Le cheminement personnel des individus, leurs années d'expérience et leur milieu de travail, sont d'ailleurs autant de facteurs susceptibles d'influencer leurs perspectives sur les questions abordées.

Tableau I: Répondants, selon leur secteur d'emploi

Secteurs	Poste	Répondant
Privé	Président d'une firme de consultant	2
	Direction Chrysler Canada	12
Municipal	Développement économique	1 et 14
	Aménagement et développement du territoire (dont deux dans les villes adjacentes de Tecumseh et Lasalle)	5,6 et 7
	Direction des bâtiments	9
Communautaire	Mairie	13
	Comité de redéveloppement	3
	Centre communautaire	8
Syndical	Local 444	10 et 11
Académique	Professeur Université de Windsor et ingénieur en mécanique automobile	4
	Professeur Université de Windsor (mondialisation)	15

Compte tenu du fait que l'échantillonnage s'est en partie fait grâce aux contacts d'un nombre limité de personnes, il s'avère qu'un plus grand nombre d'intervenants du secteur municipal fût interrogé. Bien que le pouvoir d'action varie d'un secteur à l'autre, tous participent, directement ou non, à la structuration et déstructuration des paysages.

3,3,1 Le schéma d'entrevue : premiers contacts et entrevues directes

Tel que mentionné plus haut, le premier contact a été fait par courriel, et cette étape a été réalisée au cours des mois d'avril et de mai 2011. Ces premiers contacts font suite à une recherche active sur le web afin de repérer les intervenants correspondants aux secteurs d'emplois sélectionnés et susceptibles de m'aider dans la recherche. Deux des premiers répondants m'ont permis de mieux connaître la région de Windsor Essex et m'ont mis en relation avec plusieurs de leurs

contacts, professionnels et personnels. De cette manière, lors du terrain de juin 2011, plusieurs intervenants avaient déjà accepté d'être interrogés dans le cadre de cette recherche. Plusieurs autres ont été contactés à Windsor même, avec la méthode boule de neige citée plus haut.

Hormis deux entretiens faits par téléphone, toutes les autres furent des entrevues directes, effectuées sur les lieux de travail des intervenants. Avec l'accord des participants, elles ont toutes été enregistrées de sorte à conserver des archives. De plus, les questions posées étant ouvertes, et les réponses étant parfois très longues, l'enregistrement des entrevues nous a permis de n'omettre aucune information, évitant ainsi la distorsion de propos.

3,3,2 Entrevues avec questionnaires

Trois questionnaires distincts (où le même questionnaire a été utilisé pour les intervenants des milieux syndical et communautaire), soit un pour chaque type d'acteur local, ont été utilisés sur le terrain (voir annexes 1, 2 et 3). Certes, comme le soulève Javeau (1992), les questions ont d'abord été soumises à une épuration afin de parvenir à un questionnaire qui soit adéquatement structuré et présenté, à la suite d'une série d'ébauches gagnant toujours plus de précision. En effet, les questionnaires ont été construits en plusieurs phases, les questions devenant toujours plus précises et adaptées aux objectifs de la recherche.

Avant de parvenir à la version finale, les trois questionnaires ont été soumis à diverses modifications, faisant suite à des réflexions. Dans un premier temps, un ensemble non organisé de questions sujettes à nous mener à l'obtention des positionnements, perceptions et à la compréhension la dialectique entre les échelles globale et locale des acteurs, a été exécuté. Le processus d'épuration qui s'en est suivi a permis l'élimination de certaines questions jugées soit inadaptées, soit imprécises. Les questionnaires se sont donc orientés d'après trois grandes catégories de questions : 1) des questions relatives au processus de mondialisation; 2) des questions portant sur l'industrie automobile, ses enjeux et son futur et finalement; 3) les questions des relations à différentes échelles, notamment en ce qui a trait à la compétition.

Toutefois, certaines questions se trouvent, par exemple, dans le questionnaire présenté aux acteurs du secteur municipal, mais ne se trouvent pas dans celui adressé aux acteurs du secteur communautaire. Effectivement, ces acteurs œuvrant dans des secteurs totalement différents, il s'avère que les informations connues par les uns ne sont pas nécessairement les mêmes que celles connues par les autres. Ainsi, les enjeux soulevés par les acteurs municipaux différeront de ceux soulevés par les acteurs communautaires, l'échelle d'évaluation différant entre ces deux secteurs. Nous reviendrons par ailleurs à cette interrogation un peu plus loin. Ces différentes catégories de question ont donc orienté la recherche vers un objectif plus précis, à savoir celui d'appréhender le système d'acteurs négociant les transformations découlant des restructurations globales de l'industrie automobile

à l'échelle locale.

Par la suite, il était fondamental de structurer les questions dans un ordre qui soit le plus logique possible de sorte que tous les participants puissent saisir l'évolution de l'entrevue et à éviter que les questions ne suggèrent une réponse ou qu'elles ne dirigent les intervenants dans une direction particulière. Nous avons donc évité les termes suggérant un jugement, des négations ou toute autre opinion à travers le questionnaire (Lamoureux, 2000). Par exemple, à la question portant sur la vision de la mondialisation, il était plus approprié de demander quelle était leur vision de la mondialisation plutôt que de demander si la mondialisation était un processus négatif ou positif.

Dans cette perspective, nous avons préféré employer des questions ouvertes, ce qui a permis aux intervenants d'exprimer avec plus de précisions et de liberté quels étaient leur positionnement, leur pouvoir d'action et leurs stratégies. Dans le cas contraire soient des questions fermées, les acteurs interrogés auraient pu être limités dans leurs réponses fournies (Lamoureux, 2000).

3,4 Enjeux et stratégies dans la déstructuration du territoire

Afin de saisir les principaux enjeux découlant de la destruction créative des paysages et l'exploration des stratégies adoptées par le système d'acteur précédemment défini, deux niveaux d'analyse sont employés. En effet, puisque les enjeux posés après la déstructuration des territoires sont multiples et pluriels, il est

important de ressortir les plus globaux, et ensuite locaux afin de comprendre les stratégies mises à profit par les acteurs locaux.

Pour ce faire, nous analysons les enjeux proposés par la littérature officielle dans un premier temps, notamment concernant les restructurations économiques globales et les transformations de l'industrie automobile, et, dans un second temps, ceux imposés localement par la destruction créative des paysages. Ces derniers seront par ailleurs vraisemblablement divergents en fonction des quartiers. En d'autres termes, les enjeux pour Ford City sont forts différents de ceux du centre-ville par exemple. Malgré cette différence, tous deux demeurent fondamentaux et interreliés.

Il est également possible d'illustrer la plupart de ces enjeux, ce qui a été fait, avec l'aide du répertoire photo. Nous illustrons donc les paysages déstructurés, mais également ceux en structuration (émergents), particulièrement suite aux stratégies adoptées par le système d'acteurs. On retrouve alors une variété de paysages à analyser, au sein d'une même ville, voire au sein d'un même quartier.

3,5 Portée et limites de la recherche

En tant qu'évaluation critique de la mondialisation, ce projet représente un complément à la littérature critique des processus globalisés. Cette étude de cas constitue une application des théories émises dans la littérature sur la

mondialisation à la géographie économique de la ville qui permettra une analyse complète de la matérialisation du globalisme localisé et des impacts tangibles que peut avoir la mondialisation sur des territoires et leur gestion.

De plus pour l'analyse, il importe de considérer que la ville de Windsor se situe à la frontière des États-Unis, créant *de facto* un contexte particulier. De fait, la même méthodologie pourrait s'appliquer à une ville de l'intérieur de la province, mais les formes paysagères et les enjeux et stratégies analysées seraient différents. De plus, il est important de souligner que l'analyse porte sur une ville canadienne, un contexte une fois de plus pouvant être différent de celui d'une ville mexicaine ou états-unienne par exemple.

Enfin, il est important de souligner la part de subjectivité dans cette recherche, tout d'abord parce que le travail s'est fait en partie avec des entrevues réalisées auprès d'agents sociaux au bagage culturel fort différent et parce qu'il s'agit d'une analyse subjective du paysage, en ce sens où les observations seront faites à partir d'un point de vue sur la ville qu'est le nôtre. Or en offrant une réflexion sur la destruction créative et en remettant en question nos propres idées, nous sortons en quelque sorte de cette subjectivité pour offrir au lecteur une analyse qui soit profonde et reflétant une pensée critique.

3,6 Synthèse

Ce chapitre du mémoire nous a présenté les diverses réflexions méthodologiques et les pratiques adoptées en fonction des objectifs de recherche et du terrain. En cherchant de quelle manière le paysage urbain local peut être influencé par les processus de restructuration économique globale de l'industrie automobile, nous nous sommes penchés sur le processus de déstructuration et de structuration des paysages au niveau local et sur les stratégies adoptées par les acteurs locaux.

Nous avons donc adopté une approche structurelle dans une perspective historico-spatiale. De la sorte, nous avons pu établir, avec la littérature pertinente et les photographies prises lors du terrain, comment les Trois Grands de l'industrie automobile ont contribué à la structuration et déstructuration des paysages de Windsor. Toujours dans la même perspective, nous avons intégré le système d'acteurs au niveau local dans la structure globale par le biais d'entrevues directes nous permettant de comprendre de quelle manière ces derniers participent à la mise en place de la structure paysagère et quelles sont les réponses favorisées par rapport à une même réalité soit celle d'un globalisme toujours plus localisé.

Sur le plan méthodologique, la recherche a été réalisée en plusieurs étapes. La conceptualisation et la construction d'un cadre théorique nous ont aidés à la construction de questionnaires adaptés et à saisir l'ampleur de l'implication de l'industrie automobile dans le territoire de Windsor. De même, les premiers

contacts établis aux mois d'avril et de mai nous ont permis d'élargir l'échantillon d'intervenants rencontrés lors du terrain en juin 2011. Ces intervenants proviennent d'ailleurs de secteurs différents, nous permettant d'obtenir un point de vue holistique sur les enjeux et stratégies favorisées. Enfin, le répertoire photographique créé nous a permis d'illustrer le processus de destruction créative en cours.

Cette méthodologie constitue donc le canevas sur lequel nous nous sommes basés pour l'écriture de ce mémoire. Étant diversifiée, elle nous a permis de structurer nos pensées et notre travail sur le terrain, les structurations et déstructurations des paysages étant assez complexes compte tenu du contexte historique et spatial de Windsor. Suite à ces nombreuses réflexions méthodologiques, le prochain chapitre entre au cœur de la temporalité et la dynamique paysagère, mues par l'industrie automobile.

4. Résultats, analyse et discussion

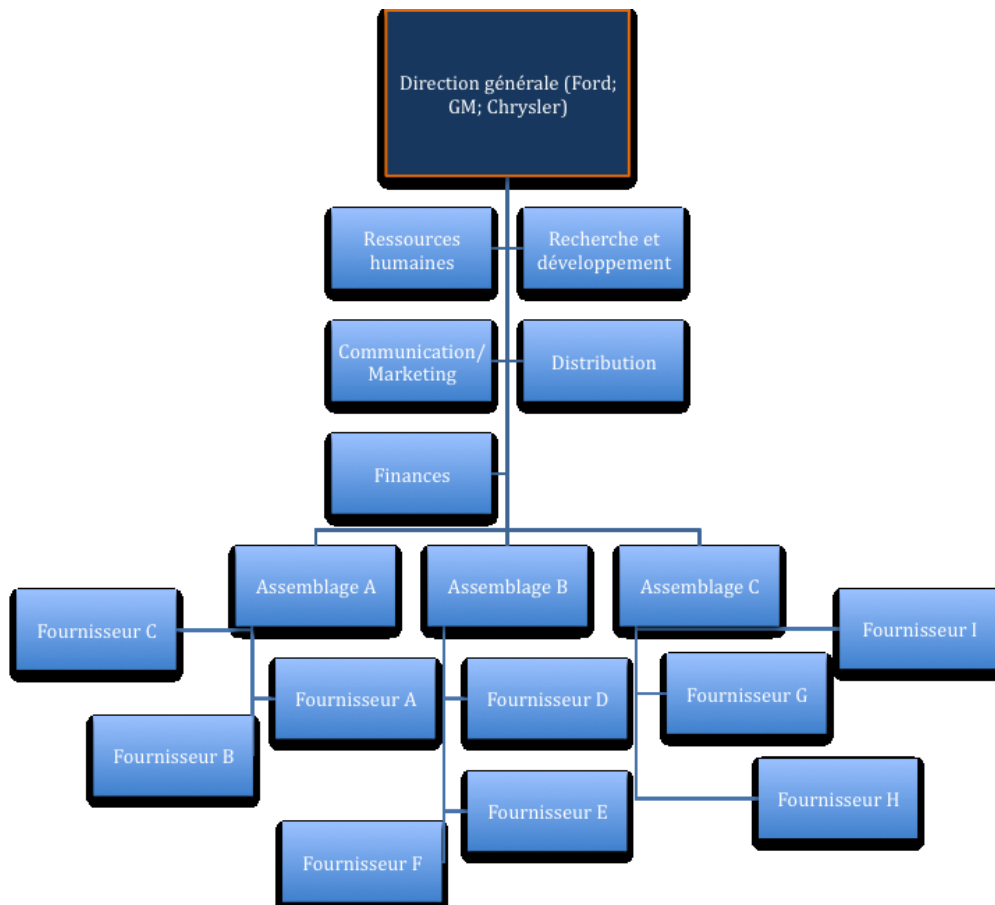
Après avoir effectué une revue de littérature, dans le cadre du terrain réalisé en juin 2011, une série de photographies ont été prises et rassemblées. Ces dernières sont complétées par les entrevues semi-dirigées réalisées au cours du même terrain. Dans le présent chapitre, nous exposons nos résultats ainsi que l'analyse en découlant, avant de discuter de ces résultats et de leur implication. Compte tenu de la complexité de l'industrie automobile et de l'importance de celle-ci dans l'histoire de Windsor, nous exposons d'abord au lecteur un historique de l'industrie dans la ville afin de parvenir au contexte actuel. En effet, la décroissance démographique, le taux de chômage et les hauts taux d'inoccupation, pour ne nommer que ces exemples, ne sont pas survenus du jour au lendemain. Avec cette mise en contexte, il sera plus aisé d'exposer les photographies sélectionnées et de présenter les trois exemples de dialogue de paysage (émergent – abandonné) émanant des restructurations économiques globales.

4,1 Chronique de l'industrie automobile

L'industrie automobile est extrêmement large et complexe et intègre une multitude de personnes, de secteurs et d'espaces (Répondant 4, secteur académique, 2011). Sa chaîne productive s'étant mondialisée au fil du temps, on retrouve des segments de cette production un peu partout dans le monde aujourd'hui. À cet effet, si l'on

regarde la figure 4,1 ci-dessous, il faut considérer que chaque segment (fonctions administratives, assemblage et fournisseurs) tend à se concentrer géographiquement, dans la majorité des cas pour des économies d'échelle. La chaîne de production demeure tout de même dispersée, surtout grâce aux avancées technologiques dans les communications et les transports. Il importe également de noter que chacune de ces activités peut engager des sous-traitants pour réaliser leur segment de production. La chaîne s'en trouve ainsi d'autant plus complexe. À cela s'ajoute la proportion de l'industrie dans l'économie : « Big problem, big restructuring. The thing about the auto industry is that there is no small problems, only huge or gigantic problems » (Répondant 4, secteur académique, 2011).

FIGURE 4,1 : STRUCTURE COMPLEXE DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE



Dans le cas de Windsor, c'est en 1904 que le secteur automobile, en étroite relation avec Détroit prend son importance, lorsque Henry Ford décide d'y installer une usine d'assemblage sous l'insistance et les arguments de Gordon M. McGregor, jeune vendeur et président d'une usine de fabrication de wagons près de Walkerville (Roberts, 2006). Dès lors, la ville ontarienne devient le principal satellite de Détroit, capitale mondiale de l'automobile. L'installation d'une usine d'assemblage Ford à Windsor s'inscrit en outre dans une tendance de l'époque où différentes *branch plants* s'installent du côté ontarien afin de profiter d'avantages substantiels et d'une accessibilité au marché canadien et celui de l'Empire britannique, la Grande-Bretagne exclue (Price and Kulisek, 1992 ; Colling and Morgan, 1993 ; Milhaud, 2001) : « For Ford's group, the incitement was the prospect of securing, through a Canadian company, not only a domestic tariff advantage but also preferential tariffs throughout the British empire » (Roberts, 2006 : 29). Ces actions font suite à la montée du protectionnisme canadien vers la fin du 19^e siècle et à l'adoption, en 1880, de la politique canadienne de protection du marché domestique contre la compétition américaine et britannique.

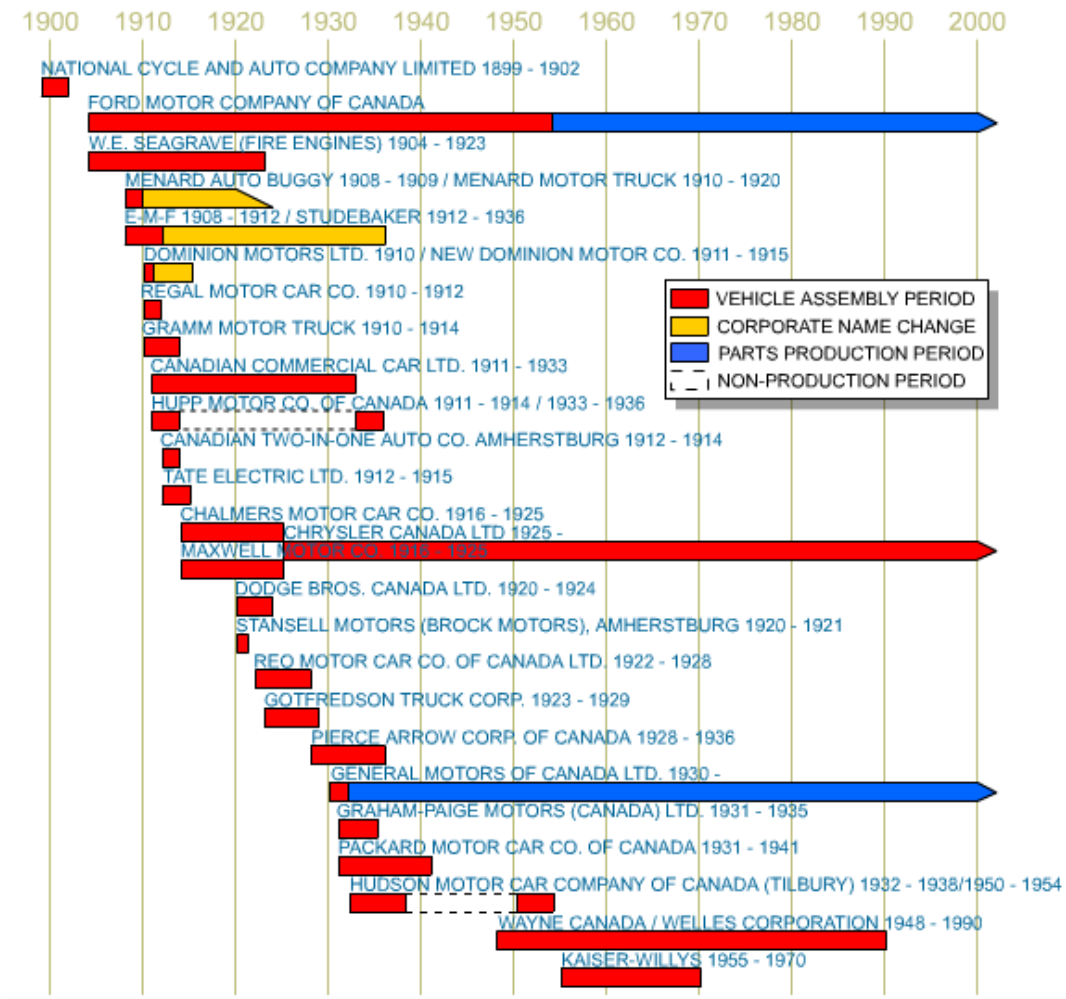
Ford ne sera pas l'unique compagnie automobile qui s'installera sur la rive ontarienne afin de profiter de l'accès à un marché élargi et de tarifs favorables : Chrysler et General Motors s'y installent aussi, respectivement en 1925 et 1930. Ayant simplement besoin d'assembler les véhicules au Canada afin de contourner les mesures protectionnistes canadiennes, les pièces automobiles américaines étaient donc bien souvent importées à partir de Détroit, la base industrielle de

plusieurs de ces compagnies. Bien entendu, Windsor a vu naître quelques entreprises automobiles canadiennes en son sol au cours de la même période telles que la Dominion Motors. Ainsi, aussi tôt qu'en 1926, Windsor est considérée la capitale canadienne de l'automobile (Colling and Morgan, 1993; Web exhibition, Windsor Public Library, 2000).

Ce ne sont néanmoins pas toutes les entreprises créées ou installées entre 1904 et 1935 qui résisteront à la compétition. À la fin des années 30, seulement Ford, Chrysler (Maxwell Motor co.) et GM assemblaient toujours des véhicules et des pièces automobiles à Windsor. La figure 4,2 suivante rend par ailleurs état de la situation où, bien que les économies d'échelle furent importantes, la compétition croissante aura eu raison de nombreuses entreprises (Colling and Morgan, 1993; Web exhibition, Windsor Public Library, 2000). Hormis les Trois Grands, peu d'entreprises peuvent se vanter d'être restées sur le calendrier durant toute la période illustrée. Sur la figure, on remarque aussi qu'au 21^e siècle, exceptée l'usine d'assemblage de fourgonnettes de Chrysler, aucun des autres constructeurs automobiles n'assemble de véhicule à Windsor : les dernières usines œuvrent dans la production de pièces automobiles. Par ailleurs, durant un certain temps, Chrysler possédait sept usines fonctionnelles à Windsor. Il n'en reste aujourd'hui plus qu'une (Répondant 10, secteur syndical, 2011). Il faut également soulever que General Motors a cessé toute production à Windsor depuis 2010 (Répondants 10 et 11, secteur syndical, 2011) et qu'en dépit de cette absence d'activité économique de

ce constructeur, GM demeure dans le paysage, avec son usine abandonnée, comme nous le verrons plus loin.

FIGURE 4,2 : L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DE WINDSOR ET DU COMTE D'ESSEX (1900 – 2000)



(Web exhibition, Windsor Public Library, 2000)

On comprend alors que l'introduction d'une usine d'assemblage de Ford à Windsor a contribué à dessiner l'économie de Windsor, en incitant d'autres producteurs

automobiles et producteurs de pièces automobiles à s'installer, permettant la création d'économie d'échelle non négligeable (Price and Kulisek, 1992). Windsor et Détroit ont donc développé relativement en même temps des liens avec des marchés à la fois nationaux et globaux (Price and Kulisek, 1992), tout en développant une économie régionale transnationale (Roberts, 2006).

Ceci dit, nous pouvons distinguer trois ères distinctes de l'industrie automobile canadienne. La première, que nous venons de vous présenter ci-haut, est celle des droits de douane élevés et correspond à l'établissement de l'industrie à Windsor. Cette période s'étend jusqu'à la signature du Pacte de l'automobile en 1965. Au cours de cette ère, la fabrication automobile s'est développée de manière plutôt inefficace. Le marché domestique restait petit, et malgré des tarifs douaniers onéreux, il demeurait moins dispendieux de produire et d'assembler les véhicules au Canada. Par ailleurs, Holmes (1983) rappelle aussi les « changements survenus à cause de la réorganisation et de la rationalisation de la production faisant suite à une crise d'accumulation du capital dès les années 50 » (Traduction libre, Holmes, 1983 : 251). C'est donc au cours de cette période que sont apparues et disparues, entre autres, de nombreuses compagnies manufacturant des pièces automobiles et les usines d'assemblage, toujours dans le paysage. Progressivement, les profits restant maigres par rapport aux droits de douane et malgré la croissance de l'industrie à Windsor, des négociations ont débuté entre le Canada et les États-Unis afin de signer un accord pour l'industrie automobile (Desrosiers, 2010).

En janvier 1965, les deux gouvernements sont parvenus à s'entendre sur l'élimination complète des taxes sur les véhicules neufs et sur les pièces automobiles, marquant le début de la seconde ère. Toutefois, la signature du Pacte de l'automobile ne signifiait pas pour autant l'entrée en vigueur du véritable libre-échange : « True free trade, however, was far from the the agreement's effect, as the Auto Pact also established a wall of highly-punitive non-tariff barriers known euphemistically as *safeguards* » (Desrosiers, 2010 :178). Ces conditions émises concernaient deux choses : la garantie d'un véhicule produit pour chaque voiture vendue au Canada et l'obligation de rencontrer un quotient canadien de valeur ajoutée assurant que chaque véhicule soit en partie construit avec des produits canadiens (Anastakis, 2005; Desrosiers, 2010).

Sous ces conditions précédemment exposées, il devenait quasi impossible de développer une industrie automobile strictement canadienne, maintenant ainsi une dépendance envers les multinationales américaines que sont les Trois Grands. De plus, les petits fournisseurs de pièces n'ayant pu investir dans le renouvellement technologique n'ont pu survivre à un tel Pacte. En contrepartie, l'élimination de compétiteurs a permis le développement d'un noyau d'organisations et de compagnies canadiennes de pair avec la prospérité causée par l'explosion des ventes automobiles dans les années 60 et 70. « Néanmoins, des failles restaient présentes dans le Pacte de l'automobile, comme les bénéfices restreints des grands joueurs nord-américains » (Traduction libre, Desrosiers, 2010 : 179). L'internationalisation croissante de l'industrie automobile, avec l'arrivée du

postfordisme et la signature de l'ALENA notamment, a aussi eu raison de l'entente canado-américaine. Elle reçut son coup de grâce avec la déclaration de l'Organisation mondiale du commerce qui jugeait que le Pacte contrevenait aux règles de l'Organisation. Le succès des barrières non tarifaires a laissé place, sans que ce ne soit à une date précise, à l'ère globalisée (Desrosiers, 2010).

Celle-ci s'entremêle avec la fin de la seconde ère, en prenant racine au cours des années 90. Le degré d'interpénétration élevé, avec une valeur du dollar canadien très favorable, a eu d'importants effets sur les fournisseurs de pièces et sur Ford, GM et Chrysler. Le déclin des Trois Grands fut inversement proportionnel à la croissance et l'arrivée au Canada d'autres multinationales étrangères comme Toyota et Honda pour ne nommer que celles-ci. Parallèlement aux pertes d'emplois enregistrées chez Ford, GM et Chrysler, d'autres emplois s'ouvraient chez les principaux compétiteurs internationaux, désormais installés à proximité de Toronto, à Oshawa Kitchener, Waterloo et London par exemple (Répondant 2, secteur privé, 2011), témoignant la diminution de la dépendance de l'industrie à Détroit. Aujourd'hui, l'industrie automobile ontarienne s'étend de Toronto à Windsor, cette dernière étant l'extrémité sud, la plus éloignée du marché torontois. Il ne va pas sans dire que les fournisseurs ont préféré s'installer à mi-chemin de cette aire, près des nouvelles usines :

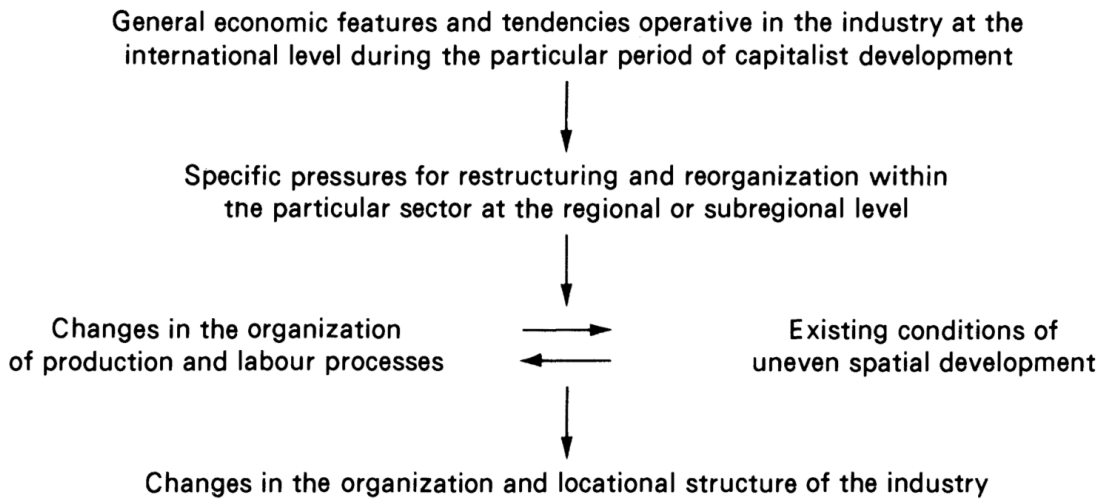
« I don't think we are going to attract much new auto industry. [...] the suppliers want to locate where they may serve many different auto plants. So you locate in the middle because everybody is nearby. Here [in Windsor] we are at one end of the country. That is not a good place to be. The good news is we have Detroit across the river so we are a major

connexion for trade but I don't think that it is critical as it used to be »
(Répondant 2, secteur privé, 2011).

De plus, tel que soulevé par Desrosiers (2010 : 180) : « The preferential treatment given to GM, Ford, and Chrysler during the Auto Pact era resulted in high exposure to those companies and their suppliers, so the elimination of the artificially low Canadian dollar removed a major incentive ».

D'autres facteurs inhérents à l'industrie automobile ont joué dans les restructurations de cette dernière à Windsor, allant de « ce que les autres ont fait de mieux » (Traduction libre, Desrosiers, 2010 : 47), à la présence de syndicats, due aux troubles de gestion, ayant favorisé, aux yeux des multinationales, des positions peu compétitives. De plus, la qualité des produits, le marché des véhicules d'occasion, fortement lié aux autres segments de l'industrie aussi, les restructurations économiques globales et la croissance de la compétition désormais au niveau provincial ont favorisé les transformations de l'industrie automobile (Desrosiers, 2010). À cet effet, la figure suivante tirée des travaux de Holmes sur les restructurations de la production dans l'industrie durant les années 60 permet d'avoir une vue d'ensemble sur les interrelations existantes où les changements dans l'organisation de la production ont des impacts spatiaux.

FIGURE 4,3 : RESTRUCTURATIONS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE ET CHANGEMENTS DANS LA LOCALISATION



(Holmes, 1983 : 254)

Devant ces transformations de la chaîne productive mondiale et les pressions de compétitivité, l'arrivée des Trois Grands à Windsor est sans nul doute venue chambouler le développement urbain. L'industrie automobile est rapidement devenue le principal employeur à Windsor, fonctionnant sur trois quarts de travail (jour, soir, nuit), affectant ainsi l'ensemble de ses citoyens (Price and Kulisek, 1992). Le milieu social créé par l'industrie en était un dominé par la classe de cols bleus et d'une main-d'œuvre, au départ, peu qualifiée (Price and Kulisek, 1992). Bien qu'elle ait apporté un certain niveau de croissance économique non négligeable à Windsor, elle en a déformé l'économie, la ville devenant quasi monoindustrielle avec la prépondérance de cette industrie. D'ailleurs, avec une base économique si peu diversifiée, Windsor s'est rendue vulnérable aux fluctuations du marché et à l'instabilité de celui-ci. En effet, pour reprendre les

termes d'un acteur économique municipal , « Anything that has affected the auto industry has affected us in Windsor. We had to change our business development efforts based on the situation of the economy because we have been so dependent on the automotive industry » (Répondant 1, secteur municipal, 2011). Toujours dans cet ordre d'idées, la dépendance économique de Windsor à l'industrie automobile a constitué un grave obstacle considérant que la ville n'avait pas un autre secteur économique stable susceptible d'atténuer les impacts :

« It has [the automobile industry] been an obstacle in that we put all our eggs in the same basket. It was a good basket to be in: those were well paid jobs, they seemed as if they were going to be here forever. But when that sector went down, we didn't have a stable sector to fall back on. Windsor had nothing to stabilize » (Répondant 11, secteur syndical, 2011).

Le responsable de l'urbanisme et de la planification territoriale résume par ailleurs très bien la situation de Windsor :

« So I think from 1900 to about 1980, the city of Windsor was defined as the automotive capital of Canada. Without question. And through a series of cycles of economic downturns in the last 20 years, they had to redefine themselves, but their identity has always been wrapped up in the automobile and association with Detroit, obviously » (Répondant 6, secteur municipal, 2011).

Aujourd'hui, Windsor tente de diversifier sa base économique (Répondants 1,2, 6 et 11, secteurs municipal, privé et syndical, 2011) et d'accroître la formation d'une main-d'œuvre qualifiée, particulièrement avec l'Université de Windsor qui est appelée à jouer un grand rôle, notamment dans le domaine de l'ingénierie

(Répondants 1, 2 et 6, secteurs municipal et privé, 2011). Le tourisme, les services de santé, l'aérospatial et les énergies vertes semblent également être des voies d'avenir empruntées par Windsor : « The city has worked pretty hard to create diversification. And it is working particularly with regards to the green energies » (Répondant 2, secteur privé, 2011). Malgré tout, en février 2012, on enregistrait un taux de chômage de 10,7 % (Workforce Windsor Essex, 2012) alors qu'il était à 8,3 % en 2006 (Statistique Canada, 2006). Certes, la fermeture de plusieurs compagnies ayant des activités dans l'industrie automobile a été profitable pour quelques ateliers œuvrant toujours dans le domaine, leurs commandes étant multipliées.

Toutefois, ces ateliers n'embauchent pas nécessairement beaucoup plus d'employés pour autant. De plus, les emplois créés par le domaine des énergies vertes, par exemple, ne suffisent pas à combler l'offre d'emploi créée par le départ de GM et le ralentissement des activités de Ford : une usine de fabrication de produits destinés au secteur des énergies vertes embauche beaucoup moins de personnel qu'une usine de production de pièces automobiles ou d'assemblage de véhicule (Répondants 2 et 12, secteur privé, 2011). À cet effet, les précisions d'un acteur du secteur privé soutiennent cette idée : «An auto plant employs 10 000 people, a green energy plant employs 500 to 1 000 people. So it is a different scale of action » (Répondant 2, secteur privé, 2011). En ce qui a trait à la localisation géographique de ces nouvelles manufactures, que ce soit dans le domaine de l'aérospatial ou des énergies vertes, elles n'ouvrent pas leurs portes dans le centre-

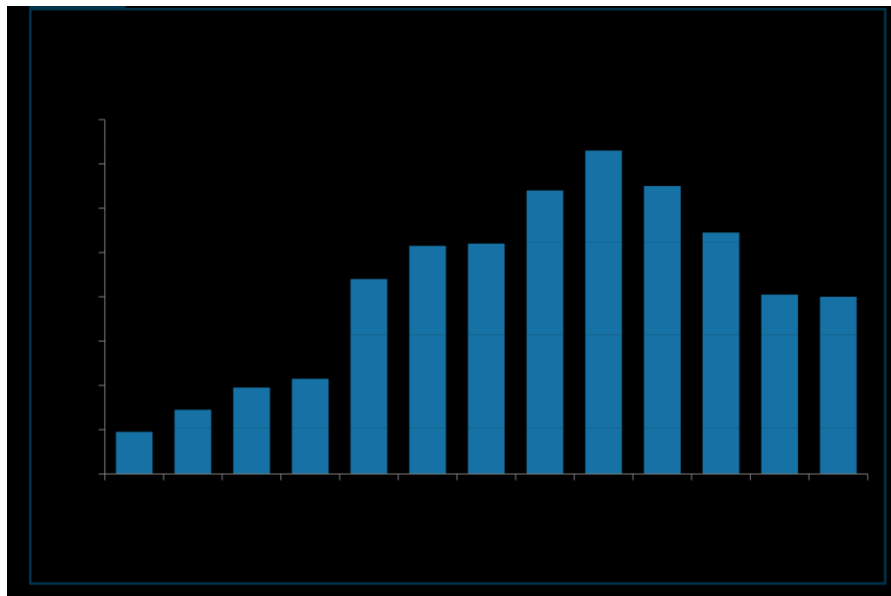
ville ou ses quartiers adjacents, mais plutôt au sud ou à l'est de la ville, où les terrains sont moins dispendieux, laissant les anciennes *Border cities* avec leurs fantômes, d'où la formulation « *Ford City, the shade of the past* » (Répondant 2, secteur privé, 2011).

Par ailleurs, quelques témoignages recueillis auprès de la population par Macaluso en 2008 rappellent que l'industrie automobile de Windsor a été fortement ébranlée par la crise économique et financière de 2008-2009. Des pertes d'emplois massives ont été enregistrées avec la fermeture de l'usine de production de General Motors, la fermeture temporaire de l'usine de production de moteurs Ford et, après la réouverture, la suppression de quarts de travail dans cette même usine (Répondants 3, 8, 10 et 11, secteurs communautaire et syndical, 2011). Pour un emploi perdu dans l'industrie automobile, sept autres emplois étaient supprimés dans la chaîne de fournisseurs dépendante de l'industrie (Répondants 12 et 13, secteurs privé et municipal, 2011). Avec ces pertes d'emplois et la croissance de l'endettement des ménages en découlant, les départs vers des opportunités d'emplois hors Windsor ont crû, comme l'abandon des maisons : « *continuing weakness in the automotive industry has sucked the life out of the local real estate market, depleting assessment values and forcing more and more laid off workers who are falling into arrears to give up their homes* » (Macaluso, 2008).

À titre d'exemple, la figure 4,4 illustre le taux d'inoccupation des appartements à Windsor, qui reste le plus élevé en Ontario, avec un sommet de 14,6 % en 2008, un

taux ayant diminué à 8,1 % en 2011, mais qui laisse toujours Windsor en tête de liste (Canada Mortgage and Housing Corporation, 2012). Ces taux peuvent notamment être attribuables aux difficultés économiques connues depuis 2001 : deux crises financières sont venues toucher le marché de l'emploi et du travail, la seconde affectant profondément l'industrie automobile.

FIGURE 4,4 : DÉCLIN DU TAUX DE LOGEMENTS VACANTS



Source : Canada Mortgage and Housing Corporation, 2012

Outre les problématiques relatives à l'emploi et à la dépréciation du marché immobilier, la ville doit faire face à une fuite des cerveaux (*brain drain*) notable. Or, cet exode de jeunes adultes semble paradoxal compte tenu du regain publicitaire démontrant tout le potentiel économique et innovateur de Windsor (Répondants 1 et 4, secteurs municipal et académique, 2011, Marar, 2012). Le marketing territorial ne paraît donc pas porter ses fruits. Enfin, cette fuite d'une force de

travail talentueuse s'insère dans une tendance de déclin de la population, qui s'élève à 2,6 % entre 2006 et 2011. À titre comparatif, au niveau provincial, en Ontario, la population a crû de 5,7 % entre 2006 et 2011 (Statistique Canada, 2012). Nous pouvons ainsi dire sans prétention que les restructurations de l'industrie automobile et les fluctuations économiques mondiales sont venues frapper de plein fouet Windsor à différents moments de l'histoire, contribuant ainsi à la fragilisation de la structure sociale et paysagère urbaine.

Cette fragilisation est par ailleurs visible dans les paysages : la dégradation et la destruction de certains espaces urbains parlent d'elles-mêmes. La disparition progressive de la main-d'œuvre avec le départ des emplois reliés à l'industrie automobile a agi sur les paysages. C'est dans cette perspective que nous présentons dans les pages suivantes des exemples de paysages déstructurés, abandonnés. De plus ils seront contrastés avec des paysages stables et des paysages émergents, au sein du même quartier, mais également ceux qui sont créés à l'extérieur de Windsor. Nous présentons donc les effets de la destruction créative des paysages à Windsor et les réponses et stratégies mises de l'avant devant cette problématique. Nous proposons trois dialogues urbains de paysages abandonnés face à des paysages en création, ou nouvellement créés. Dans les cas du quartier Ford City et du centre-ville, nous verrons que la destruction créative est une réponse au déclin alors que dans le cas de Sandwich, la destruction créative répond à la croissance. Dans tous les cas, le processus est bel et bien présent et entraîne de grandes cicatrices dans le paysage de Windsor. En ce qui a trait aux causes d'un tel résultat,

elles sont multiples. Les restructurations économiques mondiales et dans l'industrie automobile n'y sont toutefois pas étrangères comme nous proposons de vous le démontrer ci-dessous.

4,2 Entre paysage abandonné et paysage émergent : un dialogue urbain

Forte de son passé, Windsor doit aujourd'hui conjuguer avec les transformations importantes au sein de son territoire. Le départ progressif de plusieurs entreprises en lien direct avec l'industrie automobile, tel qu'exposé plus tôt, a laissé sa trace : de nombreux locaux du centre-ville demeurent vacants, des résidences et des bâtiments industriels sont laissés à l'abandon et des friches industrielles s'imposent dans le paysage. De même, les entreprises du secteur automobile ne sont pas les seules à avoir levé l'ancre, la croissance de la population étant ralentie, parfois même en léger déclin, Windsor doit trouver des moyens pour redynamiser ses quartiers plus centraux et particulièrement certains espaces où les unités d'habitations dépérissent à vue d'œil.

C'est de cette manière que le processus de destruction créative des paysages prend forme. Des paysages abandonnés laissent place à des paysages émergents, ou peuvent même s'opposer à ceux-ci, en ce sens où la création des paysages n'est pas synonyme de remplacement des paysages abandonnés : la création peut certes survenir sur les paysages abandonnés, mais aussi à proximité de ces derniers ou à une distance non négligeable, comme en banlieue ou dans une autre ville. Avant de

vous présenter trois exemples de dialogue paysage émergent – paysage abandonné à Windsor, nous vous présentons le déploiement de ces types de paysage, de sorte à saisir le processus en cours dans les espaces urbains, en débutant par la destruction des paysages, que nous appelons les paysages abandonnés.

Ce concept reste timide dans la littérature sur les paysages. Il est parfois question de paysages ruraux abandonnés, de ville abandonnée, mais trop peu d'auteurs se sont penchés sur le processus menant à ce type de paysages. Plusieurs facteurs peuvent influencer l'abandon des infrastructures, que ce soient des facteurs politiques, économiques, ou des facteurs en lien avec le déclin industriel et même le développement de nouvelles franges urbaines (Steele, 2005). Bien que les travaux de Steele (2005 : 4) s'attardent sur les paysages naturels de Philadelphie, il n'en reste pas moins que les impacts de la suburbanisation sont importants sur les paysages urbains de Windsor également : « This intense suburbanization, often in the form of sprawling, low-density, housing and commercial development, has taken its toll on the region's natural landscape as well as Philadelphia's aging infrastructure ». Gunton (2007 : 521) poursuit dans le même sens : « The principal causes of this atrophy are predicated upon cataclysmic demographic shifts reflecting [...] the internal impetus of suburban sprawl induced by the haphazard developmental planning of land hungry private developers ».

À titre d'exemple d'impacts sur les paysages, quelques auteurs, dont Nefs (2006), Gunton (2007), Corbin (2003) et Hoalst-Pullen, Patterson et Gatrell (2011), se sont

penchés sur le concept de terrains vacants, de propriétés vacantes, vides ou encore de bâtiments vides. Outre les questions conceptuelles et de sémantique, il en ressort que les terrains ou bâtiments décrits comme vacants ou vides signifient une absence de structure et d'utilisation à des fins productives et/ou une absence de personne. À cet effet,

« le concept de propriété vacante est employé pour identifier un lieu où le propriétaire a négligé ses tâches relatives à la propriété ou au bâtiment, comme omettre de payer des impôts fonciers ou des taxes publiques, de rembourser leur prêt hypothécaire ou même d'entretenir de manière sécuritaire la structure délaissée, portant ainsi atteinte à la sécurité publique » (Traduction libre Gunton, 2007 : 521-522).

De manière générale, le concept regroupe différents types de propriété en passant par des bâtiments abandonnés, aux propriétés commerciales et privées (résidences) vacantes jusqu'aux terrains vagues contaminés (Gunton, 2007). Les paysages présentant la caractéristique d'être vacants peuvent alors porter la dénomination de paysages abandonnés. Il ne faut cependant pas les décrire comme étant « totalement inoccupés puisque d'une certaine manière, il y a toujours un processus présent, un contexte et une histoire inhérente à ces paysages » (Traduction libre Corbin, 2003 : 12).

Tel qu'effleuré un peu plus haut, les causes principales menant à des paysages abandonnés sont multiples, mais les transformations socioéconomiques et démographiques, la fermeture d'entreprises en lien avec le secteur automobile et les pertes d'emplois qui s'en suivent sont à l'avant-plan des transformations paysagères (Gunton, 2007). Les paysages abandonnés de Windsor que nous vous

présentons ci-dessous n'y font pas exception, ils sont issus de ces mutations. Retrouvés dans les différents quartiers historiques (Sandwich Towne, Downtown Windsor et Ford City), ces paysages contrastent énormément avec leur environnement immédiat : au sein du même quartier, la dualité de l'espace peut s'exprimer par des paysages abandonnés, souvent voisins de paysages urbains soient en création ou simplement stables, comme c'est le cas de Walkerville. Dans ce quartier essentiellement résidentiel, peu de transformations du paysage sont enregistrées. On n'y trouve pas de bâtiments abandonnés comme à Ford City et au centre-ville, ses deux quartiers adjacents. Le développement y a toujours été très planifié et le paysage actuel en témoigne, notamment par son esthétisme. Bien que forts intéressants, nous ne nous attarderons pas sur ces paysages stables puisque nous désirons exposer le processus de destruction créative.

Quant aux paysages émergents, en création, ils réfèrent au processus de transformation physique de certains secteurs, quartiers ou parcelles de terrains vieillissants ou simplement abandonnés en espaces attractifs, notamment pour les investissements, qui réfèrent au nouveau régime d'accumulation postfordiste. La transformation de terrains vacants en un espace vert ou un parc constitue un très bon exemple. De même, la reprise et reconstruction d'une usine abandonnée pour accueillir une autre entreprise, peu importe le secteur d'activité, en est un autre exemple. Avec la création de nouveaux paysages, c'est très souvent la construction d'un nouveau régime que l'on réalise, d'une nouvelle structure économique et

sociale (Steele, 2005). Recréer des paysages redéfinit les espaces (Steele, 2005), que ce soit sur des paysages abandonnés ou ailleurs.

Ford City : le départ et la désolation

Tel que relevé plus tôt, Ford City, à l'est du centre-ville et de Walkerville, a connu ses heures de gloire, mais également un déclin très important, particulièrement depuis les années 80. S'étant construit rapidement et de sorte à ne pas durer, les paysages dans le quartier sont aujourd'hui très hétérogènes :

« In later years the haphazard and poorly supervised growth would be emphasized as key factors contributing to the community's physical decline. [...] Within the commercial corridor, vacant and substandard buildings intersperse the remaining businesses. Decreased local employment has limited local business activity and investment. Brownfield sites in the Walker – St-Luke corridor, however, offer economic development opportunities beneficial to the study area [...] » (Hayes, 2009 : iv;9).

Par ailleurs, il faut savoir que la décroissance a débuté bien avant les années 80, lorsque la croissance suburbaine a graduellement transformé les habitudes et préférences commerciales des consommateurs, désormais plus mobiles grâce à la voiture individuelle, qui quittent vers la banlieue (Répondants 8 et 9, secteurs communautaire et municipal, 2011). Henry Ford apportera le coup de grâce en prenant la décision, suite aux revendications syndicales et grèves importantes, de déménager son usine d'assemblage à proximité de Toronto, à Oakville en 1953 (Web exhibition, Windsor Public Library 1997; Milhaud 2001; Hayes 2009). En effet, les luttes syndicales ont toujours été bien ancrées dans l'industrie automobile

à Windsor (Répondants 10 et 11, secteur syndical, 2011), mais celle de 1945 est venue marquer un tournant dans l'histoire automobile de la ville. Bien que la reconnaissance syndicale ait eu lieu en 1942 pour la plupart des compagnies automobiles, peu de progrès en termes de conditions de travail et salariales avaient été faits. De la sorte, les protestations ouvrières ont gagné de plus en plus d'usines, donnant lieu à l'une des plus grandes grèves ouvrières de la ville. Ces contestations populaires, conjointement avec l'accroissement du marché et des échanges automobiles, poussèrent Ford Canada à déménager son siège social ainsi qu'une bonne part de la production à Oakville en Ontario en 1953, plus près du marché torontois (Web exhibition, Windsor Public Library, 2000; Répondant 8, secteur communautaire 2011). Or, Ford était un partenaire financier très important à Ford City, la compagnie investissait énormément dans le développement du quartier. Une fois ce bailleur de fonds parti, les investissements dans le quartier se sont faits rares (Répondant 8, secteur communautaire, 2011).

Les conditions du quartier se sont donc détériorées au courant des années 50, et ont dégénéré dès les années 80, notamment avec les crises économiques de 1982-1983 et 1991-1992 : « it's [the neighborhood] been having its issues since Ford pulled out in the 50s. The hey-days were in the 30s and 40s, not in the 60s, 70s and 80s » (Répondant 3, secteur communautaire, 2011). Peu à peu, des fournisseurs de pièces automobiles on suivit l'usine d'assemblage et ont quitté le territoire. L'histoire s'est d'ailleurs poursuivie avec la compagnie General Motors. En effet, durant quelques années, GM s'était établi à la bordure du quartier. Néanmoins, la

crise économique et financière américaine de 2008-2009 a eu de nombreuses répercussions, dont la fermeture de cette usine de General Motors, laissant une autre imposante structure industrielle à l'abandon visible sur les figures 4,5 et 4,6. Le quartier de Ford City a ainsi été laissé à l'abandon durant une vingtaine d'années si ce n'est pas plus. Dès que Ford City fut fusionnée avec Windsor, l'essentiel des ressources financières a été destiné au centre-ville. C'est encore le cas en 2011 (Répondant 8, secteur communautaire, 2011).

FIGURE 4,5: ANCIENNE USINE GENERAL MOTORS À L'ABANDON DEPUIS 2010 (PREMIÈRE PARTIE)



**FIGURE 4,6: ANCIENNE USINE GENERAL MOTORS À L'ABANDON DEPUIS 2010
(SECONDE PARTIE)**



Aujourd'hui, on n'y retrouve que l'usine de fabrication de moteur Ford et l'usine de moulage Ford (*casting plant*) et quelques rares autres compagnies en lien avec l'industrie. D'un quartier très dynamique, Ford City a progressivement basculé vers la dévitalisation :

« It has been progressive in the sense that it hasn't increased. But ever since Ford pulled out, that is when it hurt the most. But basically it's due to the auto industry pulling out. They shut down part of the plant a couple of years ago and more bars shut down, and more vacancies happened. So there has been less and less people coming » (Répondant 3, secteur communautaire, 2011).

En effet, avec le départ des usines, et donc des emplois, de nombreux résidents ont eux aussi choisi de quitter le quartier. Cette fuite de consommateurs a progressivement affecté l'offre de services : ceux-ci ont également mis la clef dans la serrure. Dans les limites du quartier, épiceries, pharmacies et médecins ont

disparu, seulement quelques rares petits commerces résistent à la fermeture (Répondants 3 et 8, secteur communautaire, 2011).

Drouillard Road, artère principale du quartier, a particulièrement été touchée par ce départ et la dévitalisation progressive qui s'en suivit. Des tentatives de revitalisation, dès 1975, ont été mises en œuvre, que l'on pense au programme d'amélioration du quartier (*Neighborhood Improvement Program*) en 1975, à l'établissement de l'ère de revitalisation commerciale (*Business Improvement Area* (BIA)) en 1987, appelée *Ford City business District* depuis 1997, ou à la création d'une trentaine de murales illustrant l'histoire industrielle du quartier par le Comité de redéveloppement de *Drouillard Road* (*Drouillard Road Redevelopment Committee*) en 1997. Dans tous les cas, les objectifs étaient concentrés sur la stabilisation et l'amélioration de l'apparence, des paysages, et des perceptions du quartier. Néanmoins, les fonds destinés à la revitalisation du quartier sont demeurés indisponibles ou insuffisants pour contrer la détérioration visiblement progressive et importante des propriétés commerciales et résidentielles tout au long de l'artère (Hayes, 2009).

Les observations réalisées sur le terrain abondent en ce sens et démontrent que du travail reste à faire, malgré la croissance de l'implication citoyenne à l'égard de la revitalisation du quartier afin d'imaginer un nouveau type de développement. À titre d'exemple, les murales artistiques, jumelées à la « création » du district commercial Ford City, n'ont pas attiré d'investisseurs, ni retenu la population.

Quelques murales déperissent à vue d'œil, des infrastructures industrielles sont abandonnées et les commerçants n'ont toujours pas réinvesti le quartier, comme on peut le voir sur les figures 4,7 à 4,13 ci-dessous. De plus, principalement sur *Drouillard Road*, de très nombreuses maisons sont abandonnées et placardées, des commerces et logements affichent à louer et des bâtiments industriels sont laissés à l'abandon, laissant apparaître des friches industrielles. Les restructurations économiques globales de l'industrie automobile et la décision de Ford de quitter en partie Windsor ont agi sur le quartier et sur la communauté : « it significantly impacted the neighborhood because it tore apart in terms of resources and funding's, consolidation of resources and moving operations and family and breaking up social capital [...] it just moved everything away » (Répondant 3, secteur communautaire, 2011). Les figures suivantes témoignent par ailleurs de cette désolation et de l'impact spatial qu'ont les transformations de l'industrie automobile sur les paysages.

FIGURE 4,7 : MURALE NÉCESSITANT UNE RESTAURATION, FORD CITY



FIGURE 4,8 : COMMERCES LAISSÉS À L'ABANDON, DROUILLARD ROAD, FORD CITY



FIGURE 4,9 : IMMEUBLE ABANDONNÉ, FORD CITY



FIGURE 4,10 : COMMERCE ABANDONNÉ AVEC RÉSIDENCE OCCUPÉE AU DEUXIÈME ÉTAGE, FORD CITY



FIGURE 4,11 : COMMERCE ABANDONNÉ AVEC RÉSIDENCE OCCUPÉE AU DEUXIÈME ÉTAGE, FORD CITY



FIGURE 4,12 : BÂTIMENT INDUSTRIEL LAISSÉ À L'ABANDON, FORD CITY



FIGURE 4,13 : BÂTIMENT INDUSTRIEL LAISSÉ À L'ABANDON, FORD CITY



Qui plus est, au-delà de ces paysages abandonnés, l'absence de piétons et voitures sur les photographies est très éloquente. En fait, cette absence est bien réelle dans le quartier et ne représente pas une omission dans les photographies. Cette constatation doit par ailleurs être gardée en tête, particulièrement lorsque nous aborderons le centre-ville de Windsor. Bien que nous devons considérer les heures auxquelles les photographies ont été prises, soit entre 8h00 et 17h00, il n'en reste pas moins qu'il y avait très peu de circulation automobile et aucune circulation piétonne dans le quartier.

Malgré une volonté de la communauté à revitaliser Ford City, les capitaux manquent et la perception négative du quartier persiste. Heureusement, les

organismes communautaires, tels que *Drouillard Place*, un centre de services, parviennent de plus en plus à intéresser la population à participer aux débats entourant leur milieu de vie et ont même embauché des agents de développement pour repenser la revitalisation du quartier. Ils tentent, par exemple, de créer de nouveaux paysages, comme restaurer les murales historiques, des parcs et espaces verts afin de fournir aux habitants et à la jeunesse de Ford City des espaces à la fois de loisir, mais également identitaires (Répondants 3 et 8, secteur communautaire, 2011; Hayes, 2009). Néanmoins, les entreprises réinvestissent peu dans le quartier et les investissements municipaux tardent à arriver, la ville préférant investir dans le quartier central et dans des mégas projets susceptibles de faire fructifier leurs investissements, tel que le projet du *Caesar's Casino*.

Le *Caesar's Casino* : néolibéralisme urbain

Dans le centre-ville de Windsor, entre les quartiers Walkerville et Sandwich Towne, une structure d'un blanc quasi immaculé s'élève et est perceptible de tous les points de vue. Le *Caesar's Casino*, avec sa nouvelle aile, s'impose dans le paysage et s'oppose aux paysages abandonnés des quartiers adjacents et même ceux du centre, de sorte que l'on se retrouve face à une composition paysagère : abandon et création, que l'on voit dans la figure 4,14 ci-dessous.

FIGURE 4,14 : PAYSAGE ABANDONNÉ (PREMIER PLAN) VERSUS PAYSAGE EN CRÉATION (ARRIÈRE-PLAN)



Officiellement ouvert en 1998, le *Caesar's* fait partie des mégaprojets urbains favorisés par la municipalité, dans le cadre du processus de néolibéralisation progressive de l'économie et des tentatives de diversification des bases de cette économie, ayant d'importants impacts sur les paysages urbains. À cet effet, nous référons au concept rapporté par Brenner et Theodore (2002), le néolibéralisme urbain, ou l'urbanisation néolibérale. Dans un contexte tel que celui de Windsor, le néolibéralisme est vu en tant que processus mû par différents facteurs susceptibles d'agir sur l'urbanisme et d'avoir des effets sur la reproduction sociale. Ainsi, Frigon (2008) décrit le néolibéralisme urbain comme un processus dialectique entre la création et la destruction de milieux urbains (Traduction libre : 28). Plus

précisément, selon le concept proposé par Brenner et Theodore dans les travaux de Frigon (2008 : 29) :

« Destruction [...] refers to the removal of Keynesian traits such as stable wage relations [...], competition [...], financial regulation [...], and governance [...]. Creation refers to new infrastructures that are market-oriented which promote capital accumulation and economic growth such as public-private partnerships, expanded roles of global institutions, workfare policies, the establishment of new business ventures where local business elites directly influence major local developments, construction of large-scale mega-projects that are intended to attract investment, and the development of gentrified areas ».

Le néolibéralisme urbain fait par ailleurs partie des transformations dans la gouvernance dans le passage du fordisme au postfordisme, qui transfère la majorité des responsabilités au niveau local municipal. Bien entendu, le processus d'urbanisation néolibérale n'est pas propre à une ville, mais il n'en reste pas moins que des tendances générales peuvent être dégagées. Le pouvoir économique qui passe des espaces de production industrielle aux centres de finance et la déterritorialisation des systèmes de production à une échelle extranationale en sont deux bons exemples. Ces transformations du système productif ont ainsi apporté des changements globaux et locaux : les villes recherchent toujours l'amélioration de leur compétitivité afin d'attirer de nouveaux investissements (Smith, 2002 ; Frigon, 2008).

Avec le déclin de l'industrie automobile et le passage du fordisme au postfordisme, le processus de néolibéralisme urbain est bel et bien présent dans le paysage de Windsor. Le *Caesar's Casino* constitue le meilleur exemple de matérialisation du

processus. Dans un premier temps, plusieurs facteurs, dont le départ d'une partie de l'industrie automobile, la tertiarisation et la diversification de l'économie, ont mené à l'abandon graduel du centre-ville. Le gouvernement ontarien et les élus municipaux ont alors tenté de redynamiser le centre-ville avec la construction du *Caesar's*. La volonté de faire du centre-ville un lieu de divertissement s'est jointe à l'espoir de créer des retombées positives pour le quartier. *A priori*, les retombées furent positives pour Windsor, aidées par un taux de change avec le dollar américain particulièrement avantageux pour les touristes en provenance des États-Unis. Premier casino de la région, le *Caesar's* a assuré, pour un temps, une affluence importante au centre-ville. Néanmoins, les belles années n'ont pas duré, et ce, pour plusieurs raisons, la première étant la conception même du Casino avec toutes ses fonctions. En effet, le *Caesar's* est complet : hôtel et restaurants sont à l'intérieur. De cette façon, peu de personnes sortent pour consommer à l'extérieur dans le centre-ville. L'urbaniste rencontré lors du terrain complète cette idée en spécifiant : « They [the people] don't have a lot of opportunity to get out into the downtown, and there is not much into the downtown to attract them either ! » (Répondant 6, secteur municipal, 2011). En d'autres termes, le centre-ville est décrit comme une aire de transit et la circulation piétonne n'est pas assez importante pour supporter les quelques commerçants restants (Répondant 6, secteur municipal, 2011).

Dans un second temps, les attaques du 11 septembre 2001 à New York ont entraîné un resserrement des dispositifs de sécurité à la frontière, en décourageant plus

d'un de traverser vers le Canada. De plus, afin de maintenir une certaine compétitivité et face à l'assouplissement des règles américaines quant aux établissements de jeux, Détroit a construit ses propres casinos de sorte que les Américains ne soient plus forcés de traverser la Rivière pour fréquenter un casino (Répondant 6, secteur municipal, 2011).

À peine quelques années plus tard, le dollar canadien a pris de la valeur, pour arriver à un taux de change qui soit désormais plus intéressant pour les Canadiens que pour les Américains. Le centre-ville n'est alors pas encore au bout de ses peines. La parité du dollar américain avec le dollar canadien n'est plus qu'à quelques sous, un facteur de plus décourageant les touristes américains et joueurs à traverser la frontière : « The american dollar parity is not good for the casino » (Répondant 1, secteur municipal, 2011). Ces derniers ne sont toutefois pas les seuls à éviter l'Ontario et Windsor, les investissements américains ont eux aussi chuté. Autrefois venues profiter des tarifs avantageux du marché canadien et de la main-d'œuvre, les compagnies hésitent maintenant à investir ou à s'établir, sous quelques formes que ce soit, en sol canadien. Cet autre facteur qu'est la force du dollar canadien est venu porter un dur coup à Windsor, déjà en difficulté (Répondants 1, 2, 4,10 et 12, secteurs municipal, privé et syndical, 2011). D'autres usines ferment, sous différents prétextes, les travailleurs quittent ou changent leurs habitudes de consommation, et le quartier central écope une fois de plus.

Toutes ces conditions réunies ont mené à la baisse de la fréquentation du *Caesar's*, forçant les employeurs aux coupures budgétaires et d'emploi. S'en est résulté également une diminution considérable de la demande de services, comme les restaurants, dans le centre-ville. À cette décroissance du nombre de consommateurs s'ajoute la fuite des travailleurs ayant perdu leur emploi avec les fermetures d'usine, une main-d'œuvre qui elle non plus ne fréquente plus le centre-ville. Qui plus est, la décroissance de l'achalandage s'est additionnée à la hausse des tarifs de location et d'achat des locaux commerciaux et terrains au centre-ville. Commerçants et habitants, voyant leurs économies touchées, quitteront progressivement le quartier central.

En 2005, les représentants du gouvernement provincial ontarien, avec la Corporation de jeux et loterie d'Ontario (Ontario Lottery and Gaming corporation) et l'administration du *Caesar's* investissent dans un mégaprojet dans une perspective de création d'emplois et d'attractivité : l'expansion du casino, avec notamment la création d'un centre de congrès, une nouvelle tour d'hébergement, une salle de spectacle et un réaménagement de l'ensemble de celui-ci. La ville rachète même à ce moment des terrains avoisinants (Répondant 9, secteur municipal, 2011).

Or ceux-ci attendent toujours d'être réinvestis. C'est à cet endroit que l'on retrouve une composition de paysages abandonnés et en création. Le blanc immaculé du

casino divise le quartier et le paysage. Les pourtours du mégaprojet structurant qu'est le *Caesar's* sont vraisemblablement négligés, semant la discorde entre la ville et ses citoyens, mais aussi entre la ville et les représentants de la sécurité civile qui y voient bien plus qu'un paysage abandonné, un danger pour la sécurité des citoyens. Le litige est semblable à celui du quartier Sandwich Towne, avec la série de demeures abandonnées sur *Indian Road*, que nous verrons plus bas. Entre les défauts de paiement de certains propriétaires, le manque d'entretien de certaines maisons, la transformation de l'espace en lieu d'héritage, le rachat par la ville de terrain en bordure du casino pour un stationnement et les retards dans l'allocation de permis de démolition, le paysage, face au casino, est laissé en décrépitude, et abandonné. Les uniques signes de vie de ces blocs abandonnés sont les voitures qui y sont stationnées, parfois sur les terrains abandonnés comme l'illustre la figure 4,18 plus bas. Ces dernières appartiennent à des clients voulant éviter le prix du stationnement « officiel » du casino, à des employés de celui-ci ou à des travailleurs du centre-ville (Vanderdoelen, 2009).

Enfin, la volonté de créer des emplois par la construction de la seconde section au *Caesar's* n'aura pas eu les effets escomptés. L'économie postfordiste de la ville est toujours ébranlée et les touristes sont toujours en trop petit nombre pour faire prospérer le Casino et la ville. Cette dernière met l'emphase essentiellement sur des mégaprojets comme le Casino, au détriment des pourtours (Frigon, 2008). Malheureusement, la tendance actuelle de maximisation des profits et de

rentabilisation des investissements ne tend pas à améliorer le sort des voisins du casino. Le malaise est d'ailleurs tangible auprès des acteurs municipaux interrogés à ce sujet (Répondants 6 et 9, secteur municipal, 2011). Cette négligence, qui n'est toutefois pas la volonté officielle des élus municipaux, laisse croître des paysages abandonnés, en marge de paysages en création. Les figures 4,15 à 4,18, ci-dessous, tentent d'illustrer cette situation.

FIGURE 4,15 : IMMEUBLE RÉSIDENTIEL DÉPÉRISSANT FACE AU CÔTÉ EST DU CASINO



FIGURE 4,16 : IMMEUBLE COMMERCIAL ABANDONNÉ, FACE AU CÔTÉ NORD DU CASINO



FIGURE 4,17 : RÉSIDENCES VACANTES FACE AU CÔTÉ EST DU CASINO



(Cuillier-Serre 2011)

FIGURE 4,18 : RÉSIDENCE ABANDONNÉE FACE AU CÔTÉ EST DU CASINO



Outre le côté est négligé du casino, d'autres espaces sont abandonnés au sein du centre-ville. Plus du quart des locaux sont vacants, principalement des locaux commerciaux. Le témoignage d'une responsable municipale de la direction des bâtiments est très éloquent :

« So what is happening in the landscape is things came to a skreeching need. [...] But then what we started to notice was blight, derelict buildings, buisnesses closed up, became vacant. So now we have had an issue all of a sudden with proprieties not being maintained and being vacant and they started to deteriorate. [...]We have that focus now to deal with that we never had before » (Répondant 9, secteur municipal, 2011)

Toujours dans le centre-ville, l'avenue principale, *Ouellette Avenue*, présente un paysage en dents de scie où des locaux occupés sont adjacents à des locaux à vendre ou louer :

« When I started at the City Hall in 2002, I could go downtown at lunch time, I could buy shoes, clothes, get my stationary cards, gifts... I could do it all downtown! And now here we are, almost 10 years later, the only thing I can do right now is eat. All the shoe stores are gone, retail's gone, gift shops are gone ... » (Répondant 9, secteur municipal, 2011).

Cette fuite de commerçant s'est déroulée, comme dans le quartier Ford City, progressivement, principalement depuis les années 80 et 90. La montée des prix des loyers au centre-ville et la délocalisation graduelle des manufactures de l'industrie automobile à Windsor ont entraîné des pertes d'emplois et donc de revenus et de pouvoir d'achat pour les habitants. À cet effet, les propos d'un répondant responsable de la planification territoriale et de l'urbanisme à Windsor sont fort utiles pour résumer la situation :

« The city was running in three shifts meaning that there was the automotive shifts, those were overtime jobs. So people were spending a lot. Maybe beyond their limits. So when we lost the third shift, which happened when our economy started to decline, we started losing plants when it got bad in 2008-2009, and we tended to see all the vacancies come up. So there is a correlation between the job losses and these store vacancies » (Répondant 6, secteur municipal, 2011).

De plus, tout comme dans le quartier Ford City, l'absence de personne sur les photographies renseigne : le centre-ville de Windsor ne fourmille pas de passants en dehors de l'heure du déjeuner où les travailleurs quittent, le temps d'un repas, l'immeuble qui les abrite pour le reste de la journée. Certes, quelques automobiles et autobus circulent, essentiellement sur *Ouellette Avenue*, l'artère principale. Mais

le centre-ville de Windsor ne peut se comparer aux centres-villes de Montréal, Québec, Toronto ou Vancouver par exemple : « It's shocking when you come from other cities like Toronto or Montreal where you have vibrant downtowns... And in Windsor, where is everybody downtown? » (Répondant 5, secteur municipal, 2011). Il est très aisé de photographier des paysages exempts de femmes ou d'hommes, particulièrement aux limites est du cœur de la ville. Cette absence de personne, combinée aux locaux vacants de *Ouellette Avenue* et aux demeures placardées des pourtours du Casino, donne un air de tristesse et d'abandon de la ville. Les voitures stationnées un peu partout au centre-ville témoignent de la présence d'habitants, mais ceux-ci semblent confinés aux immeubles du centre pour leur journée de travail et repartent, en dehors des limites du centre-ville, une fois la fin de leur quart de travail.

Ainsi, on trouve que l'agrandissement du casino de Windsor fait partie de la création de paysages suite à la dévitalisation du centre-ville qui date d'aussi loin que des années 80. D'autres projets sont nés, particulièrement au centre-ville, comme la construction d'un aquarium et la venue de locaux de l'université de Windsor dans des bâtiments abandonnés (Répondant 8, secteur communautaire, 2011). Des investissements sont également faits afin de combler des usines vides autrefois destinées à la fabrication de pièces automobiles (toutes confondues) par la fabrication de pièces reliées aux énergies vertes, un domaine dans lequel Windsor cherche à percer (Répondants 1,4, 8 et 12, secteurs municipal, académique, communautaire et privé, 2011). Or, la création de paysages, qui

succède généralement à la destruction, se fait plutôt à l'extérieur du centre-ville et de Ford City, ou à proximité des paysages abandonnés comme c'est le cas du Casino, sans toutefois reconstruire ceux-ci (Répondant 4, secteur académique, 2011). Par exemple, beaucoup de commerces et d'entreprises s'installent désormais en banlieue, suivant la tendance nord-américaine, où les prix de location et d'achat de parcelle de terrain et les taux d'imposition restent moins élevés, entre autres avantages, et où les classes plus aisées ont établi domicile. Pourtant, le processus de destruction créative n'est pas un sens unique, la création peut précéder la destruction. Avec la croissance des échanges entre les États-Unis et le Canada, la construction d'un autre passage transfrontalier entre Windsor et Détroit est venue semer la désolation dans une partie du quartier Sandwich Towne.

L'Ambassador Bridge, Indian Road et le nouveau pont

Dans le quartier du côté ouest du centre-ville, Sandwich Towne, l'*Ambassador Bridge*, sur la figure 4,19, propriété de la famille Moroun, s'impose par la taille de sa structure, mais également par l'intensité du camionnage entre Windsor et Détroit qui y transite. À cet effet, cette structure est une nécessité pour le couloir économique vital entre le Canada et les États-Unis. Le transport de marchandises règne sur le pont, avec le passage de milliers de camions quotidiennement, transportant plus de 300 millions de dollars de marchandises, dont la majorité sont des pièces nécessaires à l'industrie automobile présente des deux côtés de la frontière (Répondant 4, secteur académique, 2011; La Presse Canadienne, 2012;

Ambassador Bridge, 2012). De 1984 à 1997, la circulation est passée de 5,6 millions à 10,9 millions de véhicules, une croissance indiquant que la capacité du pont serait atteinte dans les années à venir (Ministry of Municipal Affairs and Housing, 2003 : 14). Toutefois, malgré le fait que l'industrie automobile persiste à faire appel au camionnage pour le transport de marchandises, les échanges par camion de ce secteur économique ont tendance à stagner, voire diminuer, depuis 2006. À cet effet, le tableau II en annexe 4 montre bien à la fois des taux en décroissance, mais également la place décisive du transport de marchandises par camionnage à Windsor.

Cependant, malgré un certain déclin dans le camionnage entre Windsor et Détroit, l'importance de l'*Ambassador Bridge* ne doit pas être minimisée : ce passage transfrontalier demeure le plus important entre le Canada et les États-Unis à ce jour (La Presse Canadienne, 2012; Bellavance, 2012), d'autant plus que la mobilité individuelle des habitants de la région (Windsor et Détroit) croît quotidiennement et que les mesures de sécurité, adoptées notamment depuis le 11 septembre 2001, ralentissent le trafic. Les bouchons de circulation causent d'importants maux de tête aux camionneurs, mais également aux environnementalistes. Selon eux, la pollution causée par le camionnage intense est extrêmement élevée et néfaste.

De cette manière, le besoin, voire la nécessité de construire d'autres voies d'accès frontalières s'est fait sentir, la vitalité et la compétitivité économiques de la région et du Canada étant au cœur du débat. En effet, le temps d'attente devenant trop

long, les frais encourus par les compagnies ont propulsé la volonté des gouvernements du Michigan et de l'Ontario à s'entendre sur la construction d'une quatrième voie d'accès entre les deux pays. Cette voie ne donnerait plus directement sur le centre-ville de Windsor, relativement éloignée de l'autoroute principale, la 401. À cela s'ajoute la croissance des échanges entre les États-Unis et le Canada. Malgré les soubresauts de l'industrie automobile, les échanges de pièces automobiles et de véhicules assemblés persistent (Milhaud, 2001; Répondants 4 et 12, secteurs académique et privé, 2011).

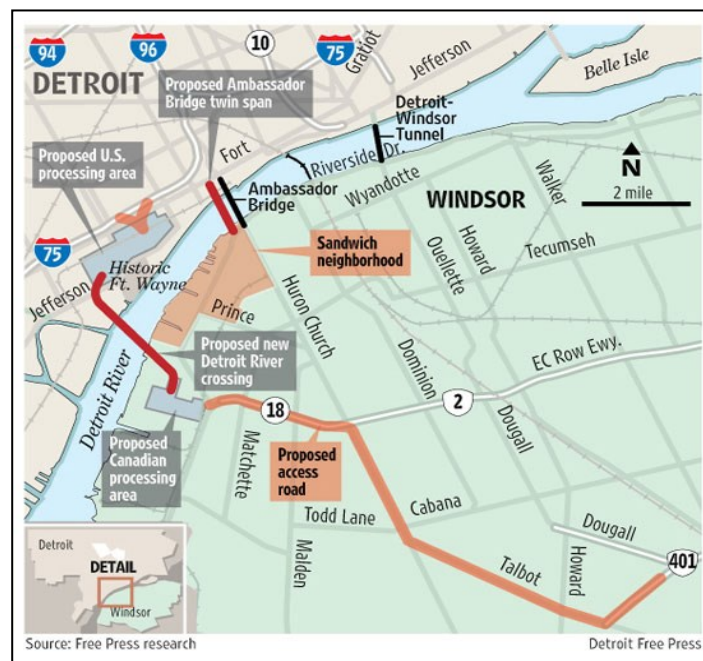
FIGURE 4,19 : L'AMBASSADOR BRIDGE DANS LE QUARTIER SANDWICH



Néanmoins, les opinions sur la construction d'un second pont reste mitigées, particulièrement du côté du propriétaire de l'*Ambassador Bridge*, Manuel Moroun (Répondant 6, secteur municipal, 2011; Turner, 2011; Windsor Star, 2012). En

effet, y voyant une opportunité plus que rentable, le propriétaire de l'*Ambassador Bridge* a bien démontré son intérêt dans la construction d'un second pont qui soit adjacent à ce dernier, et qui soit également privé. Toutefois, les autorités en ont décidé autrement : le second pont sera construit, plus à l'ouest de l'*Ambassador Bridge*, comme on peut le voir sur la figure 4,20 ci-dessous (CBC news, 2011b). Sur la figure suivante, les deux infrastructures routières actuelles permettant de traverser la frontière sont illustrées, soient l'*Ambassador Bridge* et le *Detroit-Windsor tunnel*, lui non plus ne parvenant plus à contenir la croissance de l'affluence, ainsi que l'emplacement du futur pont, plus à l'ouest. Ce pont, bien que fort utile à la croissance des échanges interfrontaliers, ne dissimulera toutefois pas le paysage abandonné sous l'*Ambassador Bridge* comme nous le verrons plus loin.

FIGURE 4,20 : LES TROIS INFRASTRUCTURES TRANSFRONTALIÈRES



Source : Detroit Free Press. 2012. A plea from Windsor : Get Bridge Deal done. En ligne : <http://forum.skyscraperpage.com/showthread.php?t=163629&page=2>. Page consultée le 24 juillet 2012.

En effet, malgré le lobbyisme impliqué, le nouveau pont sera public, plus à l'ouest des projections et volontés de la famille Moroun : « [...] the Canadian Transit Company, which owns the bridge, has been lobbying hard against a new government-funded crossing, which is scheduled to be built down river from the current crossing » (CBC news, 2011b). Or, de nombreux investissements ont déjà été faits de la part de la famille Moroun, incluant le rachat de plus de 110 propriétés, depuis 2004, et l'expropriation des ménages, moyennant un certain montant, où la seconde structure aurait été construite, mais en vain (Chen, 2011).

Du point de vue extérieur au voisinage, rien ne laisse transparaître la réalité adjacente à la structure, mais l'expropriation de ces ménages a laissé des traces indélébiles dans le quartier. *L'Ambassador Bridge* et son frère en construction sont déconnectés de la réalité locale. Ces structures issues de la croissance s'opposent au déclin du quartier avec son haut taux d'inoccupation et la fracture urbaine que représente *Indian Road*. La volonté d'accroître les flux d'échange via la création d'un autre passage transfrontalier a contribué à laisser place à un paysage abandonné. Une série de demeures abandonnées se dresse, contiguë au pont et face à d'autres résidences parfois abandonnées, parfois toujours habitées, sur *Indian Road*. Telle est la situation que l'on constate et que l'on peut observer sur les figures suivantes. La croissance génère aussi l'abandon.

FIGURE 4,21 : IMMEUBLE RÉSIDENTIEL PLACARDÉ ADJACENT À L'AMBASSADOR BRIDGE



FIGURE 4,22 : RÉSIDENCES ABANDONNÉES ADJACENTES À L'AMBASSADOR BRIDGE



FIGURE 4,23 : IMMEUBLE RÉSIDENTIEL PLACARDÉ ADJACENT À L'AMBASSADOR BRIDGE



FIGURE 4,24 : RÉSIDENCE LAISSÉE À L'ABANDON (PREMIER PLAN) ET L'AMBASSADOR BRIDGE (SECOND PLAN)



FIGURE 4,25 : RÉSIDENCE VACANTE (PREMIER PLAN) ET L'AMBASSADOR BRIDGE (SECOND PLAN)



Ces dizaines de maisons placardées et sous haute surveillance ne sont pas sans soulever des tollés au sein du quartier. Certains, dont un gardien de sécurité chargé de surveiller les résidences, n'hésitent pas à qualifier la situation et le paysage de « limbes » (*limbo*). Le contexte est propre à Sandwich Towne, ce qui éveille peu l'intérêt de la part de l'hôtel de ville. Toutefois, la ville n'est pas la seule à devoir être pointée du doigt : le propriétaire du pont, dans l'attente du règlement des questions de la construction du second pont, laisse le paysage déperir, faute d'obtenir des permis de la ville. Le litige persiste : la ville a décrété les lieux comme étant historiques, une action que certains qualifient de stratégiques en empêchant M. Moroun de réellement se réapproprier l'espace. Elle refuse donc l'octroi de permis de démolition qui permettrait un redressement de la situation (Schmidt,

2009; Kristy, 2010; Chen, 2011). Les besoins de revitalisation du quartier sont bien présents, des actions doivent être entreprises, et l'Université de Windsor, dans le quartier Sandwich, est appelée à y jouer un rôle de premier plan (Battagello, 2010). Pour le moment, les autorités canadiennes et ontariennes ont officiellement annoncé la construction du second pont, plus à l'ouest de l'*Ambassador Bridge*, laissant ainsi se dessiner progressivement un nouveau paysage émergent à travers le quartier (La Presse canadienne, 2012; Bellavance, 2012; Grégoire, 2012).

4,3 Discussion

Ces trois exemples ci-haut permettent d'établir que le processus de destruction créative survient en contexte de déclin et en contexte de croissance. Il n'est par ailleurs pas unidirectionnel : la destruction peut précéder la création et vice versa. De plus, tel que le soulève Corbin (2003: 14), des conflits apparaissent avec ce processus de destruction créative :

«it raises issues about landscape that affect perception, use, and design: how land is valued; function and productivity, morality and waste; surface versus spatial and material dimensions; visibility and scale; change and memory; and cycles of growth and withdrawal. »

L'espace quotidien qui s'est transformé est devenu discontinu : des paysages abandonnés se trouvent au centre de quartiers et ils peuvent représenter quelques fois des opportunités, mais souvent des problèmes (Corbin, 2003). La prolifération de résidences et bâtiments vacants entraîne, entre autres, une série de troubles relatifs aux politiques publiques concernant d'éventuelles conséquences

économiques, la sécurité publique, la dépréciation de la valeur des propriétés avoisinantes et l'esthétisme urbain (Gunton, 2007 : 523) :

« the presence of vacant properties manifests a transcendental condition that can only be properly described as an *aesthetic of urban malaise* in that such properties contribute to a perception of the community from both outside and within as intrinsically dysfunctional and beset by an overbearing sense of communal ennui. »

Bien que la ville puisse compter sur certains mégaprojets de revitalisation urbaine avec la création de paysages, les paysages abandonnés continuent à entretenir une image négative et à renforcer les stéréotypes d'une ville profondément touchée par la récession de 2008 – 2009. Cette situation, loin d'être optimale pour la ville, produit une fragmentation spatiale qui constitue elle aussi une sorte d'effet dissuasif pour des investisseurs potentiels, susceptibles d'aider la relance de l'économie locale (Gunton, 2007). De même, la concentration de capitaux destinés aux mégaprojets s'effectue au péril de projets communautaires et à plus petite échelle, comme ceux de Ford City par exemple, qui permettraient une véritable intégration de la participation citoyenne dans le mode de gouvernance municipale actuel.

Ce mode de gouvernance, qui varie d'une localité à l'autre, permet de s'adapter, plus ou moins facilement, aux restructurations économiques globales ayant des impacts au niveau local, dans les paysages notamment. Comme nous l'avons vu dans les résultats, les transformations dans les modes de production et d'accumulation du capital, soit le passage d'une économie fordiste à une économie

néolibérale ayant favorisé l'émergence et la prolifération de l'économie de services, ont eu d'importants impacts sur les paysages urbains de Windsor. Bien qu'affaiblie par la dernière récession, l'industrie automobile demeure présente dans le paysage avec le passage transfrontalier Windsor-Détroit, mais ce qui en reste demeure fragmentaire. L'industrie automobile quittant progressivement Windsor, plusieurs habitants ont perdu leur emploi et qui ont dû quitter à leur tour à la recherche de revenus. En l'absence de consommateurs potentiels et avec les avantages spatiaux et économiques de la banlieue, de nombreux commerces et services de proximité ont tôt fait que quitter à leur tour.

La volatilité des investissements, qui vont et viennent avec les restructurations économiques globales et divers facteurs locaux, tendent à révéler que la structure des espaces urbains reste fragile. Ces recompositions spatiales étudiées plus haut découlant des mouvements de capitaux de l'industrie automobile, soit vers d'autres espaces, soit au profit d'une économie tertiaire, montrent bien le dialogue qui existe entre le local et le global : l'économie globale et ses transformations, y compris au sein de l'industrie automobile, agissent à l'échelle locale auprès des entreprises et des décideurs locaux qui adoptent des stratégies qui leur sont propres, particulièrement en fonction du contexte local (Fol et Cunningham-Sabot, 2010). De cette manière, l'articulation des restructurations économiques globales et des facteurs locaux permet d'entrevoir des configurations locales distinctes, comme les paysages abandonnés et émergents de Windsor. On observe alors le globalisme localisé, ou la glocalisation : on trouve à Windsor des impacts

particuliers des transformations structurelles et économiques globales, soient la déstructuration et la restructuration des paysages de la ville.

Au-delà des nouvelles responsabilités et pouvoirs locaux amenés par les changements d'échelle de gouvernance avec l'arrivée du postfordisme, la mondialisation tient un rôle prépondérant dans la mouvance des changements dans le régime d'accumulation, de délocalisation des entreprises de l'industrie automobile et de restructuration des villes, du moins les tentatives. Mais d'autres facteurs doivent être pris en compte : la mondialisation et les restructurations économiques à elles seules ne peuvent porter le chapeau de ces maux urbains que sont les paysages abandonnés.

Les restructurations à l'échelle globale de l'économie et des modes de production se sont conjuguées avec le départ des ménages plus aisés et plus mobiles vers la périphérie de la ville, entraînant une certaine paupérisation du centre-ville et un certain déclin, et le départ de commerces en quête de loyers moins dispendieux, se déplaçant avec les consommateurs. De plus, la valeur du dollar canadien a tenu et tient toujours un rôle de premier ordre dans les mutations urbaines, il s'agit d'une grande part du problème selon un ingénieur du secteur privé interrogé : « Another big part of the problem is the decline in the dollar that was a huge advantage in the past, and it's hard to compete when the dollar difference is so great » (Répondant 12, secteur privé, 2011). Cette appréciation du dollar, fortement influente sur les volontés d'investisseurs, combinée avec les décisions d'individus

et de compagnies spécifiques, comme Ford et GM, ont participé au processus de destruction créative des paysages (Répondant 8, secteur communautaire, 2011). Dès lors, la mise en place de politiques urbaines locales de développement économique durable devient une avenue prometteuse à explorer.

Pourtant, ce que l'on remarque à Windsor, en termes de stratégies de gouvernance locale, ce sont des tentatives de reconquête de cette croissance jadis florissante, afin de demeurer dans le réseau de compétitivité. Plutôt que d'accepter une décroissance manifeste et progressive, en cours depuis quelques dizaines d'années déjà, les acteurs municipaux adoptent la stratégie de marketing territorial. En fait, cette stratégie prend forme avec les restructurations économiques globales induites par la globalisation qui ont fait croître la volatilité des capitaux et des entreprises, augmentant ainsi la concurrence entre les différentes régions. Windsor, dont les emplois étaient fortement concentrés dans l'industrie automobile, a été confronté, tel que mentionné plus haut, à des fermetures d'usine, à la croissance du taux de chômage et à l'exode de sa population active (Proulx et Tremblay, 2006). Afin de gérer la situation, Windsor cherche à attirer de nouveaux investissements et développer d'autres secteurs comme le tourisme ou encore devenir un pôle attractif pour des entreprises de secteurs à haute valeur ajoutée. Mais la concurrence reste forte. Effectivement, les acteurs municipaux doivent prendre en compte la nécessité de faire progresser l'économie afin de combattre les hauts taux de chômage et éviter, comme c'est le cas de l'industrie automobile, la

désertion d'espaces industriels ainsi que le déplacement de sa population en dehors des limites de la ville ou dans d'autres régions plus attractives (Proulx et Tremblay, 2006).

Dans cette perspective, Windsor tente en effet de se tourner vers de nouvelles niches économiques, comme dans le cas du Casino, et de plus en plus vers des niches innovatrices dans les hautes technologies telles que l'aéronautique et les énergies vertes. Des anciennes usines seraient donc possiblement reprises par ces nouvelles industries du savoir. Néanmoins, il faut dans un premier temps regarder l'échelle d'embauche : une compagnie de fabricants œuvrant dans le domaine des énergies vertes embauchera moins d'employés que ne le faisait une compagnie automobile comme Ford (Répondant 12, secteur privé, 2011). Dans un second temps, bien que la ville vise le recyclage d'espaces, la périphérie de la ville et de son centre demeure beaucoup plus attrayante pour les investisseurs avec plus de grands espaces pour des coûts moindres, laissant toujours les espaces des quartiers centraux à l'abandon. Le marketing territorial se réalisera donc aux dépens d'espaces entiers ne bénéficiant pas des regains de croissance, et de captage de différents flux, touristiques, étudiants et économiques par exemple.

De plus, comme nous avons pu le voir dans les trois situations présentées dans les résultats, le recyclage d'espace au centre-ville et dans ses quartiers limitrophes est inachevé, voire absent. Bien que l'Université de Windsor ait récemment investi

dans le centre-ville pour y ouvrir de nouveaux locaux et élargir son campus, il est normal de se demander si les deux ou trois nouveaux départements sauront revitaliser, à eux seuls, le centre.

La transformation des paysages abandonnés en espaces verts semble aussi ressortir dans la vision de revitalisation, particulièrement au sein des groupes communautaires locaux, comme à Ford City. La création de parcs est devenue, ces derniers temps, un enjeu de premier ordre dans la communauté du quartier (Répondant 3, secteur communautaire, 2011). Les citoyens, convoqués par l'organisme *Drouillard Place*, et dont la participation est devenue un cheval de bataille important, soulèvent leur indignation devant des paysages abandonnés et des espaces désaffectés pour que ceux-ci soient transformés en parcs et espaces verts, afin de redonner une identité à ces lieux, au quartier. Mais peu de solutions parviennent à voir le jour sans moyen financier et c'est bien l'un des problèmes auquel fait face Ford City, les capitaux étant concentrés dans les mégas projets du centre-ville ou dans la périphérie, l'eldorado des nouvelles entreprises et de la classe moyenne.

Il faut donc adopter une vision qui soit réaliste de la situation. Les transformations des aires urbaines ont suivi les pertes d'emplois liées aux restructurations dans l'économie mondiale et dans les modes de production. Ces transformations ont aussi été suivies par l'émigration d'une part de la population, qui quittait pour une meilleure situation financière. Des stratégies doivent donc être décidées afin

d'enrayer ces maux urbains. Comme le soulignent Domhardt et Troeger-Weiss (2009 : 164), « planning must aim at creating equivalent living conditions, initiating and ensuring sustainable development, and satisfying the requirements of competitive economic structures. The principles must be reflected in regional and municipal development plans ».

En ce sens, il appert que ce n'est pas ce qui a lieu à Windsor. En favorisant les grands projets et le développement de secteurs de pointe, Windsor semble oublier de veiller à la revitalisation de certains espaces et certains quartiers. Lors des entrevues effectuées au cours du terrain, il est clair que le monde municipal et le monde communautaire se contredisent, notamment dans leur vision de développement. Pour les acteurs du milieu communautaire, accroître la participation citoyenne et revitaliser les espaces abandonnés du quartier Ford City sont des priorités (Répondants 3 et 8, secteur communautaire, 2011). Pour les acteurs municipaux, l'importance est accordée aux projets susceptibles d'être les plus rentables (Frigon, 2008).

Ces acteurs, par leurs choix stratégiques et leurs priorités, agissent ainsi sur les paysages, en émergence et abandonnés. Mais ils ne sont pas les seuls responsables. Les acteurs ne sont qu'une partie des facteurs qui influencent la destruction créative des paysages, le problème est beaucoup plus complexe. Ces derniers sont aussi sujets aux restructurations économiques globales et aux transformations du système productif, avec entre autres la toute nouvelle division

internationale du travail de l'industrie automobile qui a entraîné, et entraîne toujours, une série de relocalisation d'entreprises automobiles ayant un impact à l'échelle locale à Windsor.

Conclusion

Ainsi, le processus de destruction créative se déploie de différentes façons à Windsor. On retrouve le processus dans les contextes de déclin et de croissance et la création peut précéder la destruction, l'inverse étant tout aussi possible. Les résultats que l'on peut alors observer sont d'une part ceux d'une ville ayant un important besoin de revitaliser son centre et ses quartiers adjacents. D'autre part, à travers les quartiers bordant la rivière Détroit, on observe des dialogues urbains où se côtoient paysages émergents et paysages abandonnés. En fonction des changements globaux imposés par la mondialisation, comme le passage du fordisme au postfordisme, la toute nouvelle division internationale du travail et la compétition des territoires qui en résulte, les paysages de Windsor se sont créés, ont été déstructurés et parfois restructurés. Les cicatrices du temps sont ainsi bien visibles dans l'espace, comme l'ont montré les photographies plus tôt dans ce chapitre.

En d'autres termes, la destruction créative des paysages est en relation avec les processus politico-économiques globaux, négociés par les acteurs locaux. Or, l'imbrication des paysages locaux dans les structures globales est assez complexe puisque plusieurs facteurs de transformation, suggérés plus tôt, entrent en ligne de compte dans leur interprétation. Par ailleurs, une telle interprétation des paysages locaux n'est pas aisée, le contexte historico-spatial étant, entre autres, très important dans l'analyse de ceux-ci.

En effet, la financiarisation de l'économie et le développement d'innovations ont profondément atteint les villes mono industrielles de la période fordiste. Sur un territoire d'étude délimité par les quartiers en bordure de la rivière, nous avons répertorié plusieurs paysages et retenus quelques-uns d'entre eux. L'approche de terrain par photographies croisée avec des entretiens semi-dirigés, auprès de différents acteurs impliqués dans la ville, nous a permis d'aborder la problématique des paysages de Windsor et les conflits qui y sont liés.

Devant la fermeture d'usines du secteur automobile, l'abandon d'espaces industriels et l'exode de sa population, les différents acteurs locaux ont dû innover et trouver de nouvelles stratégies pour répondre aux transformations territoriales. Pour les uns, le marketing territorial et la mise en branle de méga projets constituent la solution. Pour les autres, des interventions plus localisées, à plus petite échelle, faites de concert avec les volontés de la population locale, reste la meilleure solution. À travers leurs différends et leurs diverses solutions, la structure paysagère de Windsor s'est métamorphosée. Les avantages de la banlieue persistent et la situation économique mondiale actuelle n'aide en rien la relance locale.

Les paysages s'organisent aussi dans une structure globale représentée par l'industrie automobile à Windsor. La mondialisation croissante et les restructurations économiques globales, affectant directement l'industrie automobile, sont en partie responsables des paysages que nous avons observés à

Windsor. Une autre part de responsabilité est attribuable aux acteurs locaux qui négocient avec les transformations des structures plus globales. Le néolibéralisme urbain présenté dans l'exemple du casino est d'ailleurs assez représentatif des stratégies adoptées par les acteurs à l'échelle locale. Au fil du temps, paysages émergents et paysages abandonnés se sont dressés dans les quartiers longeant la rivière Détroit soient Sandwich, le centre-ville et Ford City.

Des aires importantes dans différents quartiers attendent toujours d'être revitalisées. Sans nul doute, le manque de capitaux constitue le plus grand frein à cette revitalisation. Mais le financement de certains projets aux dépens d'intervention plus localisée, en concertation avec les désirs de la population comme à Ford City, n'est peut-être pas la solution miracle non plus. La recherche effrénée du développement visant quasi strictement la croissance économique ne porte pas ses fruits. Au-delà de la fructification des investissements financiers, quel développement durable souhaite-t-on réellement pour la population? Windsor et ses décideurs doivent composer avec les forces endogènes et reconnaître que les importantes restructurations dans l'industrie automobile ont affecté les paysages urbains et la vitalité du centre-ville. Certes, nous sommes loin de la désertion observée à Détroit. Or cela ne doit toutefois pas minimiser le besoin de revitalisation. Les paysages abandonnés ne projettent pas l'image d'une ville qui se remet bien du passage du fordisme au postfordisme et du choc économique de la crise financière américaine des dernières années.

Aux vues des résultats présentés plus haut, nous pouvons conclure que le processus de destruction créative en cours à Windsor est influencé par une multiplicité de facteurs et qu'il opère à différent temps sous différentes formes. Par ce processus, des paysages ont émergé alors que d'autres ont été désertés. Ces deux types de paysages sont par ailleurs bien souvent adjacents et peuvent composer une seule photographie. Ces dernières, exemptes de personne, témoignent d'une réalité particulière. Ces espaces locaux transformés indiquent d'une part qu'elles ont été les impacts localisés des processus politico-économiques à une échelle qui dépasse largement la ville et la région.

L'emplacement initialement stratégique de Windsor, à proximité des États de l'Ohio et du Michigan, États centraux de l'industrie américaine de l'automobile, a été l'une des principales raisons pour lesquelles des usines d'assemblage et de pièces automobiles se sont installées dans cette partie de la province ontarienne. Aujourd'hui, cet emplacement ne lui est plus autant avantageux, la région métropolitaine de Toronto étant plus attractive. Au final, « le tout reste plus grand que la somme de ses parties ». En d'autres termes, on reconnaît le tout, le résultat, mais cela ne suffit pas pour expliquer la composition du paysage. Il faut saisir et intégrer les interactions entre les différents facteurs influençant les transformations paysagères afin d'effectuer une analyse plus complète des paysages urbains qui s'offrent à nous.

Bibliographie

- AALBERS, Manuel. (2009). Geographies of the financial crisis. *Area*, Vol.41 (No.1), pp 34-42.
- AMBASSADOR BRIDGE. (2012). *History of the Ambassador Bridge*. En ligne: <http://www.ambassadorbridge.com/History/History.aspx>
- AMIN, Ash. (2001). Spatialities of globalization. *Environment and Planning A*, Vol. 34, pp. 385-399.
- ANASTAKIS, Dimitry. (2005). *Auto Pact: Creating A Borderless North American Auto Industry 1960 – 1971*. Toronto: University of Toronto Press.
- ANDERSON, William. (2011). Communication personnelle. 21 janvier 2011.
- BATTAGELLO, Dave. (2010, October 4). Boarded-up homes burning issue for Windsor's Ward 2 voters. *The Windsor Star*. En ligne : http://www.windsorstar.com/story_print.html?id=3617835&sponsor=true.
- BELLAVANCE, Joël-Denis. (2012, 15 Juin). Un nouveau pont au coût de 1 milliard entre Détroit et Windsor. *La Presse*. En ligne : <http://www.lapresse.ca/actualites/quebec-canada/national/201206/15/01-4535372-un-nouveau-pont-au-cout-de-1-milliard-entre-detroit-et-windsor.php>
- BENDER, Barbara. 2002. Time and Landscape. *Current Anthropology*, Vol. 43, pp.103-112.
- BONNEMAISON, Joël et Luc Cambrézy. (1996). Le lien territorial entre frontières et identités. *Géographie et Cultures*, Vol. 20, pp.3-18.
- BOURNE, Larry S. and David Lay (editors). (1993). *The Changing Social Geography of Canadian Cities*. Montréal: McGill-Queen's University Press.
- BRENNER, N. and Nik Theodore. (2002). Cities and the Geographies of “Actually Existing Neoliberalism”. *Antipode*, Vol. 34. (No. 3), pp. 349–379.
- BRICE, Catherine. (2007). Building Nations, Transforming Landscape. *Contemporary European History*, Vol.16, pp.109-119.
- BRISSAC PEIXOTO, Nelson. (2009). Latin American Megacities : The New Urban Formlessness. *City/Art : the Urban Scene in Latin America*. (R.Biron) Durham and London : Duke University Press.

- CANADA MORTGAGE AND HOUSING CORPORATION. (2012). *Rental Market Report Windsor CMA*. En ligne: http://www.cmhc-schl.gc.ca/odpub/esub/64475/64475_2011_A01.pdf?lang=en
- CARROUÉ, Laurent. (2007). *Géographie de la mondialisation* (3^e édition). Paris : Armand Collin.
- CASTREE, Noel and Derek Gregory (editors). (2006). *David Harvey : A Critical Reader*. Malden MA: Blackwell Publishing.
- CBC. (2010, July 28). GM closes Windsor plant, ending an era. *CBC News*. En ligne : <http://www.cbc.ca/canada/windsor/story/2010/07/28/wdr-gm-plant-closing.html#ixzz1DTap3ox0>.
- CBC . (2011a, August 19). NDP wants ban on pre-election ads. *CBC News*. En ligne: <http://www.cbc.ca/news/canada/toronto/story/2011/08/19/toronto-ndp-ads.html>
- CBC news. (2011b, October 17). New bridge Underway in Windsor Ontario, within 3 years. *CBC News*. En ligne: <http://buildthedricnow.com/2011/10/17/new-bridge-underway-in-windsor-ont-within-3-years/>
- CHEN, Dalson. (2011, September 14). City wins Boarder-up house case. *The Windsor Star*. September 14. En ligne : <http://buildthedricnow.com/2011/09/14/city-wins-boarded-up-house-case/>.
- CHILD HILL. (1987). Capital, Labour and the Dynamics of Global Restructuring. In HENDERSON, Jeffrey and Manuel Castells (editors), *Global restructuring and territorial development*. Bristol: Sage publications.
- CLAVAL, Paul. (1974). L'étude des frontières et la géographie politique. *Cahiers de Géographie du Québec, Vol. 18*, pp 7-22.
- CLAVAL, PAUL. (1994). L'analyse des paysages. *Géographies et Cultures*, (No. 13), pp, 55 – 74.
- COLLING, Herb and Carl Morgan. (1993). *Pioneering the auto age*. Tecumseh: TravelLife Publishing.
- CORBIN, Carla I. (2003). Vacancy and the Landscape: Cultural Context and Design Response. *Landscape Journal*, (22), pp.12-24.
- COSGROVE, Denis. (2006). Modernity, Community and the Landscape Idea. *Journal of Material Culture, Vol. 11*(1/2), pp.49-66.

- COSGROVE, Denis. (1989). Geography is everywhere : Culture and symbolism in human landscapes. . In D. Gregory et R. Walford (coord) *Horizons in Human Geography* (pp.118-135). Basingstoke: Macmillan Education.
- CUNNINGHAM-SABOT, E. et Sylvie Fol. (2009). Shrinking Cities in France and Great Britain: A Silent Process? In Pallagst, K., J. et al. *The Future of Shrinking Cities*. Center for Global Metropolitan Studies. Institute of Urban and Regional Development, and the Shrinking Cities International Research Network (SCiRN). IURD. Berkeley: University of California. Monograph Series. 168 p.
- DESROSIERS, Denis. (2010). *The Best of Observations*. Richmond Hill: DesRosiers Automotive Consultants Inc.
- DICKEN, Peter, Jamie Peck and Adam Tickell. (1997). Unpacking the Global. In *Geography of economies*. Chapter twelve. pp.158-166.
- DIMITROVA, A. (2005). Le « Jeu » Entre Le Local Et Le Global : Dualité Et Dialectique De La Globalisation. *Socio-anthropologie*. (No.16) En ligne : <http://socio-anthropologie.revues.org/index440.html>. Page consultée le 30 octobre 2010.
- DOMHARDT, Hans-Jörg et Gabi Troeger-Weiss. (2009). Germany's Shrinkage on a Small Town Scale. In Pallagst, K., J. et al. *The Future of Shrinking Cities*. Center for Global Metropolitan Studies. Institute of Urban and Regional Development, and the Shrinking Cities International Research Network (SCiRN). IURD. Berkeley: University of California. Monograph Series. 168 p.
- DUNCAN, James and Nancy Duncan. (1988). (Re)reading the landscape. *Environment and Planning D : Society and Space*, Vol. 6, pp. 117-126.
- DUNCAN, James. (1995). Landscape geography, 1993-1994. *Progress in Human Geography*, Vol. 19 (No. 3), pp.414-422.
- DUNFORD, Mick. (2010). Structuralism. In Warf, Barney. *Encyclopedia of Geography* (pp.2706-2709). Thousand Oaks: SAGE Publications.
- ESPARZA, Adrian X. et al. (2004). Localized Effects of Globalization : The Case of Ciudad Juárez, Chihuahua, Mexico. *Urban geography*, Vol. 25 (No 2), pp. 120-138.
- FISHER, Jaimey. (2011). Globalization as Uneven Geographical Development : The «Creative Destruction» of Place and Fantasy in Christian Petzold's Ghost Trilogy. *Journal of Germanic Studies*, 47 : 4, pp.447-464.

- FLORIDA, Richard. (1996). Regional Creative Destruction: Production Organization, Globalization, and the Economic Transformation of the Midwest. *Economic Geography*, Vol.72 (No.3), pp. 314-334.
- FOL, Sylvie et E.C. Cunningham-Sabot. (2010). « Déclin urbain » et « Shrinking Cities » : une évaluation critique des approches de la décroissance urbaine. *Les Annales de Géographie*, (No.674), p. 359-383.
- FOUCHER, M. (1991). *Fronts et frontières. Un tour du monde géopolitique* (2e édition) . Paris : Fayard.
- FRIGON, Geoff. (2008). *Urban Neoliberalism*. Master thesis. University of Windsor.
- GEORGE Pierre et Verger F. (dir.) (2004). *Dictionnaire de la géographie*. Paris. PUF. 8° Ed.
- GEREFFI, Gary *et al.* (2002). *Free Trade and Uneven development; The North American Apparel Industry after NAFTA*. Philadelphia : Temple University Press.
- GRÉGOIRE, Christian. (2012, 15 juin). Deuxième pont entre Windsor et Détroit : le Canada et le Michigan s'engagent. Reportage *Radio-Canada*.
- GREGORY, D. et al. (editors). (2009). *The Dictionary of Human Geography. Cultural Geography* (5th edition). Chichester, West Sussex : Wiley-Blackwell, pp.129-133.
- GUNTON, Thomas. (2007). Coping with the Specter of Urban Malaise in a Postmodern Landscape: The Need for a Detroit Land Bank Authority. *University of Detroit, Mercy Law Review*, 84: 521.
- HALL, P. (1988) The geography of the fifth Kondratieff. In D. Massey and J. Allen (eds.), *Uneven redevelopment: cities and regions in transition*, London: Hodder and Stoughton.
- HARVEY, David. (2007). Neoliberalism and Creative Destruction. *The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science*. 610 : 21. pp.21-44.
- HAYES, Robert. (2009). *Revitalization Prospects : Ford City – Drouillard Road Neighborhood. A report to the Ford City Redevelopment Commitee : October 2009*. 79 pages. [Rapport non disponible au public]
- HELVACIOGLU, B. (2000). Globalization in the Neighborhood: From the Nation-State to Bilkent Center. *International Sociology* 15(2) : 326-342.

- HENDERSON, Jeffrey and Manuel Castells (editors). (1987). *Global restructuring and territorial development*. Bristol: Sage publications.
- HOAST-PULLEN, Nancy, Mark W.Patterson and Jay D. Gatrell. (2011). Empty spaces: neighbourhood change and the greening of Detroit, 1975–2005. *Geocarto International*, Vol. 26 (No 6). pp.417-434.
- HOLMES, John. (1983). Industrial Reorganization, Capital Restructuring and Locational Change : An Analysis of the Canadian Automobile Industry in the 1960s. *Economic Geography*, Vol. 59 (No.3), pp.251-271.
- HOLMES, John, Tod Rutherford and Susan Fitzgibbon. (2004). *Innovation in the automotive parts industry: a case study of the Windsor-Essex region*. 36 pages.
- JAVEAU, Claude (1992). L'enquête par questionnaire : manuel à l'usage du praticien, Paris : Organisation.
- JESSOP, Bob. (2002). *The Future of the Capitalist State*. Cambridge: Polity Press.
- KELLY, Philip. (2000). *Landscapes of globalization. Human geographies of economic change in the Philippines*. London: Routledge.
- KREMPEL, Lothar and Thomas Plümper. (1999). International Division of Labor and Global Economic Processes : An Analysis of the International Trade in Automobiles. *Journal of World-Systems Research*, 5, pp. 390-402
- KRISTY, Dylan. (2010, September 13). Blaze in derelict home elevates worries. *The Windsor Star*. En ligne : <http://www2.canada.com/windsorstar/news/story.html?id=16bf9a39-a584-4168-964d-dc93346849c0>.
- LAMOUREUX, André. (2000). Recherche et méthodologie en sciences humaines. Québec: Études Vivantes.
- LA PRESSE CANADIENNE. (2012, 15 Juin). Harper annonce un nouveau pont entre Detroit et Windsor. *Le Devoir*. En ligne: <http://www.ledevoir.com/politique/canada/352599/harper-annonce-un-nouveau-pont-entre-detroit-et-windsor>
- LATHROP GILB, Corinne. (2001, February). *Globalization as a balancing act between survival and extinction : The case of the Automotive industry*. Paper for the panel on «Corporate Imperialism and Globalization», Chicago. 26 pages.
- LEADBEATER, DAVID. (2009). Single-industry Resource Communities, “Shrinking”, and the New Crisis of Hinterland Economic Development. In Pallagst, K., J. et

- al. *The Future of Shrinking Cities*. Center for Global Metropolitan Studies. Institute of Urban and Regional Development, and the Shrinking Cities International Research Network (SCiRN). IURD. Berkeley: University of California. Monograph Series. 168 pages.
- LEVY, Jacques et Michel Lussault (directeur). (2003a). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Définition : Mondialisation. Paris, BELIN. pp.637-642.
- LEVY, Jacques et Michel Lussault (directeur). (2003b). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Définition : Acteur. Paris, BELIN. pp.39-42.
- LEVY, Jacques et Michel Lussault (directeur). (2003c). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Définition : Paysage. Paris, BELIN. pp.697-701.
- LEWIS, N. (2009). *Competitiveness*, The University of Auckland, Auckland, New Zealand & 2009 Elsevier Ltd. pp.226-233.
- MACLEOD, Gordon and Mark Goodwin. (1999). Reconstructing an urban and regional political economy: on the state, politics, scale, and explanation. *Political Geography*. 18 (6), pp.697-730.
- MACALUSO, Grace. (2008, December 22). Drowning in debt. *The Windsor Star*. En ligne : <http://www2.canada.com/windsorstar/news/story.html?id=4b7224f7-9a17-4344-9bc9-efc1e5fd4e0d&p=1>.
- MANZAGOL, Claude. (2005). *La mondialisation : Données, mécanismes et enjeux*. Paris : Armand Colin.
- MARAR, Natasha. (2012, February 14). Windsor' brain drain. *The Lance*. En ligne : <http://uwindsorlance.ca/2012/02/14/windsors-brain-drain/>.
- MAROIS, Claude. (2011, Août). *De la ville centrale aux espaces périurbains: diversité des milieux de vie dans la RMR de Montréal*. Préparation au terrain en environnement humain II. Département de géographie, Université de Montréal, Montréal.
- MAROIS, Claude. (2012). *Le benchmarking*. Document de travail présenté dans le cadre du cours: GEO6288 Dynamisme et mosaïque métropolitaine. Département de géographie, Université de Montréal, Montréal.
- MASSEY, Doreen. (2006). Landscape as a Provocation : Reflections on Moving Moutains. *Journal of Material Culture*. Vol. 11(1/2). pp.33-48.

- MILHAUD, Olivier. (2001). *Windsor, à la frontière de Detroit. Géographie des relations*. Mémoire de maîtrise, Université de Lyon 3, 143 p.
- Ministry of Municipal Affairs and Housing (MMAH). (2003). *Profil de Windsor-Essex*. Toronto: Imprimeur de la Reine pour l'Ontario.
- MITCHELL, Donald. (2000). *Cultural Geography. A critical Introduction*. Oxford : Blackwell Publishers.
- MONTERRAIN, Dominique. (2011). *Les approches de la mondialisation*. En ligne: <http://www.ac-noumea.nc/histoire-geo/spip/spip.php?auteur5&lang=fr>
- NEFS, Merten. (2006). Unused Urban Space: Conservation or Transformation? Polemics about The Future of Urban Wastelands and Abandoned Buildings. *City and time*, 2 (1):4, pp.47-58.
- ORGANISATION DE COOPÉRATION ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUES (OCDE). (2006). *Villes, compétitivité et mondialisation. Examens territoriaux de l'OCDE*. (c) OCDE. 406 pages.
- PAINTER, Joe. (1997). *Regulation, Regime, and Practice in Urban Politics in Reconstructing Urban Regime Theory*. London : Sage Publications.
- PAINTER, J. et M. Goodwin. (1996). Local Governance, the Crises of Fordism and the Changing Geographies of Regulations. *Transactions of the Institute of British Geographers, Vol. 21 (No.4)*, pp.635-648.
- PALLAGST, K. et al. (2009). *The Future of Shrinking Cities*. Center for Global Metropolitan Studies. Institute of Urban and Regional Development, and the Shrinking Cities International Research Network (SCiRN). IURD. Berkeley. University of California. Monograph Series. 168 p.
- PECK, Jamie and Adam Tickell. (1992). Local Modes of Social Regulation? Regulation Theory, Thatcherism and Uneven Development. *Geoforum, Vol. 23 (No. 3)*, pp. 347 – 363.
- PECK, Jamie. (2000). Doing Regulation. In *The Oxford Handbook of Economic Geography*. Oxford: Oxford University Press.
- PECQUEUR, Bernard et Patrick Ternaux. (2005). Éditorial Mondialisation, restructuration et gouvernance territoriale. Lavoisier. *Géographie Économie Société. Vol.7*, pp.315-320.
- PLANNING DEPARTMENT OF WINDSOR. (1999). *The City of Windsor Official Plan*. Windsor, City of Windsor.

- PLANNING DEPARTMENT OF WINDSOR. (2007). *The City of Windsor Official Plan*.
En ligne: <http://www.citywindsor.ca/residents/planning/Planning-Department/Windsor---Official-Plan/Pages/Windsor-Official-Plan.aspx>
- PRICE, Trevor and Larry Kulisek. (1992). *Windsor 1892 – 1992. A centennial celebration*. Windsor: Chamber publications.
- PROULX, Marc-Urbain et Dominic Tremblay. (2006). « Marketing territorial et positionnement mondial » Global positioning of the peripheries with territorial marketing. *Géographie, économie et société, Vol. 8* (No.2), pp.239-256.
- ROBERTS, David. (2006). *In the Shadow of Detroit: Gordon M. McGregor, Ford of Canada and Motoropolis*. Detroit: Wayne State University Press.
- ROBINSON, W. (2008). *Latin America and Global Capitalism*. Baltimore : Johns Hopkins University Press.
- ROUDOMETOF, V. (2005). Transnationalism, Cosmopolitanism and Glocalization. *Current Sociology, 53*(1), pp.113-135.
- RUTHERFORD, Tod and John Holmes. (2004, June). *The forces of codification : Knowledge, supply, chain restructuring and innovation in the Windsor Ontario machine tool and mould cluster*. Paper presented at the DRUID Summer Conference 2004 on Industrial dynamics, innovation and development, Elsinore, Danemark.
- RUTHERFORD, Tod and John Holmes. (2007). «We simply have to do that stuff for our survival»: Labour, firm innovation and cluster governance in the Canadian automotive parts industry. *Antipode. Editorial Board. Journal compilation*. pp.194-221.
- SASSEN-KOOD. (1987). Labour Migration and Global Restructuring Policing the Frontiers. In HENDERSON, Jeffrey and Manuel Castells (editors). *Global restructuring and territorial development*. Bristol: Sage publications.
- SCHMIDT, Doug. (2009, January 12). Bridge set to raze empty homes. *The Windsor Star*.
En ligne : <http://www2.canada.com/windsorstar/news/story.html?id=2655db05-9864-4d92-93f6-3cdca46ac426&p=1>. Page consultée le 5 avril 2012.
- SMITH, Neil. (2002). New Globalism, New Urbanism: Gentrification as Global Urban Strategy. *Antipode, Vol. 34* (No. 3), pp.427-450.

- SMITH, Michael Peter. (1987). Global Capital Restructuring and Local Political Crises in US Cities. In HENDERSON, Jeffrey and Manuel Castells (editors). Global restructuring and territorial development. Bristol: Sage publications.
- SPATZ, Julius and Peter Nunnenkamp. (2002). *Globalization of the Automobile Industry – Traditional Locations under Pressure ?* Kiel Institute of World Economics. Kiel. 44 pages.
- SPENCER, Stephen. (2011). *Visual research methods in the social sciences. Awakening visions.* New York: Routledge.
- STATISTIQUE CANADA. (2006). *Canada's Changing Labour Force, 2006 Census: The provinces and territories. Subprovincial trends.* En ligne : <http://www12.statcan.ca/census-recensement/2006/as-sa/97-559/p14-eng.cfm>
- STATISTIQUE CANADA. (2012). *Windsor, Ontario (Code 3537039) and Essex, Ontario (Code 3537) (tableau). Profil du recensement, Recensement de 2011, produit n° 98-316-XWF au catalogue de Statistique Canada.* Ottawa. Diffusé le 8 février 2012.
- STEINMETZ, George. (1994). Regulation Theory, Post-Marxism, and the New Social Movements. *Comparative Studies in Society and History, Vol. 36 (No.1)*, pp 187-188.
- STEELE, Zakery. (2005). *Philadelphia Vacancy: Revealing Natural Patterns in Urban Redevelopment.* LSA 799: Capstone Proposal. Faculty of Landscape Architecture. SUNY College of Environmental Science and Forestry Syracuse, New York.
- SWAFFIELD, Simon and Jorgen Primdahl. (2006). Spatial concepts in landscape analysis and policy : some implications of globalisation. *Landscape Ecology, 21*, pp. 315-331.
- TERKENLI, Theano S. (2005). New landscape spatialities : the changing scales of function and symbolism. *Landscape and Urban Planning, 70*, pp. 165-176.
- TILLEY, Christopher. (2006). Introduction : Identity, Place, Landscape and Heritage. *Journal of Material Culture, Vol. 11 (1/2)*, pp.7-32.
- TILLMAN, Benjamin F. (2009). Measuring Globalization's Influence on the Cultural Landscape : Spatial Succession in the Plaza of Ponce, Puerto Rico. *Southeastern Geographer, Vol.49 (No.4)*, pp. 340-353.

- TILLON, Florent. (2010). *Détroit : ville sauvage*. Documentaire. 80 minutes. EGO Production. France. Anglais avec sous-titre français.
- TURNER. (2011). *Matthew Moroun Speaks out Against a New Bridge: Leave Crossings to the Private Sector, Son of Ambassador Bridge Owner Urges*. En ligne: <http://www.ambassadorbridge.com/>.
- VANDERDOELEN, C. (2009, April 25). Eyesore cleanup overdue. *The Windsor Star*. En ligne : <http://www.canada.com/windsorstar/news/sports/story.html?id=c7b1d43f-0175-4f7b-89d4-f724e3e0e6fa>.
- WINDSOR PUBLIC LIBRARY (Web exhibition). (2000). *Windsor on wheels*. En ligne : <http://www.windsorpubliclibrary.com/digi/wow/default.htm>
- WINDSOR STAR. (2012). New bridge to be built. *The Windsor Star*. En ligne: <http://www.windsorstar.com/news/bridge/6047344/story.html>
- WORKFORCE WINDSOR ESSEX. (2012, April). *Windsor's Unemployment Rate: 10,7%*. En ligne: <http://www.workforcewindsorsex.com/archives/windsors-unemployment-rate-10-7/>
- ZHU, Jieming. (2002). Industrial globalisation and its impact on Singapore's industrial landscape. *Habitat International*, 26, pp. 177-190.

Annexes

Annexe 1 : QUESTIONNAIRE 1 – SECTEURS SYNDICAL ET COMMUNAUTAIRE

GÉNÉRAL – HISTOIRE

Quel est votre rôle/mission/but/objectifs?

Quelles ont été vos luttes importantes?

MONDIALISATION

Comment définiriez-vous la mondialisation?

Quelle est votre vision de cette dernière?

La mondialisation apporte-t-elle des obstacles et ou des opportunités? Quels sont les enjeux locaux en découlant?

Quelle place la mondialisation occupe-t-elle dans vos luttes et/ou préoccupations? Avez-vous des stratégies face à la mondialisation?

INDUSTRIE AUTOMOBILE

Comment percevez-vous l'industrie automobile à Windsor?

L'industrie automobile apporte-t-elle des obstacles et ou des opportunités?

Quelle a été l'évolution générale des ouvriers du secteur automobile?

Quel est, selon-vous, l'avenir de cette industrie automobile?

Y a-t-il eut des impacts découlant de la crise financière américaine (2008-2009) sur l'industrie automobile de Windsor et si oui lesquels (les plus importants)?

RELATIONS RÉGIONALES ET INTERNATIONALES

Quel rôle jouent les autres villes ontariennes dans l'industrie automobile?
(polarisation)

Entretenez-vous des relations avec d'autres organisations (de citoyen ou syndicale) de Détroit (Etats-Unis) ?

Annexe 2 : QUESTIONNAIRE 2 - SECTEUR MUNICIPAL

GÉNÉRAL – HISTOIRE

Quelle est l'histoire de votre comité (planning and development + heritage)?

Quelle est votre mission?

MONDIALISATION

Comment définiriez-vous la mondialisation?

Quelle est votre vision de cette dernière?

La mondialisation apporte-t-elle des obstacles et ou des opportunités? Quels sont les enjeux locaux en découlant?

Avez-vous des stratégies face à la mondialisation?

INDUSTRIE AUTOMOBILE

Comment percevez-vous l'industrie automobile à Windsor?

L'industrie automobile apporte-t-elle des obstacles et ou des opportunités?

Quelle a été l'évolution générale des ouvriers du secteur automobile? (d'où? Manufacturier vs service ?)

Quels ont été les plus grands changements dans la localisation des industries du secteur automobile?

Quel est selon-vous l'avenir de cette industrie automobile?

Y a-t-il eut des impacts découlant de la crise financière américaine (2008-2009) sur l'industrie automobile de Windsor et si oui lesquels (les plus importants)?

Comment la ville a-t-elle répondu à ces changements (si changements il y a) ?

DÉVELOPPEMENT

Comment ont évolué les secteurs résidentiels de Windsor?

Diriez-vous que le secteur a évolué avec l'industrie automobile?

Comment ont évolué les structures de transport?

Diriez-vous que les infrastructures de transport ont évolué avec l'industrie automobile?

RELATIONS RÉGIONALES ET INTERNATIONALES

Quel rôle jouent les autres villes ontariennes dans l'industrie automobile?

Quelles relations entretenez-vous avec la ville de Détroit (Etats-Unis) ?

Sentez-vous une compétition croissante dans le secteur automobile depuis cinq/dix ans?

Si oui, quelle est la plus grande «menace»?

Annexe 3 : QUESTIONNAIRE 3 – SECTEUR PRIVÉ

GÉNÉRAL – HISTOIRE

Quelle est l'histoire de votre compagnie ?

Quelle est votre mission?

MONDIALISATION

Comment définiriez-vous la mondialisation?

Quelle est votre vision de cette dernière?

La mondialisation apporte-t-elle des obstacles et ou des opportunités? Quels sont les enjeux locaux en découlant?

Avez-vous des stratégies face à la mondialisation?

INDUSTRIE AUTOMOBILE

Comment percevez-vous l'industrie automobile à Windsor?

L'industrie automobile apporte-t-elle des obstacles et ou des opportunités?

Quelle a été l'évolution générale des ouvriers du secteur automobile? (d'où? Manufacturier vs service ?)

Quels ont été les plus grands changements dans la localisation des industries du secteur automobile?

Quel est selon-vous l'avenir de cette industrie automobile?

Y a-t-il eut des impacts découlant de la crise financière américaine (2008-2009) sur l'industrie automobile de Windsor et si oui lesquels (les plus importants)?

Comment la ville a-t-elle répondu à ces changements (si changements il y a) ?

DÉVELOPPEMENT

Comment ont évolué les secteurs résidentiels de Windsor?

Diriez-vous que le secteur a évolué avec l'industrie automobile?

Comment ont évolué les structures de transport?

Diriez-vous que les infrastructures de transport ont évolué avec l'industrie automobile?

RELATIONS RÉGIONALES ET INTERNATIONALES

Quel rôle jouent les autres villes ontariennes dans l'industrie automobile?

Quelles relations entretenez-vous avec la ville de Détroit (Etats-Unis) ?

Sentez-vous une compétition croissante dans le secteur automobile depuis cinq/dix ans?

Si oui, quelle est la plus grande «menace»?

Annexe 4 : Tableau II : Principaux postes frontaliers canadiens pour le cammionage

2011 Rang	Poste frontalier	Province	Volume en millions de mouvements					Part en pourcentage				
			2007	2008	2009	2010	2011	2007	2008	2009	2010	2011
1	Windsor-Pont Ambassador	Ont.	3,44	2,85	2,25	2,63	2,57	27,4	24,7	23	25	24,4
2	Sarnia - Pont Blue Water	Ont.	1,69	1,69	1,45	1,54	1,56	13,4	14,6	14,8	14,7	14,8
3	Fort Erie - Pont Peace	Ont.	1,25	1,23	1,07	1,18	1,21	9,9	10,6	11	11,3	11,4
4	Pacific Highway / Douglas	B.C.	0,72	0,71	0,64	0,7	0,74	5,8	6,2	6,5	6,6	7
5	Niagara Falls - Pont Queenston	Ont.	0,92	0,79	0,67	0,68	0,7	7,3	6,8	6,9	6,4	6,6
6	Lacolle ¹	Qué.	0,7	0,69	0,61	0,62	0,6	5,5	6	6,2	5,9	5,7
7	Emerson	Man.	0,4	0,41	0,33	0,34	0,36	3,2	3,6	3,4	3,2	3,4
8	Lansdowne	Ont.	0,41	0,38	0,34	0,35	0,33	3,2	3,3	3,5	3,3	3,1
9	Coutts	Alb,	0,29	0,3	0,24	0,28	0,31	2,3	2,6	2,5	2,7	3
10	North Portal	Sas,	0,18	0,2	0,2	0,15	0,19	1,4	1,7	2,1	1,5	1,8
11	Phillipsburg	Qué.	0,25	0,23	0,19	0,19	0,18	2	2	2	1,8	1,7
12	Rock Island ¹	Qué.	0,22	0,2	0,16	0,17	0,15	1,8	1,7	1,6	1,6	1,5
13	Huntingdon	B.C.	0,09	0,09	0,1	0,11	0,13	0,7	0,7	1	1	1,2
14	Woodstock	N.B.	0,12	0,12	0,1	0,12	0,11	1	1	1	1,1	1
15	St, Stephen	N.B.	0,06	0,02	0,01	0,11	0,1	0,5	0,2	0,1	1	0,9
16	Kingsgate	B.C.	0,09	0,08	0,08	0,08	0,1	0,7	0,7	0,8	0,8	0,9
17	Sault Ste, Marie	Ont.	0,11	0,11	0,09	0,1	0,1	0,8	1	1	0,9	0,9
18	Osoyoos	B.C.	0,09	0,08	0,07	0,09	0,08	0,8	0,7	0,7	0,8	0,8
19	Boissevain	Man.	0,06	0,07	0,04	0,05	0,06	0,5	0,6	0,4	0,5	0,6
20	Armstrong	Qué.	0,08	0,07	0,06	0,06	0,06	0,7	0,6	0,7	0,6	0,6

Source : TRANSPORT CANADA. 2012. *Transport routier*. En ligne : <http://www.tc.gc.ca/fra/politique/anre-menu-3042.htm>

