

Bilan du stage postdoctoral

a) La production scientifique

Aux premières heures de mon stage postdoctoral, j'ai entrepris de rendre compte des travaux récents les plus importants dans le domaine circonscrit par ma recherche postdoctorale; j'ai notamment publié dans la *Revue d'Allemagne et des pays de langue allemande* un compte rendu de l'ouvrage de 2016 de Sasha Disko, *The Devil's Wheels. Men and Motorcycling in the Weimar Republic*, qui constitue l'exemple le plus récent d'une application en contexte germanophone des recherches interdisciplinaires dans le champ des *Mobility Studies* qui se sont imposées dans la décennie 2010. Dès lors qu'il s'agit de mettre en scène la relation extrêmement privilégiée qu'entretient un protagoniste avec sa Volkswagen, certains romans de mon corpus interpellent de manière étendue un lecteur fictionnalisé au sein d'une démarche soucieuse de réfléchir aux aléas de l'écriture dans un contexte transculturel à la fois imposé et revendiqué; j'ai publié le compte rendu d'un ouvrage collectif consacré à la narration de la théorie littéraire, majoritairement dans le roman, et dont de nombreuses contributions sont consacrées aux « problèmes » théoriques liés au lecteur, ce qui m'a permis de jeter un regard plus informé sur mon corpus principal.

L'une des tâches cardinales de mon stage postdoctoral a été la préparation et la publication d'un numéro de la revue trilingue avec comité de lecture *Eurostudies : revue transatlantique de recherches sur l'Europe*. Ce numéro publié en 2019 s'attache à l'écriture contemporaine de l'histoire en contexte littéraire et médiatique sous l'angle de la mise en scène de l'Autre. L'introduction du dossier rend compte du cadre théorique et des constats auxquels mon travail sur les représentations fictionnelles de la Volkswagen m'a menée, dans la mesure où elle met en relief l'importance de phénomènes complexes de perception de l'Autre et d'intertextualité transculturelle, au même titre que l'élaboration d'une mémoire interculturelle et de rencontres interculturelles. J'ai été l'éditrice principale de ce numéro, préparé avec la collaboration de Robert Dion et Hans-Jürgen Lüsebrink. De plus, mon analyse du roman graphique allemand *Verlorene Illusionen* a également été acceptée pour publication au sein de ce numéro (p. 273-297).

Au fil de mes recherches, l'analyse des représentations de la « coccinelle » au sein du médium de la bande dessinée a pris de plus en plus d'importance. À l'Université du Michigan, j'ai ainsi joint le groupe de recherche *The Transnational Comics Studies Workshop*, fondé par une doctorante de mon département d'attache. Ainsi, j'ai pu intégrer un réseau interdisciplinaire de jeunes chercheurs et participer régulièrement à leurs séminaires; dans la foulée de cette collaboration, j'ai aussi été invitée à proposer un article dans le cadre d'un numéro spécial de la revue *Seminar: A Journal of Germanic Studies* consacré à la bande dessinée de langue allemande. Accepté pour publication et rédigé en langue française – à paraître en novembre 2020 –, l'article propose une analyse comparée de deux romans graphiques allemands. Les recherches ayant mené à la publication de cet article ont également été présentées en anglais, alors qu'elles étaient en développement, au colloque de la *Pacific Ancient and Modern Language Association* à San Diego le 14 novembre 2019, et dans le séminaire de doctorat de mon superviseur de stage postdoctoral, Johannes von Moltke, le 2 décembre 2019.

Alors que les publications évoquées ci-haut ont été rédigées en français, j'ai eu l'occasion, lors de mon stage postdoctoral, de publier en février 2020 un premier article analytique de fond en langue anglaise et d'une vingtaine de pages, accepté dans la revue *Zeitschrift für Kanada-Studien*. À partir des nombreuses lectures menées sur les théories des transferts culturels et de l'interculturalité au début de mon projet postdoctoral, j'ai aussi publié en 2019 mon premier texte en langue allemande : il s'agit d'un chapitre de livre. Dans le document « description des impacts de la pandémie COVID-19 sur les activités de recherche », j'explique les circonstances qui m'ont empêchée de soumettre à des revues avec comité de lecture deux autres articles (alors que je prévoyais les terminer et les soumettre à l'été 2020). Le premier article porte sur l'investissement curieux de concepts clés de l'époque nazie et de la période d'après-guerre dans la mise en scène du rapport avec la Volkswagen au sein des textes fictionnels des années 1950 (article que je souhaitais soumettre en anglais à la revue *The German Quarterly* cet été). Le deuxième article est plus théorique et propose un modèle inspiré des

théories motivationnelles des émotions pour réfléchir au surgissement d'émotions dans des situations d'interaction interculturelle impliquant des objets (soumission prévue à *Journal of Material Culture*).

Enfin, en consacrant de nombreuses fins de semaine à la transformation de ma thèse en livre, j'ai réussi à obtenir une subvention pour sa publication chez les Éditions Nota bene à Montréal – ma thèse avait déjà été acceptée pour publication chez cet éditeur à l'automne 2017, sous condition de l'obtention du « Prix d'auteurs pour l'édition savante » de la Fédération des sciences humaines (obtenu le 30 juillet 2019). J'ai déposé en août 2020 la version révisée de l'ouvrage; j'ai bon espoir qu'il sera publié d'ici la fin de l'automne 2020.

b) l'expérience et les compétences acquises

Sur le plan de l'implication dans le milieu d'accueil, j'ai réussi dès 2019 à décrocher une charge de cours au « Residential College » – un programme interdisciplinaire d'arts libéraux au sein de ma faculté d'attache, et qui propose des programmes semi-intensifs de langues. J'ai été en charge de la section « Discussion » du cours *Intensive French 1* à l'automne 2019, et j'ai été embauchée à nouveau pour enseigner le cours suivant – « Discussion. *Intensive French 2* » – à l'hiver et à l'automne 2020. On m'a aussi offert de donner un séminaire sur la littérature québécoise à l'hiver 2021. Cette expérience d'enseignement m'assure une continuité avec mon profil de romaniste et me permet d'acquérir une solide expérience d'enseignement en sol américain.

Sur le plan de l'intégration au sein du département de langues et littératures germaniques, j'ai bénéficié grandement au cours de la première année des *German Studies Speakers Series*, ayant assisté à l'ensemble des conférences offertes dans ce cadre les vendredis. L'exposition aux travaux présentés par des chercheurs qui œuvrent en études interculturelles s'est révélée tout particulièrement fructueuse pour mes propres recherches; j'ai ainsi pu découvrir les travaux actuels d'Uwe Wirth, qui a élaboré un modèle pour l'étude des contacts interculturels à partir de l'exemple du « greffage » botanique sur lequel je me suis appuyée pour envisager les représentations de la Volkswagen en tant que « lieu de mémoire » allemand dans les textes américains et britanniques. Plus généralement, les champs de spécialisation des professeurs de mon département d'attache dans les domaines de la culture matérielle et des usages culturels de la technologie m'ont permis de découvrir une série de travaux, issus des sphères anglophone et germanophone, mais qui sont beaucoup plus marginaux, par exemple, que ceux qui ont été publiés dans la foulée de la *Thing Theory* de Bill Brown. Je n'aurais pas été exposée à ces travaux si j'avais effectué mon stage postdoctoral dans une université de langue française. L'exposition aux activités du groupe de recherche *Alamanya : Transnational German Studies Workshop*, qui est dirigé par deux doctorantes et une professeure de mon département d'attache et dont je suis membre, m'a également permis de participer à des ateliers de discussion autour de certains des concepts clés les plus récemment développés pour envisager la question de la diversité dans le monde germanophone. J'ai aussi participé à plusieurs reprises au « Colloquium », un séminaire dans lequel les doctorants de mon département d'attache présentent leurs travaux, et dans lequel des conférenciers invités viennent aussi donner des séances de conseil – pour poser sa candidature dans divers types d'institutions d'enseignement supérieur aux États-Unis par exemple, ce qui m'a permis de bien saisir les distinctions entre les types d'institutions. En raison du bassin important de postes qui sont offerts chaque année aux États-Unis, j'envisage de faire carrière ou de débiter ma carrière dans ce pays. Dans la même veine, j'ai participé à des ateliers de pédagogie universitaire organisés par le *Center for Research on Learning and Teaching* de l'Université du Michigan et par mon département d'attache; les plus utiles furent les ateliers intitulés « Teaching and Framing "High stakes Material" » et « Specifications Grading ». Pandémie oblige, j'ai également participé – et je continue de participer – à divers ateliers de formation à l'enseignement en ligne. J'ai été bénévole dans le cadre de divers événements organisés par mon département d'attache tels que la *35th German Day* en mars 2019, un événement qui vise à promouvoir l'étude de l'allemand dans l'État du Michigan par l'organisation de concours et de jeux de rôle autour de la langue allemande pour environ 1000 étudiants de niveau secondaire. J'ai aussi été, par exemple, juge volontaire en avril 2019 pour l'attribution du « Kothe-Hildner Prize » pour le meilleur jeu de rôle dans le cadre du cours *German 102*.

Le plan de mobilisation des connaissances

Section a) :

Les travaux de mobilisation proposés s'appuient avant tout sur les compétences acquises par mon travail sur les représentations fictionnelles de la Volkswagen dans les textes états-unis. Curieusement, la littérature américaine présente souvent la Volkswagen originale comme un « lieu de mémoire » pleinement autochtone, tout en thématissant une certaine identité allemande de la voiture, dans une démarche qui contribue à l'ériger en objet aux appartenances culturelles complexes. Les lectures que j'ai menées pour interpréter le corpus américain de mes travaux sont fondées sur une approche de l'évolution des cultures de la voiture aux États-Unis – entendue comme un objet qu'il convient d'étudier en fonction d'un système de valeurs culturelles plutôt que comme un simple moyen de transport – se situant à l'intersection d'enjeux de classe, d'interculturalité et d'ethnicité. Chez *MotorCities*, je collaborerai précisément à des projets au sein desquels je pourrai mettre à profit tant ma connaissance intime des travaux consacrés à une histoire culturelle de l'automobile en contexte américain, que mon expérience de dépouillement des principales collections d'archives consacrées à l'histoire de l'automobile dans la région, et qui sont parmi les plus importantes aux États-Unis. Cela dit, même s'il n'a pas informé de manière aussi centrale le projet de mobilisation proposé, mon travail sur le corpus allemand repose lui aussi sur une approche de l'automobile, et plus largement, des études consacrées à la culture matérielle, sous l'angle de la diversité. En effet, l'un des résultats les plus étonnants de mes recherches sur le corpus allemand des années 1950 est le constat que la Volkswagen originale n'y est pas d'abord envisagée comme la « voiture du peuple » qu'elle devait représenter à l'origine, elle qui devait être accessible, par exemple, à la famille de la classe moyenne aspirant à un retour à la normalité dans la période d'après-guerre. À rebours de ce qu'ont suggéré les historiens, la voiture est beaucoup plus fréquemment conçue comme un objet permettant aux événements les plus curieux d'advenir, qu'elle soude les communautés les plus singulières (celles de voyous ou de voleurs en tous genres), ou qu'elle permette de transmettre des légendes et un contenu interculturel étonnants (sur l'art de la galanterie, par exemple, en France et ailleurs, et tel que cet « art » se manifeste dans diverses situations critiques liées à la conduite, lorsqu'il y a un accident ou du trafic par exemple). Or, tous les projets auxquels *MotorCities* me propose de participer reposent précisément sur des enjeux de *diversité* et d'*interculturalité*.

La première activité de mobilisation des connaissances prévue est ma collaboration au site *Web Making Tracks II*, la suite du site déjà existant, *Making Tracks : The African American Experience in the Auto Industry* (<http://www.makingtracks.org/>), créé il y a environ dix ans par un partenariat entre *MotorCities*, le Charles H. Wright Museum of African American History de Detroit et la Ford Motor Company. Le site propose une série de capsules audio établissant le portrait d'Afro-Américains devenus des leaders dans l'industrie automobile, retraçant tout à la fois leurs parcours de migration vers le Nord pour s'installer à Detroit, la « ville de l'auto », et les nombreux obstacles qu'ils ont dû surmonter en tant que personnes noires avant de s'imposer dans l'industrie qu'ils ont grandement aidé à mettre en place. Le site propose également une frise chronologique qui retrace aussi bien les inventions importantes introduites par certains Afro-Américains (le premier feu de signalisation abordable par Garrett A. Morgan en 1923 par exemple), que les événements historiques qui ont eu une réelle influence sur le développement de l'industrie automobile et du mouvement ouvrier au Michigan entre 1839 et 1947. Le site *Making Tracks I* s'arrête en 1950 en ce moment; alors que le mouvement « Black Lives Matter » bat son plein, *MotorCities* a récemment décidé de créer un nouveau site qui intégrera également la période de 1950 à nos jours. Ce type de projet bénéficiera tant aux individus intéressés par le développement de l'industrie automobile qu'à la minorité afro-américaine qu'il concerne.

De plus, je me joindrai à un comité, constitué de membres du conseil d'administration et d'employés de *MotorCities*, et qui est consacré à la diversité, l'équité et l'inclusion. En décembre 2019, le conseil d'administration de l'organisation a en effet créé un groupe de travail qui se charge de réfléchir aux moyens les plus adéquats pour intégrer ces principes tant à l'interne qu'à travers la programmation de l'organisation. Le comité a déjà identifié une série de groupes dont la contribution au développement de l'industrie automobile au Michigan n'a pas été (ou pas suffisamment) prise en considération dans le travail de préservation effectué par *MotorCities*. La liste établie étant très vaste, je me contenterai de mentionner trois exemples à propos desquels j'ai plus longuement discuté avec *MotorCities* : les communautés autochtones, les femmes, et la communauté

LGBTQ+. L'organisation me propose d'agir à titre d'intermédiaire de celle-ci en entrant en dialogue avec certains individus identifiés comme des « contacts clés » de ces groupes, dans le but de mieux comprendre de quelle(s) manière(s) *MotorCities* pourrait présenter la contribution de leur groupe respectif à l'histoire de l'automobile et ainsi raconter davantage d'histoires de l'automobile (je souligne le « s »). Les bénéficiaires sont, au premier chef, des groupes minoritaires ou qui ont été souvent marginalisés dès qu'il s'agit de réfléchir au développement technologique des États-Unis du tournant du XX^e siècle à nos jours – et dont l'histoire les rattache, géographiquement, aux 10 000 miles carrés dans le sud-est et le centre du Michigan couverts par *MotorCities*.

Le troisième projet auquel je participerai s'intitule le *Southwest Detroit Auto Heritage Guide* : <https://www.motorcities.org/southwest-main>. Il s'agit d'un guide en ligne qui vient tout juste d'être publié sur le site de *MotorCities* et qui retrace un siècle de contribution à l'industrie automobile des travailleurs, entreprises, et syndicats du quartier spécifique de « Southwest Detroit ». Or, certaines parties du guide doivent encore être rédigées : tout ce qui concerne la contribution particulière et les liens à l'industrie automobile des communautés culturelles – mexicaine, polonaise, irlandaise, maltaise, et du monde arabe – reste notamment à être produit. Le projet auquel je travaillerai en collaboration très étroite avec Ron Alpern, l'un des principaux auteurs du guide et un expert de l'histoire des mouvements ouvriers à Detroit, a pour objectif, à travers une série d'étapes très définies et par une collaboration entre les communautés culturelles et des universités du Michigan, la rédaction des sections du guide relatives à la contribution des communautés culturelles (sous la forme de courts essais). Cette démarche permettra tant l'initiation de certains membres de ces communautés à la recherche archivistique et historique, que le choix par les communautés du matériel qui figurera dans le guide. Les bénéficiaires principaux des pages du guide et de la démarche entière sont tout à la fois les communautés culturelles et les résidents de Southwest Detroit, ainsi que les étudiants à la maîtrise et/ou au doctorat recrutés pour participer au projet.

Enfin, de manière indépendante vis-à-vis de *MotorCities*, je poursuivrai également mon travail sur Volkswagen de manière à développer des présentations destinées au grand public et proposées dans un ou des musées de la région. En raison du rôle prépondérant qu'a joué le Michigan dans le développement de l'industrie automobile, de très nombreux musées sont spécifiquement dédiés à l'automobile dans la région où je vis. J'ai déjà approché le musée indépendant *Gilmore Car Museum*, l'un des cinq plus importants musées américains de l'automobile, et qui réunit en fait sur un terrain de 90 acres sept musées différents dont le *Classic Car Club of America Museum*. Ce regroupement de musées propose chaque hiver une série de conférences. J'ai déjà pris contact avec le directeur de l'éducation, M. Fred Colgren, et lui ai proposé de donner l'une ou l'autre des 4 présentations suivantes : 1) une présentation en lien avec mon travail sur le corpus allemand des années 1950, déjà évoqué dans la première page de mon plan de mobilisation des connaissances; 2) une comparaison des principales campagnes publicitaires consacrées à la coccinelle aux États-Unis et en Allemagne, des années 1960 à nos jours; 3) un tour d'horizon des principales représentations fictionnelles de la « coccinelle » dans les textes littéraires et le cinéma américains, et 4) une présentation consacrée à l'histoire spécifique du groupe Volkswagen au Michigan.

Sections b) et c) :

L'équipe qui participe à la création de la nouvelle mouture du site *Making Tracks II* n'étant pas encore constituée, je travaillerai auprès de l'équipe du comité de diversité de *MotorCities* pour identifier les individus les plus qualifiés, auxquels une invitation à participer à la création du site sera ensuite envoyée; cette première étape aura lieu dans les toutes premières semaines de mon stage postdoctoral. Tout indique que des spécialistes associés au musée Charles H. Wright et à la compagnie Ford seront de nouveau recrutés, me permettant de développer des liens avec ces importantes institutions. Dans les trois premiers mois de mon stage, il s'agira aussi, 1) d'identifier les objectifs précis de la deuxième mouture du site, et 2) d'organiser les rencontres mensuelles avec les membres de l'équipe. Dans les trois mois suivants, s'ajouteront notamment : 1) un travail pour identifier les organismes et les individus qui seront invités à participer à un second comité, consacré cette fois à la mise en place d'activités de sensibilisation qui auront lieu dans la foulée du lancement du site web, et 2) un travail permettant de déterminer la nature des audiences ciblées par ces activités de sensibilisation et de diffusion. Il est probable que, parmi ces audiences, figurent des écoliers; en effet, l'une des activités liées au lancement de *Making Tracks I* avait eu lieu dans une école secondaire de Detroit. La planification de la partie « recherche » prendra toute son ampleur dans les trois mois suivants : je participerai avec mes collègues à la sélection des quelques leaders afro-américains dont

les profils seront établis sur le site pour la deuxième moitié du XX^e siècle, et à une première sélection des données historiques proposées dans la frise qui sera prolongée pour couvrir cette période. Dans les trois mois restants, nous dresserons un échéancier et un plan de travail précis pour le travail de recherche de plus grande ampleur qui devra être mené ultérieurement pour chaque profil et pour les histoires qui figureront sur la frise. La pertinence de la frise historique ne fait d'ailleurs pas de doute, notamment en ce qui concerne la couverture des années 1960. Par exemple, elle inclura la fameuse *Walk to Freedom*, une importante manifestation de masse liée au mouvement des droits civiques qui a eu lieu le 23 juin 1963 à Detroit et à la suite de laquelle Martin Luther King Jr. avait donné un discours précurseur du « I have a dream » qui serait prononcé quelques semaines plus tard à Washington, D.C. Or, un autre des leaders participants à la manifestation civique était Walter Reuther, le syndicaliste américain président de *United Auto Workers* à l'époque. La frise permettra de mettre pleinement en lumière l'importance de l'événement de Detroit – souvent oublié au profit de la manifestation de Washington, qui avait réuni plus de gens. Au regard des événements qui se sont produits ces derniers mois aux États-Unis, souligner l'apport de la minorité afro-américaine au développement technique du Michigan permettra d'identifier des modèles de leaders positifs, notamment pour les membres les plus jeunes de cette communauté.

En ce qui concerne le comité consacré aux enjeux de la diversité, mon travail d'intermédiaire en sera d'abord un dialogue, qui permettra notamment de vérifier si les divers contacts clés avec lesquels j'entrerai en lien, sans doute par des appels Zoom, possèdent des ressources historiques relatives à la participation de leur groupe au développement de l'industrie automobile. Il s'agira de réfléchir avec eux aux moyens dont ces ressources pourraient être mises en valeur : par exemple, par des occasions de financement à travers le programme de bourses proposées par *MotorCities*, et qui permettraient aux divers groupes de mettre sur pied leurs propres projets de revitalisation; ou, plutôt, par le développement d'activités de diffusion au sein de la programmation interne de *MotorCities*. Pour ce deuxième volet, l'une des méthodes envisagées est celle de l'histoire orale; puisque de nombreux contacts ciblés par le comité ont été des témoins extrêmement privilégiés de l'évolution de l'industrie automobile au Michigan, nous envisageons des entretiens avec certains d'entre eux, qui pourraient figurer sur le site de *MotorCities* sous la forme d'enregistrements audio ou vidéo. *MotorCities* et moi pensons qu'il serait réaliste que j'établisse un lien avec 5 contacts clés par période de 4 mois, mais nous jugeons aussi que ce nombre pourrait être rapidement revu à la hausse ou à la baisse en fonction de mes tâches au sein des autres projets.

Pour la contribution au *Southwest Detroit Auto Heritage Guide*, j'agirai également avec Ron Alpern comme intermédiaire auprès des communautés culturelles mentionnées ci-haut : il s'agira de poursuivre les pourparlers déjà entrepris par M. Alpern auprès de divers leaders au sein de ces communautés (en général des activistes, ou des descendants de personnes issues de ces communautés ayant joué un rôle important au sein de l'industrie automobile dans le quartier de Southwest Detroit). Lors de la première étape, couverte par les quatre premiers mois de la bourse, il s'agira dans un premier moment de vérifier si les communautés disposent elles-mêmes de ressources historiques susceptibles d'être interprétées puis intégrées au guide. Nous demanderons également aux leaders de recruter des personnes spécifiques au sein de leur communauté qui participeront au projet et aux ateliers que nous organiserons; il paraît probable, à l'heure actuelle, que ces communautés recrutent tant parmi des groupes de jeunes activistes que parmi des groupes de retraités et d'aînés. Au cours des quatre mois suivants, un premier projet pilote est prévu avec une communauté spécifique, vraisemblablement avec la communauté mexicaine, les pourparlers avec cette communauté étant les plus avancés au moment d'écrire ces lignes. Dans ce cadre, je serai responsable de recruter un étudiant à la maîtrise ou au doctorat dans l'une des universités de la région – l'étudiant sera inscrit dans un programme réputé qui propose une concentration/spécialisation soit dans l'étude de la communauté retenue (idéalement basée sur des approches tirées de l'histoire culturelle), soit en histoire des mouvements ouvriers, histoire de la technologie, ou histoire de l'automobile. L'étudiant travaillera sous ma supervision. En fonction de son degré d'exposition préalable à la recherche archivistique et de son propre champ d'expertise, je l'initierai à la recherche en archives et/ou à la sélection des collections et documents utiles dans les bibliothèques pertinentes de la région (ou sur leurs sites Web, en fonction de l'évolution de la pandémie) : la Reuther Library de l'Université Wayne State, qui dispose d'une collection d'archives sur les affaires du travail et urbaines, la Detroit Public Library qui dispose d'une « National Automotive History Collection » et la bibliothèque liée à la Detroit Historical Society, notamment. Une fois le dépouillement des ressources effectué par l'étudiant, et après que j'aurai pris connaissance de celles-ci, au même titre que des ressources fournies à la

première étape par la communauté culturelle – le cas échéant –, l'étudiant et moi identifierons un certain nombre de défis posés par le matériel en question et organiserons une première rencontre (ou une conférence Zoom si la pandémie nous y oblige) avec les représentants choisis par la communauté culturelle pour leur présenter de manière détaillée le *Southwest Detroit Auto Heritage Guide* et la nature de la contribution qui est attendue de leur part – la préparation d'un essai portant sur les liens de leur communauté à l'industrie automobile, qu'il s'agisse d'évoquer des profils d'entrepreneurs, par exemple, ou de fournir des informations et anecdotes pertinentes sur les usines et les sites communautaires de leur quartier. Il est prévu, lors de cette séance, que l'étudiant qui a contribué à la recherche en archives présente le contenu historique trouvé; il n'interprétera pas le contenu, mais en dressera le portrait global et pourra identifier certaines controverses qu'une première lecture laisse percevoir et qui, sans doute, seront liés à des enjeux politiques (pour la communauté mexicaine, le rapatriement de certains membres impliqués dans l'industrie automobile pendant la Grande Dépression, par exemple). Le principe qui guide notre projet est de laisser les représentants de la communauté culturelle choisir ce qu'ils jugent représentatif de l'expérience de leur communauté au sein de l'industrie automobile et évaluer les sources. De fait, ils seront invités, après cette première rencontre, à se rendre eux-mêmes aux archives (ou sur les sites Web des bibliothèques) pour alimenter et/ou compléter la démarche de l'étudiant; ce sera cette fois l'étudiant qui les initiera à la recherche de fond en bibliothèque ou en ligne, en organisant un atelier auquel je serai aussi présente pour les appuyer, au même titre qu'un membre du personnel des archives. Vers la fin du deuxième tiers de l'année de financement, une troisième rencontre sera organisée avec les représentants de la communauté culturelle qui nous présenteront les résultats de leur travail de dépouillement et d'analyse du matériel et les grandes lignes de l'essai qu'ils envisagent sur les liens de leur communauté à l'industrie automobile. Nous ne chercherons nullement à entériner leurs choix; le but de cette rencontre est surtout de déterminer s'ils désirent rédiger eux-mêmes les pages du guide, ou s'ils souhaitent plutôt que nous les aidions à identifier et à embaucher un rédacteur professionnel pour l'écriture des pages qui seront publiées dans le *Southwest Detroit Auto Heritage Guide* dans le dernier tiers de la période de financement. Parallèlement à ce projet pilote, il s'agira aussi, dès le deuxième tiers de l'année couverte par ma bourse, de recruter dans les universités de la région un étudiant à la maîtrise ou au doctorat pour chacune des 4 autres grandes communautés – polonaise, irlandaise, maltaise, et du monde arabe –, et d'identifier un professeur au sein du département d'attache de l'étudiant qui le supervisera (comme je supervise l'étudiant du projet pilote). Idéalement, chaque communauté ethnique sera associée à une université différente. Recruter au sein des universités de la région sera chose aisée : dans le Residential College où j'enseigne, par exemple, il existe depuis plus de dix ans un programme, *Semester in Detroit*, dont la mission est précisément de développer des relations à long terme avec des organismes sans but lucratif et des leaders communautaires de Detroit; dans l'équipe du guide, Daniel Clark enseigne l'histoire à Oakland University; d'autres contributeurs enseignent à Marygrove College et à Central Michigan University. Notre but est de reprendre, au cours du troisième tiers de la période de financement et auprès du plus grand nombre possible de communautés, le modèle du projet pilote qui aura d'abord été testé auprès d'une seule communauté. J'agirai pendant le second et le troisième tiers comme agente de liaison entre les différentes universités. Un événement réunissant les diverses communautés pourrait être organisé soit à la toute fin de l'année de financement, soit ultérieurement.

Enfin, pour la diffusion de mes travaux sur Volkswagen, je relancerai lors des prochaines semaines le *Gilmore Car Museum* – je ne peux à l'heure actuelle confirmer une participation à sa série annuelle de conférences – et approcherai d'autres musées de la région s'il m'est impossible d'établir une collaboration avec le premier. En raison du grand nombre de musées consacrés à l'automobile dans la région, établir des partenariats pour y présenter mes résultats de recherche est une démarche qui me paraît susceptible d'être confirmée, au plus tard, dès le premier mois de la période financée. Dans la région, plusieurs des musées consacrés à l'automobile sont dédiés, au premier chef, aux constructeurs locaux; sans nullement nier leurs mérites – je songe notamment au vaste complexe *The Henry Ford* –, je serai en mesure de partager mon expertise de comparatiste et de germaniste dans une région au sein de laquelle plus de 20 % de la population réclame des origines ethniques allemandes. Mon objectif est de donner au moins 2 ou 3 des conférences énumérées ci-haut, et qui auront idéalement lieu lors du dernier tiers ou à la toute fin de la période de financement; c'est qu'il me sera absolument nécessaire, pour préparer ces conférences, de consulter à nouveau certains documents obtenus d'universités allemandes ou américaines par le prêt entre bibliothèques lors de la première année de mon stage postdoctoral, et auxquels il m'est impossible d'accéder en ce moment en raison de la pandémie de COVID-19.