

# LES REPRÉSENTATIONS DE L'ÉTALEMENT URBAIN DANS LA RÉGION DE QUÉBEC : LES RÉALITÉS ACTUELLES PERMETTENT-ELLES DES TRANSFORMATIONS DURABLES?

7e édition du Colloque de la relève :  
Réalités et transformations des milieux urbains  
19 mai 2010

**Pierre Rondier**

Étudiant au doctorat en aménagement du territoire et développement régional  
École supérieure d'aménagement et de développement  
Université Laval, Québec

Cette contribution vise à illustrer l'usage des représentations sociales pour appréhender la complexité de l'étalement urbain dans la région de Québec.

L'étalement urbain est un mode de planification consommateur d'espace associé à la croissance de surfaces bâties de faibles densités en périphérie des noyaux urbains (Barcelo 1992; Pendall 1999; Ewing, Pendall et al. 2002; Gilham 2002). Débattu depuis des décennies avec une certaine vigueur, il continue d'être vu comme un des grands défis du développement des régions métropolitaines. Les praticiens de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme qui participent à la gestion du développement des villes font en effet face à une grande complexité. Ils doivent d'une part considérer de nombreuses formes urbaines, illustrées par les quartiers résidentiels de faible densité, les développements commerciaux le long d'autoroutes (Carruthers et Ulfarsson 2002; Lopez et Hynes 2003), ou encore le développement de formes de villégiature en périphéries des villes (Barnes, Morgan et al. 2002). D'autre part, ils doivent intégrer les intérêts de beaucoup d'acteurs préoccupés sur une variété d'enjeux tels que la productivité économique des villes, le morcellement des territoires administratifs, la consommation d'énergie par habitant, l'efficacité du transport en commun, les coûts des infrastructures, la préservation des activités agricoles ou encore l'accès à la propriété (Burchell, Shad et al. 1998; Cervero 2001; Carruthers et Ulfarsson 2002; Gilham 2002; Bruegmann 2008). Face à ces multiples dimensions, tant spatiales que thématiques, le discours autour de l'étalement urbain se charge de contradictions. D'une part, les enjeux à prioriser varient entre les acteurs, et placent les efforts de gérer l'étalement au cœur de débats passionnés (Ewing 1997; Gordon et Richardson 1997). D'autre part, la prise de décision se limite souvent à corriger les effets pervers « imprévisibles » des décisions antérieures (Bruegmann 2005, p.11). En fait, le phénomène semble catalyser des modes de vie et des formes urbaines difficilement conciliables (Brais et Luka 2002).

Dans la région de Québec, les discussions semblent partagées entre, d'une part des taux de croissance de la population et du bâti importants dans les périphéries, et d'autre part une montée des conflits concernant la densification urbaine des anciennes banlieues. Cette dynamique semble s'intensifier, alors que le vieillissement amorcé de la population conduirait à repenser intelligemment l'accès aux activités et aux services (Fortin, Després et al. 2002).

Nous croyons que l'étalement urbain dans la région de Québec illustre la difficulté des acteurs à ouvrir une zone de dialogue constructive faute d'une structuration suffisante des représentations sociales.

Structurer un problème complexe constitue une des premières étapes d'une activité d'aide à la décision (Bouyssou, Marchant et al. 2006), durant laquelle un sujet explore et propose des interventions à partir de représentations qu'il construit (Landry 1995).

Les représentations sociales, appliquées dans le domaine de la psychologie sociale (Moscovici 1972; Palmonari et Doise 1986) constituent des « réalités partagées » qui sont alimentées au cours d'échanges en même temps qu'elles « canalisent » les échanges et participent à reconstruire les connaissances des acteurs (Bonardi et Roussiau 1999, p.53).

Les méthodologies utilisant la cartographie cognitive peuvent être utiles pour étudier les représentations sociales. En effet, elles aident à capturer des idées (points de vue, enjeux, facteurs par exemple) et à sélectionner les liens d'influence pertinents entre ces idées (Eden 1988; Eden 1992). Initialement utilisée pour éliciter les représentations individuelles au sein d'organisations, notamment des entreprises, nous sommes particulièrement intéressés par leur application à des représentations de groupe (Damart 2006; Tegarden, Tegarden et al. 2009).

Dans un tel contexte, on pourrait dire que l'étalement urbain constitue une réalité partagée sur laquelle les échanges peinent à se construire. En effet, les différents acteurs dans le débat concernant l'étalement urbain parlent de choses différentes, voire très différentes, ce qui empêche une prise en charge globale de cet enjeu, ainsi que la mise en œuvre d'actions de régulations disposant d'une assise sociale suffisante.

Comment comprendre les mécanismes qui engendrent l'étalement urbain et les conséquences associées ? Où se situent les points de convergence entre les acteurs préoccupés ? En plaçant ces acteurs en interaction, est-il possible d'ouvrir une zone de

dialogue, initiatrice de consensus sur des pistes d'interventions et des transformations durables ?

Notre objectif est d'approfondir les représentations sociales entourant l'étalement urbain, afin d'explorer l'existence d'un noyau commun de représentations sur lequel les échanges se construisent. Pour y répondre, nous analysons les données d'un Forum sur l'étalement urbain tenu dans la région de Québec en septembre 2009. Cette approche participative a impliqué les mêmes participants durant 5 étapes.

Dans la première étape, nous avons construit un réseau d'interaction médiatique de l'étalement urbain couvert dans la presse régionale entre janvier 2006 et mars 2009. Ce réseau a facilité la sélection, le recrutement et la distribution des acteurs dans des groupes de discussions. Dans la seconde étape, nous avons invité ces acteurs à compléter un questionnaire individuel pour mieux comprendre leurs représentations. Cette étape nous a conduits à retenir un ensemble de 30 idées-clefs proposées par les participants comme base des discussions. Dans la troisième étape, quatre groupes d'une dizaine de participants ont été invités à négocier durant une session de deux heures la classification des ces éléments clefs selon des enjeux qui leur semblaient pertinents. Dans la cinquième étape, les mêmes groupes ont construit durant une autre session de deux heures des cartes cognitives collectives afin d'identifier les principaux mécanismes de l'étalement urbain. Dans la dernière étape, les groupes ont proposé pendant une session d'une heure des interventions clefs qui pourraient constituer des leviers d'action pertinents.

A partir du réseau médiatique composé de 135 acteurs, nous avons recruté au total 30 protagonistes de l'étalement urbain dans la région de Québec. Cet échantillon est composé de 13 praticiens (professionnels de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme), 5 citoyens (impliqués dans des groupes ou des comités), 2 conseillers municipaux, 5 activistes dans des groupes environnementaux, un agent immobilier et une consultante œuvrant dans le domaine agricole.

Les représentations de l'étalement urbain paraissent *a priori* éclatées au vu de la diversité des acteurs, et de leurs préoccupations variées. Les définitions de l'étalement données individuellement sont suffisamment différentes pour que les participants reconnaissent en groupe la difficulté de donner un ancrage territorial précis au phénomène. En revanche, l'étude des liens d'association entre leurs préoccupations révèle une vision riche où l'étalement prend son « non-sens » entre deux forces antagonistes. D'une part les représentations articulent des enjeux individuels comme

l'attachement à l'automobile, l'attrait pour la maison unifamiliale, le besoin de proximité à la nature, avec des enjeux collectifs, comme la viabilité des modèles d'aménagement, les coûts des infrastructures. D'autre part, les représentations différencient les effets recherchés, tels que la croissance économique, l'accès à la propriété, des effets subis, tels que la disparition des boisés, ou la congestion routière.

Par ailleurs, les cartes cognitives construites en groupe témoignent de la complexité des mécanismes pour comprendre l'étalement urbain. En comparant ces cartes cognitives à l'aide de la formule de distance normalisée, tenant compte du nombre d'idées-clefs, du nombre de liens communs et de leur polarité (Markoczy et Goldberg 1995), on s'aperçoit que les cartes semblent davantage divergentes que similaires. Les cartes des groupes composé d'élus et d'une majorité de citoyens semblent en moyenne les plus distantes des autres groupes. A l'inverse, les cartes des groupes composés d'une majorité de scientifiques et de praticiens ont tendance à mieux se superposer aux autres cartes.

Malgré ces disparités à l'échelle des cartes, nous avons pu identifier un noyau des mécanismes partagés par au moins trois groupes. La relative absence d'une vision régionale du développement, la compétition entre les municipalités et les arrondissements, et l'absence d'une prise de conscience citoyenne sur les enjeux de l'étalement ressortent comme des facteurs clefs de ce noyau. Ils occasionnent des risques environnementaux (pollution de l'air, imperméabilisation des sols, îlots de chaleur), des disparités régionales dans les coûts des propriétés, une croissance de la congestion routière et une faible efficacité du transport en commun.

Les échanges montrent finalement que les différences de voir l'étalement urbain n'empêchent pas d'importantes complémentarités entre les protagonistes sur les réalités et les transformations urbaines de l'étalement. Ces complémentarités sont illustrées par l'obtention progressive d'un consensus fort sur une série de priorités pour intervenir sur le phénomène.

Le processus mis en place a ouvert une zone de dialogue qui a permis l'émergence d'une vision assez consensuelle. En revanche, certaines étapes ont limité l'exploitation systématique des résultats. Le recrutement d'acteurs selon la revue de presse a pu être biaisé par la sous- et sur-représentation médiatique d'acteurs. Organiser les acteurs en groupe a certes permis une interaction élevée entre les acteurs, mais les comparaisons des résultats par acteur selon son profil socio-professionnel ont été plus limitées. Il aurait été pertinent que les acteurs réalisent individuellement des cartes cognitives avant le Forum afin d'explorer plus en profondeur la construction de cartes consensuelles.

Malgré tout, ces résultats nous conduisent à penser que la zone d'interaction et de dialogue initiée par le Forum sur l'étalement urbain constitue un premier pas vers la construction d'une réflexion critique sur la façon de voir le développement de la région. Ces résultats, et le noyau de mécanismes qui a été dégagé, serviront de base à un système d'indicateurs cartographiés pour aider à comprendre et réapprendre un phénomène toujours bien d'actualité.

## Références

- Barcelo, M. (1992). L'étalement urbain : qu'en est-il? Le définir avant même de tenter de le gérer. Transport et étalement urbain : les enjeux, Programme Rhône-Alpes, Recherches en sciences humaines: 299-305.
- Barnes, K. B., J. M. Morgan, et al. (2002). Sprawl development: its patterns, consequences and measurement, Center for Geographic Information Science, Towson University. **2007**: 24.
- Bonardi, C. et N. Roussiau (1999). Les représentations sociales. Paris, Dunod.
- Bouyssou, D., T. Marchant, et al. (2006). Problem formulation and structuring: the decision aiding process. Evaluation and Decision Models with Multiple Criteria. Springer. New York, Springer Science+Business Media Inc. **86**: 19-65.
- Brais, N. et N. Luka (2002). De la ville à la banlieue, de la banlieue à la ville : des représentations spatiales en évolution. La banlieue revisitée. A. Fortin, C. Després et G. Vachon. Québec, Nota bene: 151-180.
- Bruegmann, R. (2005). Sprawl. A compact history. Chicago, The University of Chicago Press.
- Bruegmann, R. (2008). "Point: Sprawl and Accessibility." Journal of Transportation and Land Use **1**(1): 5-11.
- Burchell, R. W., N. A. Shad, et al. (1998). The cost of sprawl-revisited. TCRP. National Academy Press, Washington DC, Transportation Research Board: 49.
- Carruthers, J. I. et G. F. Ulfarsson (2002). "Fragmentation and sprawl: Evidence from interregional analysis." Growth and Change **33**(3): 312-340.
- Cervero, R. (2001). "Efficient urbanisation: Economic performance and the shape of the metropolis." Urban Studies **38**(10): 1651-1671.
- Damart, S. (2006). La construction de cartes cognitives collectives pour l'aide à la structuration de formes de coopération hybrides. XVème conférence

- internationale de management stratégique, Annecy / Genève 13-16 juin 2006, AIMS.
- Eden, C. (1988). "Cognitive Mapping." European Journal of Operational Research **36**(1): 1-13.
- Eden, C. (1992). "On the Nature of Cognitive Maps." Journal of Management Studies **29**(3): 261-265.
- Ewing, R. (1997). "Is Los Angeles-style sprawl desirable?" Journal of the American Planning Association **63**(1): 107-126.
- Ewing, R., R. Pendall, et al. (2002). Measuring sprawl and its impact, Smart Growth America: 42.
- Fortin, A., C. Després, et al. (2002). La banlieue revisitée. Québec, Nota bene.
- Gilham, O. (2002). The Limitless City: a primer on the urban sprawl debate. Washington, DC, Island Press.
- Gordon, P. et H. W. Richardson (1997). "Are compact cities a desirable planning goal?" Journal of the American Planning Association **63**(1): 95-106.
- Landry, M. (1995). "A Note on the Concept of Problem." Organization Studies **16**(2): 315-343.
- Lopez, R. et H. P. Hynes (2003). "Sprawl in the 1990s - Measurement, distribution, and trends." Urban Affairs Review **38**(3): 325-355.
- Markoczy, L. et J. Goldberg (1995). "A Method for Eliciting and Comparing Causal Maps." Journal of Management **21**(2): 305-333.
- Moscovici, S. (1972). Introduction à la psychologie sociale. Paris, Larousse.
- Palmonari, A. et W. Doise (1986). Caractéristiques des représentations sociales. L'étude des représentations sociales. W. Doise et A. Palmonari. Neufchâtel, Delachaux et Niestlé: 12-33.
- Pendall, R. (1999). "Do land-use controls cause sprawl?" Environment and Planning B-Planning & Design **26**(4): 555-571.
- Tegarden, D. P., L. F. Tegarden, et al. (2009). "Cognitive Factions in a Top Management Team: Surfacing and Analyzing Cognitive Diversity using Causal Maps." Group Decision and Negotiation **18**(6): 537-566.