

Journée d'étude

« Ville et banlieue : Qu'est-il advenu de la révolution métropolitaine ? »

INRS-UCS, Montréal

Vendredi 17 octobre 2014

Par Marie-Pier Bresse

Pierre Hamel, responsable de la journée d'étude, affirme que la question métropolitaine demeure incontournable pour penser l'urbain aujourd'hui. Cependant, il n'y a pas de synthèse qui donne une vision claire; une multitude de perspectives et de questionnements coexistent.

Séance 1

Changements structuraux et formes urbaines

Métropoles et villes-régions : que retenir des débats récents ?

Pierre HAMEL, Université de Montréal

Pierre Hamel soutient que l'intitulé de son exposé est passablement ambitieux et qu'il est difficile d'y rendre justice. Quand on lit sur les régions métropolitaines, on se rend compte qu'il y a une pléthore de travaux. On peut tout de même formuler un certain nombre de remarques pour mettre en perspective la question du débat métropolitain sous l'angle de la démocratie.

Telle que décrite par Jon C. Teaford, la révolution métropolitaine a, au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale, transformé la vie sociale des villes et des banlieues en Amérique du Nord. Des images d'étalement, d'enclaves, de *edge cities*, de déconcentration spatiale, de tension entre localisme et régionalisme et de perte de centralité sont évoquées.

Dans la deuxième moitié du 20^e siècle, d'autres travaux décrivent les transformations spatiales qui affectent la forme de l'agglomération en des termes similaires à ceux de Teaford. La nouvelle réalité métropolitaine correspond à un modèle de l'aménagement urbain qui se démarque clairement des réalités historiques précédentes, alors que les relations entre la ville-centre et les banlieues pouvaient être pensées en termes de symbiose et de complémentarité. À partir de la Deuxième Guerre mondiale, les tensions entre affirmation du local et intégration régionale ont pris de l'ampleur. Divers modèles de consolidation sont mis de l'avant avec des succès mitigés, voire limités. La gouvernance des nouvelles réalités métropolitaines connaît peu de succès; elle est même un échec.

Dans le cadre actuel de la globalisation, se référer seulement à l'Amérique du Nord ou à l'Europe est restrictif, étant donné la multiplicité des expériences, dans les pays du Sud notamment. Comment les nouvelles formes territoriales se construisent-elles sur le terrain social et politique? Dans les conflits et les luttes autour de la reproduction des modèles de développement et de consommation, quels sont les acteurs anciens, les acteurs nouveaux? Quel est le rôle de l'État? Est-il illusoire de croire à la démocratie métropolitaine?

La ville-région est une notion qui s'applique bien aux villes canadiennes. Elle a aussi l'avantage d'être compatible avec la nouvelle sociologie urbaine, et en ce sens elle contribue à penser la transformation des relations entre l'économie et le territoire. Dans le cadre d'une économie post-fordiste, la dimension régionale est submergée d'espaces de flux; la dimension politique est généralement sous-estimée au profit de la dimension économique. Selon Andrew Jonas et Kevin Ward, on ne tient pas suffisamment compte de la manière dont se construisent les nouvelles formes territoriales à travers le politique, et en particulier, comment les pratiques

quotidiennes et les conflits des acteurs s'organisent autour de la consommation et de la reproduction sociale. De ce point de vue, l'État demeure un acteur important. Les auteurs invitent à moins de déterminisme dans leur analyse de l'espace régional. La ville-région ne peut être pensée comme une force autonome car elle est inscrite dans des processus de restructuration indéterminés, d'agencement entre le local et le global, qui sont des choix politiques. Quel rôle peut jouer la démocratie en ce qui a trait à l'avenir des villes-régions ? Les systèmes démocratiques demeurent le seul rempart à notre disposition pour réguler et surmonter les inégalités produites par les marchés. Il faut repenser le débat autour de la démocratie urbaine pour arriver à des villes plus justes à l'échelle des villes-régions.

Mais comment définir la démocratie à cette échelle ? La croissance des villes-régions repose sur les conditions du marché et des ressources provenant des paliers gouvernementaux. Plusieurs travaux de recherche sur les villes globales mettent en lumière les opportunités qu'elles offrent aux résidents, grâce à la présence des réseaux internationaux, mais ces opportunités sont contraintes car l'identité métropolitaine n'est pas acquise. Par exemple, à Montréal, plusieurs images ont été proposées sans qu'on parvienne à s'entendre sur une identité métropolitaine. En démocratie, il faut des mécanismes de représentation, mais il faut aussi un espace social et politique où tous peuvent se reconnaître. Dans le cas de Montréal comme dans le cas d'autres villes-régions, il faut résoudre la contradiction entre la compétitivité internationale et ses exigences, et les valeurs rattachées à la spécificité du local.

À Montréal, comment la démocratie métropolitaine peut-elle progresser ? Les résistances de la couronne nord et de la couronne sud à la création de la Communauté métropolitaine de Montréal et la position de certains élus de la ville de Montréal, qui expriment des réticences à une coopération avec les municipalités à l'extérieur de l'île, décrites pratiquement comme des adversaires, sont des freins importants.

Pour faire avancer la démocratie à l'échelle métropolitaine, on doit régler la question de l'identité métropolitaine et faire converger les groupes sociaux autour de cette identité. Il n'y a cependant pas de voie tracée à l'avance pour construire cette démocratie métropolitaine. Il faut retourner aux enjeux de la modernité, à la tension qui prévaut entre l'objectivation et la subjectivation ; les premiers sociologues qui se sont intéressés aux villes moyennes l'ont bien mis en lumière. Il faut aussi prendre en compte la distance entre nous et le monde caractéristique de la modernité.

En conclusion, la question qui se pose est : dans quelle ville veut-on vivre ? Selon Pierre Hamel, la démocratie continue de constituer un rempart contre les inégalités que créent les marchés, notamment à l'échelle des villes-régions.

Une redéfinition de la centralité dans le contexte de la périurbanisation

Hervé MARCHAL et Jean-Marc STÉBÉ, Université de Lorraine

D'abord, les conférenciers expliquent d'abord comment on est passé de la ville à l'urbain. La ville historique (classique) selon Weber et Lefebvre, a débordé de ses limites pour s'installer dans l'urbain selon une métaphore physique d'implosion (surpopulation au centre) et d'explosion (s'étaler vers les périphéries). La ville industrielle du 19^e siècle, même si elle avait tendance à s'étaler dans les faubourgs, restait collée à la ville-centre. Or, depuis les années 1940, le front urbain ne cesse d'avancer, déborde des limites de la ville industrielle et avance sur les territoires ruraux.

Dans ce contexte, l'urbain est plus que la ville; c'est l'emprise du tissu bâti sur les espaces naturels, partout dans le monde. C'est un cadre spatial uniforme et standardisé (par exemple, on

retrouve à peu près partout les mêmes chaînes de distribution). L'urbain remet en cause l'espace au profit du temps, l'espace des lieux au profit de l'espace des flux. Dans l'urbain, il y a prégnance des mobilités et absence d'identité (pas de repères pour comprendre où on est).

On observe actuellement une dialectisation entre l'urbain et la ville : la ville s'invite dans l'urbain, et vice-versa. Les conférenciers donnent l'exemple d'un centre commercial en périphérie de Nancy, qui correspond à l'urbain mais qui reprend pour ses allées les noms de rue et de portes de la ville-centre.

L'urbain recompose les centralités. Walter Christaller, dans les années 30, définissait le centre comme accueillant les fonctions de commandement, de contrôle et de coordination qui structurent et hiérarchisent l'espace. August Lösch écrivait dans les années 40 que la centralité est un centre caractérisé par un ensemble de facteurs spécifiques : siège de la culture légitime, concentration du pouvoir, prix élevé du foncier.

L'automobile a joué un rôle central dans la révolution métropolitaine ; il faut lire à ce sujet les travaux de Catherine Maumi. Selon les conférenciers, la France n'est pas dans une logique d'étalement urbain car sur les territoires il n'y a pas de vide spatial. En France, typiquement, les faubourgs industriels et ouvriers sont devenus des banlieues de 1^{re} couronne, ensuite se déploient le périurbain proche puis le périurbain éloigné. On observe par ailleurs qu'il y a un seuil au-delà duquel les représentations de la ville-centre changent. Sur le plan social, autant la banlieue que le périurbain présentent une pluralité fonctionnelle et culturelle. Il faut parler des banlieues et des périurbains car ce sont des zones diversifiées. Aujourd'hui en France, 11 millions de personnes (soit 1 habitant sur 6) habitent les zones périurbaines, et ce nombre augmente très rapidement (il a doublé entre 1962 et 2012). Maintenant, dans les villes moyennes, le front urbain s'étend souvent sur une trentaine de kilomètres.

Au-delà de l'urbain, il y a multiplication des centralités (périurbaines ou émergentes) qui s'émancipent toujours plus de la ville, à l'encontre de l'opposition binaire entre centre et périphérie. Les habitants du périurbain sont souvent attirés vers ces nouveaux noeuds de densité. On retrouve d'ailleurs certaines dimensions de la centralité dans la périphérie.

Période de discussion

Louis Guay se demande comment l'urbain s'inscrit dans l'expérience française des villes nouvelles. Ces villes nouvelles sont-elles une tentative de rapprochement entre l'urbain et la ville ? Jean-Marc Stébé répond que l'idée des villes nouvelles a germé après la guerre, après que De Gaulle ait souhaité mettre de l'ordre dans le territoire. Dans le même esprit, il y a aussi eu le mouvement des cités-jardins, qu'on imaginait indépendantes de la ville-centre. Cependant, à la même époque, on a lancé les RER (réseau ferré régional à grande vitesse) et les autoroutes, qui ont brisé cette indépendance et permis de créer une grande nappe urbaine continue, donc le contraire de ce qui était visé.

Jonathan Durand se questionne sur la dialectique entre la ville (forme classique et espace politique) et l'urbain (espace indifférencié qui s'étend). La clé de la démocratie dans l'espace métropolitain serait-elle la recreation d'espaces de lieux plutôt que d'espaces de flux ? Hervé Marchal répond qu'effectivement, les humains s'engagent dans des lieux : quand on crée un lieu, on y crée des engagements démocratiques. Il y a deux cas. Le premier est la ville artificielle, artificielle, c'est-à-dire qu'on introduit la ville dans l'urbain. Cette ville peut faire sens, mais on y va dans une perspective capitaliste. L'autre cas est celui des espaces où l'urbain et la ville se mélangent, mais dans lesquels on sait où on est car ils sont uniques.

Hervé Marchal et Jean-Marc Stébé affirment que la France est dans une situation particulière en ce qui concerne la démocratie municipale : il y a 36 000 communes, des communautés de communes et des pays. Cependant, les dirigeants de tous les paliers ne sont pas élus au suffrage universel, et c'est au final une démocratie assez éloignée des citoyens.

Séance 2

Paysages urbanisés en transformation et reconfiguration des pouvoirs locaux

Présidente : Sandra BREUX, INRS-UCS

Reconsidérer l'espace politique métropolitain à travers les luttes sur les lieux «in-between» : le cas de Midden-Delftland, Pays-Bas

Sophie L. VAN NESTE, Université de Montréal et Clark University

Sophie Van Neste débute sa présentation en expliquant qu'elle s'intéresse aux lieux *in-between* - ou interstitiels selon la traduction qu'elle propose. Cette nouvelle catégorie d'espace métropolitain, qui ne correspond pas aux catégories classiques, a été nommée *Zwischenstadt* par Sieverts dans son ouvrage de 2003. Selon Sieverts, ces lieux, qui sont les lieux de vie de la majorité des humains, sont sans qualité visuelle, entre le centre et l'exurbain, et sont dans les faits des espaces résiduels sans véritable représentation politique.

Les chercheurs canadiens Douglas Young et Roger Keil s'intéressent à ces espaces dans leurs travaux depuis 2009. Dans leur perspective, les espaces interstitiels se rapprochent de l'urbain, mais comportent des caractéristiques particulières ; ils s'en différencient notamment en étant résiduels.

Les espaces auxquels s'intéresse la conférencière sont interstitiels de deux manières. Premièrement, en termes d'usage et de paysage : il y a dans ces espaces une diversité d'usages, de paysages et de densité, et une concentration d'infrastructures métropolitaines qui desservent centre et périphéries. Deuxièmement, en termes de régulation politique car ces espaces se trouvent en quelque sorte dans l'angle mort des autorités ; beaucoup de choses s'y passent mais sans planification. Les espaces interstitiels peuvent être défavorisés par le développement linéaire des infrastructures (de transports, sanitaires, chimiques, etc.) que les habitants subissent mais auxquelles ils ont peu accès.

Plusieurs enjeux sont posés par les espaces interstitiels, notamment : l'accessibilité ; la faible planification - c'est-à-dire l'absence d'imaginaire spatial guidant le développement - qui entraîne une certaine vulnérabilité et des risques pour les milieux naturels (à cause des usages hybrides, difficiles à concilier) ; la participation et la représentation des habitants et des acteurs.

Comment ces enjeux des espaces interstitiels sont-ils posés dans les espaces publics ? La perspective théorique adoptée par Sophie Van Neste est celle du cadrage et du recadrage des lieux, c'est-à-dire la représentation d'un espace qui en fait un lieu via des luttes discursives. Il s'agit de représentations sélectives qui ont des objectifs politiques. Les acteurs peuvent mettre de l'avant une certaine représentation de l'espace pour en faire un lieu et orienter son futur. La recherche présentée par la conférencière s'appuie sur des analyses de discours.

Sophie Van Neste a fait l'étude du cas de la Randstad, aux Pays-Bas. La Randstad est une conurbation qui réunit Utrecht, Amsterdam, La Haye, Rotterdam et un espace vert entre ces villes. Il s'agit d'un cas intéressant car la Randstad et son cœur vert font partie de l'imaginaire collectif néerlandais depuis longtemps. Il s'agit d'une zone peu peuplée, à caractère rural, qu'on

peut qualifier d'interstitielle. Dans les dernières décennies, il y a eu des pressions pour le développement : le coeur vert est en débat. La chercheuse s'est plus particulièrement intéressée à Midden-Delftland, au sud du coeur vert, entre Rotterdam et La Haye, qui est au centre d'un débat sur un projet d'autoroute.

Dans le discours dominant, porté par le gouvernement et les acteurs économiques, Midden - elftland est défini comme :

- étant une zone portuaire (Rotterdam) qui entraîne d'importants besoins en transports ;
- ayant une forte congestion dans le *ring* de Rotterdam ;
- faisant l'objet d'une nouvelle loi qui permet les projets d'infrastructures en zone verte s'ils participent à la reprise économique.

Dans leur discours, des activistes tentent de recadrer Midden-Delftland comme un lieu, coeur d'une métropole verte. Ils affirment qu'un réseau de municipalités locales et d'associations est déjà en place, mettant en valeur un historique de mobilisation via le boisé planté par la communauté. Les activistes mettent aussi de l'avant des alternatives de mobilité et montrent le cumul des autoroutes déjà construites, irréconciliable avec le lieu qui est un espace vert ouvert pour toute la métropole.

À travers le recadrage du lieu, ces activistes critiquent la géographie du pouvoir (qui peut agir sur le lieu), et la représentation politique de chaque zone (La Haye par rapport à Rotterdam) au sein de l'espace métropolitain.

En conclusion, Sophie Van Neste constate que des luttes métropolitaines se jouent bel et bien dans les espaces interstitiels. Ces conflits ont des impacts sur l'identité et la territorialité de la métropole. Ils sont indicatifs de la géographie du pouvoir et de sa contestation. Le cas étudié est intéressant à cause de l'imaginaire spatial qui y est rattaché. Est-ce vrai que des espaces peuvent être dépourvus d'imaginaire spatial, comme on le prétend dans la littérature ?

Nouvelles réalités migratoires et régions métropolitaines : l'exemple des Cubano-Américains à Hialeah en banlieue de Miami

Violaine JOLIVET, Université de Montréal

Violaine Jollivet s'intéresse à l'impact des migrations dans la définition des espaces urbains. Elle présente le cas de Hialeah, une banlieue de Miami, aux États-Unis. L'étalement urbain y est lié à l'arrivée massive des immigrants cubains à partir des années 70. Hialeah est actuellement la 6^e ville la plus peuplée de Floride avec 220 000 habitants.

Hialeah était un village séminole jusqu'à ce que les pionniers Bright et Curtiss y achètent des terres pour développer l'industrie bovine et laitière. Ils ont commencé à lotir lors d'une période de spéculation immobilière dans les années 20. Au sortir de la Deuxième Guerre mondiale, Hialeah, qui comptait 12 000 habitants, était une banlieue naissante qui attirait petit à petit des classes moyennes. Au début des années 50, elle abritait 50 000 personnes et il y avait installation de petites industries et commerces, favorisée par une exemption de taxes accordée par le conseil municipal. Le changement majeur est l'arrivée des Cubano-américains dans les années 1970 et surtout 1980. C'est la plus grande transformation de Hialeah depuis sa connexion au chemin de fer.

Aujourd'hui 73,3% de la population de Hialeah est Cubano-américaine. La ville est un sas d'entrée de l'immigration où 94,7% de la population est hispanique. Il s'agit de la plus grande concentration de Cubains aux États-Unis.

La conférencière présente le concept d'*ethnoburb*, théorisé par Wei Li. L'*ethnoburb* ne correspond pas à l'image typique de la banlieue. Il comprend une économie ethnique florissante, en lien avec l'économie globalisée, qui souligne le rôle d'avant-poste des banlieues migratoires dans le système économique international. Contrairement à ce qui a été observé par Li pour d'autres banlieues, Hialeah est un espace de classes populaires. Seulement 15% de la population détient un diplôme universitaire. Le marché du travail est y ethnicisé et les activités économiques se basent sur la connexion au réseau hispanique, transformant l'agglomération de Miami en passerelle de l'import-export vers l'Amérique du Sud. Aujourd'hui Hialeah compte 44 000 entreprises ; 80% des patrons sont d'origine hispanique, et la moitié sont Cubano-américains.

À Hialeah, des industries (notamment textiles) maintenaient en place une main d'oeuvre de cubains arrivants qui pouvaient s'insérer dans le marché du travail, et bientôt l'élite cubaine y a vu un espace où déployer ses activités et fonder la puissance économique des Cubano-américains. Ils ont profité des infrastructures en place et créé, urbanisé cet espace à partir des années 70. C'est à la fin des années 80 que Hialeah est devenue la base arrière du développement de la région de Miami, à deux échelles : 1) l'import/export et la logistique, et 2) les activités à destination de la population hispanique, notamment les services de santé, les restaurants et les marchés.

Hialeah a été favorisée par sa localisation : elle se trouve entre les deux plus grands aéroports de la région, est reliée par autoroute à un port, et compte sur un grand bassin de main d'oeuvre hispanophone. Les Cubano-américains ont, parallèlement au pouvoir économique, investi le pouvoir politique à différentes échelles ; ils ont pu alors décider du zonage urbain ou des plans de localisations. Les gens qui dirigent la cité sont maintenant tous Cubano-américains.

Ainsi, Hialeah est la pièce maîtresse de la politique cubano-américaine aux États-Unis. La capacité de vote des Cubains à Hialeah - ce sont des migrants spécifiques qui peuvent obtenir la citoyenneté très rapidement - est centrale pour se maintenir au pouvoir dans cette région.

La mairie de Hialeah est cubaine depuis les années 80, comme le comté et la ville de Miami (la majorité des employés de la ville aussi). L'entrée en scène des Cubano-américains a coïncidé avec le redécoupage électoral qui a permis la représentation des minorités à des échelons supérieurs, jusqu'au fédéral, via ce territoire suburbain. Les mailles du pouvoir politiques à Hialeah permettent un ascenseur vers tous les niveaux. À travers la métaphore de la «grande famille cubaine», les élites, qui habitent des quartiers plus huppés, contrôlent à distance cette banlieue populaire. Le vote est plutôt captif car ce sont en majorité des primo-arrivants qui ne remettent pas en cause cette façon de gouverner.

En conclusion, Violaine Jollivet affirme que Miami ne serait pas la ville des Cubano-américains sans cette banlieue d'Hialeah, qui en est la pièce maîtresse même si les leaders n'y vivent pas. Hialeah est un espace stratégique pour le développement économique et politique de la région métropolitaine de Miami.

La production d'un «ordre métropolitain» dans les métropoles des pays en développement. Réflexions à partir de l'évolution de la relation centre-périphérie à Phnom Penh

Gabriel FAUVEAUD, Université de Montréal

Phnom Penh est la capitale du Cambodge, une petite économie sud-est asiatique, majoritairement rurale. Phnom Penh aspire toutefois à devenir une métropole ; elle est actuellement une métropole embryonnaire en processus de métropolisation. Gabriel Fauveaud étudie comment, dans un pays moins avancé (selon l'ONU) peut se mettre en place une métropolisation qui s'appuie sur l'accélération des investissements directs étrangers et de grands programmes de restructuration économique. Qu'est-ce que ce processus engendre comme impacts dans la société ? Il observe que la métropolisation à Phnom Penh se met en place par des processus de coercition très puissants, basés sur des rapports centre/périphéries. En effet, la métropolisation ordonne le territoire, et les périphéries deviennent à Phnom Penh des espaces géostratégiques au centre des enjeux. La métropolisation ne peut se faire sans elles.

Le conférencier propose le concept d'*ordopolis* qui met en valeur le processus d'ordre qui se met en place à Phnom Penh pour permettre la métropolisation, qui est un projet politico-économique.

Phnom Penh compte deux millions d'habitants et est de loin la plus grande ville du Cambodge. Elle est le coeur politique, économique et culturel du pays encore majoritairement agricole. Phnom Penh est aussi au centre d'un corridor économique en formation qui va de Hô-Chi-Minh-Ville à Bangkok.

La métropolisation embryonnaire de Phnom Penh est visible actuellement par de grands projets immobiliers (résidentiels, institutionnels privés, commerciaux), certains dans des villes satellites. Le prix du foncier commence à augmenter, même en périphérie. Les projets sont en majorité à destination de la classe moyenne. Le centre se tertiarise, se mondialise et se modernise.

Cette métropolisation peut paraître surprenante étant donné l'histoire de la ville. En 1975, la ville tombe sous le contrôle des Khmers rouges, qui mènent une révolution agrarienne ; Phnom Penh devient une ville fantôme durant quelques années. De 1979 à 1989, sous une administration vietnamienne, la ville abandonnée est reconstruite et repeuplée. De 1989 à 1998, l'autorité onusienne APRONUC supervise le gouvernement. Des élections ont lieu en 1993 et plusieurs organisations de développement s'installent au Cambodge. Le pays devient un espace de test pour les politiques de restructurations néolibérales. La capitale reste au centre des guerres claniques. En 1998, un des clans fait un coup d'État. Depuis, le Cambodge est un État néopatrimonial et des clans se partagent les ressources du pays. En ville, cela se traduit par des projets immobiliers qui présentent des liens très étroits entre les intérêts publics et privés. Centre des flux financiers immobiliers et siège du pouvoir, Phnom Penh est au coeur de ces intérêts.

Le centre-ville est mis en valeur par les autorités comme le coeur de la ville spectacle. La périphérie comprend maintenant des espaces résidentiels exclusifs, mais il y a aussi une paupérisation importante. Celle-ci se traduit par l'éviction des populations qui s'étaient installées de façon informelle dans les années 70, et la concentration de population ouvrière dans des habitats précaires.

Comment la métropolisation de Phnom Penh peut-elle fonctionner alors qu'il y a autant d'écart de développement ? Selon Gabriel Fauveaud, il y a un système d'ordonnement et de coercition, mis en oeuvre par quatre grandes dynamiques :

1. Contrôle par la périphérie : Implantation des groupes de coercition (militaire, policier) en périphérie. Ces groupes ont presque tous participé au coup d'État de 1998 et sont proches du pouvoir. Il y a aussi des milices privées, en appui à la police.
2. Pouvoir par la marge ou contrôle des populations marginalisées. Le gouvernement a implanté des centres pénitenciers et des centres sociaux en périphérie. Les centres sociaux forment un système de contrôle social informel qui met à l'écart ceux qui entachent l'image de la ville-spectacle.
3. Économie de rente : Les institutions de coercition s'appuient sur l'accélération du commerce et des transports routiers pour s'assurer des taxes, certaines formelles, d'autres informelles.
4. Le centre de Phnom Penh se confirme comme ville-spectacle. Il est le cœur des institutions de décision et de coercition.

Bref, la métropolisation de Phnom Penh procède d'une logique de territorialisation des pouvoirs et d'une rationalisation des modes d'accumulation du capital entre le centre et la périphérie. Le pouvoir, par la métropolisation, distingue le centre et la périphérie (c'est-à-dire qu'il définit l'écart entre les deux) alors que cette distinction n'existait pas auparavant.

Période de questions

Claire Poitras rappelle que dans les années 70, au Québec, on s'inquiétait de la conservation des terres agricoles et de la sécurité alimentaire. Elle remarque que cet enjeu n'a pas été abordé dans les conférences. Comment se présente-t-il dans les cas étudiés ?

Sophie Van Neste répond qu'aux Pays-Bas, l'enjeu de la sécurité alimentaire était très important après la guerre. Entre Rotterdam et La Haye, il y a plusieurs zones agricoles très spécialisées, et aussi des terrains en friche qu'on veut reconverter en milieu naturel. Il s'agit donc d'un enjeu qui a été important historiquement et qui l'est encore aujourd'hui, notamment par rapport à la protection du paysage agricole.

Violaine Jollivet indique qu'il y a une région agricole au sud de Miami, qui comprend de grosses productions de laitues et de tomates pour des chaînes de restauration rapide, mais pas d'agriculture à usage local. Chaque fois qu'il y a expansion du périurbain sur le milieu naturel, on assure que c'est la dernière fois. La protection des terres agricoles ne semble pas être importante.

Gabriel Fauveaud dit qu'au Cambodge, Phnom Penh est l'exception urbaine dans un pays rural, donc il n'y a pas de réglementation pour protéger les terres agricoles. Les villes sud-est asiatiques, dans leurs règles administratives, s'obligent généralement à conserver 50% de leur superficie en espaces verts. En 2011, Phnom Penh a multiplié par deux sa superficie pour correspondre à cette norme.

Pierre Hamel se demande comment, concrètement, les Cubano-américains parviennent à influencer la région métropolitaine. Ils réussissent à se faire élire, mais comment parviennent-ils à infléchir la gouvernance de la région métropolitaine ? Violaine Jollivet répond qu'à l'échelle du comté, c'est simplement par le poids démographique ; ce niveau influence ensuite les autres. À Miami, on ne peut pas éviter de prendre en compte les intérêts des Cubano-américains. Cette population constitue une masse de votants qui sont systématiquement mobilisés via un encadrement paternaliste, dans un pays où les gens votent peu.

Pierre Hamel se questionne sur l'expérience et le processus de recherche dans un contexte tel que celui de Phnom Penh. Gabriel Fauveaud dit que sa recherche s'appuie sur une approche

très «macro» qui peut se faire de chez soi en partie. Il lui a fallu cinq ans pour obtenir un entretien utile sur les enjeux qu'ils souhaitait étudier. Par ailleurs, au Cambodge, il y a plusieurs ONG qui produisent des documents fiables sur toutes sortes de sujets. Bref, une telle recherche ne pose pas trop de problèmes tant qu'on ne fait pas de conférences sur la politique.

Un participant se demande s'il y a des fissures ou des clivages parmi la communauté cubano-américaine à Hialeah. Violaine Jollivet affirme que tout n'y est pas si homogène. Au Congrès, Hialeah est actuellement représentée par un démocrate et un républicain. Depuis les années 2000, les nouveaux migrants sont moins attachés à l'anti-castrisme et veulent être en relation avec Cuba, ce qui est promu par les démocrates (les Cubano-américains sont traditionnellement républicains). Les jeunes s'inscrivent donc de plus en plus dans une identité politique de jeunes états-uniens plutôt que de migrants cubains. À l'échelle locale, l'équipe municipale est élue comme un tout, sans base territoriale. La situation politique et économique de Miami va peut-être changer car l'immigration cubaine aujourd'hui est moins forte.

Jonathan Durand remarque que dans les trois conférences de la séance, on présente des dispositifs de pouvoir qui font en sorte que le processus de métropolisation ne se fait pas naturellement. Il voit trois couches de dispositifs : 1) l'espace public, les enjeux discursifs ou les façons de se représenter ; 2) la concentration des pouvoirs au sein du système politique ; 3) les puissances armées et la force. La métropolisation est-elle, dans tous les cas, un processus de pouvoir ? Pour Sophie Van Neste, les enjeux discursifs ne peuvent se dissocier du système politique. Gabriel Fauveaud souligne que l'*ordopolis* est une des lectures possibles, qui ne concerne pas toute la population de Phnom Penh. Certains groupes bénéficient d'ailleurs de la métropolisation.

Session 3

Environnement et métropoles : quelles régulations ?

Président : Gilles SÉNÉCAL, INRS-UCS

Les enjeux socioécologiques du transport métropolitain : le cas du Plan de mobilité durable de Québec

Emiliano SCANU, Université Laval

L'objectif des travaux de doctorat d'Emiliano Scanu est de dresser un portrait socioécologique d'un enjeu central de la métropolisation : le transport. En effet, il souhaite repérer les perspectives des acteurs au sujet de la mobilité durable, plus précisément du Plan de mobilité durable de la Ville de Québec (PMDQ).

De manière générale, la mobilité durable serait en train de se substituer à l'approche conventionnelle en planification des transports. Les caractéristiques de l'approche conventionnelle sont qu'elle s'opérationnalise sur la dimension physique des transports, favorise le transport privé, vise à satisfaire la demande (*predict and provide*), et est axée sur des évaluations strictement économiques. La mobilité durable est plutôt focalisée sur la dimension socioculturelle des déplacements, la multimodalité, vise à gérer la demande (plutôt qu'à y répondre) donc à changer les habitudes, et se base sur des évaluations multicritère et intégrées en parallèle avec l'aménagement du territoire.

Un des obstacles à la mise en oeuvre de la mobilité durable est la difficile conciliation des points de vue et d'intérêts divergents des acteurs concernés. Emiliano Scanu vise, avec son étude, à repérer les discours sur la mobilité durable et les coalitions discursives sur ces enjeux. Pour ce faire, il a fait l'analyse de la participation à la consultation publique sur le PMDQ, l'analyse de la presse et celle de l'ensemble des mémoires déposés par les acteurs collectifs.

Le PMDQ est une stratégie à long terme plutôt qu'un plan contraignant. La collectivité a été invitée à s'exprimer sur une première version, soit un document de discussion, en 2009, puis une deuxième fois en 2010, et la version définitive a été rendue publique en juin 2011.

Le chercheur a dégagé quatre thèmes autour desquels se cristallisent les narrations et se forment les coalitions discursives. Ce sont les éléments du PMDQ qui ont suscité le plus de controverse et le plus de débat.

Le premier thème est le tramway. Dans le PMDQ, et pour la coalition discursive libérale, le tramway doit passer en basse-ville pour susciter un développement résidentiel et commercial sur les terrains vacants. Le tramway est donc considéré comme un instrument de développement. La coalition citoyenne voit toutefois le tramway comme un moyen pour réduire la congestion qui devrait donc desservir l'axe le plus achalandé de la ville, soit le boulevard René-Lévesque.

Le deuxième thème est le vélo-boulevard, prévu pour relier le centre-ville et le campus de l'Université Laval. Le PMDQ (2^e version) propose deux trajets : l'un en ligne directe sur René-Lévesque, l'autre qui suit un parcours sinueux à travers des rues secondaires. Selon la coalition discursive citoyenne, ce boulevard devrait être rectiligne et sécuritaire. Il s'agit d'une option à laquelle les commerçants (coalition libérale) se sont farouchement opposés afin de conserver quelques places de stationnement sur René-Lévesque.

Le troisième thème est l'accessibilité. Le PMDQ a une conception «faible» de l'accessibilité : celle-ci se résume à donner plus de choix à la population. La coalition discursive citoyenne est d'accord, mais y ajoute la tarification sociale. La conception libérale de l'accessibilité est «limitée» car cette dernière ne doit pas compromettre la fluidité routière.

Le quatrième thème est l'immobilier. Selon le PMDQ, le développement immobilier doit prioriser la mixité des fonctions. La coalition discursive citoyenne y ajoute la mixité sociale car elle se préoccupe des phénomènes de gentrification qui peuvent survenir dans le sillage de grands projets urbains comme le tramway. Pour la coalition libérale, le développement immobilier idéal est *sprawl as usual*. L'APCHQ croit d'ailleurs qu'il est risqué d'encadrer le développement car les gens préfèrent la banlieue et qu'il faut suivre le marché.

Le conférencier affirme que de façon schématique, il y a trois discours sur la mobilité durable entourant le PMDQ :

- Un discours officiel plutôt hiérarchique et techniciste, qui focalise sur les mesures incitatives pour changer les comportements de mobilité. Le tramway et la mobilité durable en général sont, dans ce discours, des moyens de développement et de croissance. Il est axé sur les besoins des personnes qui s'installeront dans la ville dans le futur.
- Un discours citoyen qu'on peut qualifier d'égalitaire, plutôt *bottom-up*, solidaire, qui prône la mixité sociale et la tarification sociale. Le tramway y est décrit comme un moyen de réduire la congestion routière. Dans ce discours, on envisage autant des mesures incitatives que des régulations, et on souhaite aussi une redéfinition de la place de la voiture. Dans le discours citoyen, la mobilité durable est un but et non seulement un moyen. Ce discours est axé sur les besoins actuels des gens de la région.
- Un discours libéral plutôt individualiste, basé sur la logique de l'offre et de la demande et visant une meilleure image de la ville (*city marketing*). Dans ce discours, le tramway est un moyen de développement et la mobilité durable est un moyen pour une plus grande prospérité. Dans cette perspective, la mobilité durable profite aux acteurs économiques.

Emiliano Scanu présente ensuite la composition des coalitions discursives qu'il a identifiées. La coalition officielle est formée du Groupe de travail du PMDQ, d'experts et des autorités municipales. La coalition citoyenne inclut des membres de la société civile, des institutions, des organisations à but non lucratif et des associations. Enfin, la coalition libérale est formée des chambres de commerce, des commerçants et des représentants des constructeurs.

Le conférencier remarque que tous les acteurs sont plus moins d'accord avec l'idée de mobilité durable. Cependant, ils ne s'accordent pas sur les projets et les moyens à déployer pour la réaliser. Il s'agit donc d'une question controversée, en évolution et loin d'être institutionnalisée. À la lumière des récentes actions de la Ville, on peut se demander si le PMDQ est un plan de mobilité ou un plan de développement économique, dans lequel le mot «durable» est utilisé pour rendre acceptable les projets de développement. Les questions sociales et environnementales sont subordonnées aux questions d'ordre économique et de fluidité routière.

Les métropoles et les enjeux écologiques globaux

Louis GUAY, Université Laval

La conférence porte sur deux questions : qu'est-ce que les grandes villes canadiennes peuvent faire pour réduire les impacts écologiques globaux ? Comment l'identité métropolitaine doit être prise en compte dans les enjeux environnementaux mondiaux ?

En 1992, deux grandes conventions internationales sont signées : l'une sur les changements climatiques et l'autre sur la biodiversité. Ces deux conventions font très peu de place aux villes et il s'agit d'une échelle qui est généralement négligée. Depuis quelques années, des organismes commencent à s'intéresser aux villes, surtout en ce qui concerne les changements climatiques.

Les Nations Unies avaient défini le problème climatique en disant que les pays devaient diminuer les gaz à effet de serre et préparer l'avenir sur le plan de l'adaptation. La réduction des émissions prédominait au départ mais l'adaptation commence à prendre de plus en plus de place. La convention sur la biodiversité s'est quant à elle beaucoup concentrée sur un aspect, soit la question génétique dans le contexte du développement de l'industrie biotechnologique dans les années 80.

Dans la ville industrielle, les enjeux de salubrité et d'hygiène, qu'on peut considérer comme environnementaux, étaient centraux. L'environnement de la ville n'était alors pas sain. L'urbanisme moderne a pris forme et a tenté de résoudre les problèmes vécus par les citoyens. Un nouveau système sociotechnique d'infrastructures a été mis en place par les autorités municipales, encouragées par différents mouvements urbains. Ainsi, en un siècle, la ville industrielle a changé radicalement par son action sur son environnement. La question climatique intéressait alors peu de gens mais on commençait à comprendre le lien possible entre les gaz à effet de serre et le climat. Ce n'était pas un objet de controverse publique ou d'intervention, mais il y avait prise de connaissance autour de la question.

La ville postindustrielle a résolu une partie de ses problèmes d'environnement, mais l'automobile en a amplifié plusieurs. L'étalement urbain, qui consomme de l'espace et des terres, est un problème persistant qui participe à l'érosion de la biodiversité. Il y a actuellement une demande pour rendre les villes plus écologiques, donc le monde de vie urbain doit être revu.

Le nouvel urbanisme et les villes postindustrielles sont de plus en plus cités dans les documents publics sur le développement durable : densification, mixité des fonctions, mobilité durable, mobilité active, etc. On en retient qu'il faut repenser la forme urbaine de fond en comble, et que c'est un processus à très long terme.

Que font les grandes villes canadiennes en matière de la biodiversité et du changement climatique? Il y a actuellement une montée en puissance générale des villes sur ces deux enjeux mais plus particulièrement sur les changements climatique. Les villes sont tiraillées entre un souci d'être plus écologique et leur rôle de machine économique. Elles commencent, par toutes sortes de moyens, à agir sur le climat (gouvernance climatique) ; elles agissent sur elles-mêmes et leur administration, sur leur milieu, et sur les autres acteurs urbains par une offre de service ou des incitations.

Concernant la biodiversité, les préoccupations et les moyens des villes sont moins avancés. Il y a un intérêt récent pour les trames vertes et les coulées bleues. La plupart des grandes villes canadiennes ont d'ailleurs pour objectif offrir des aménagements naturels.

Les enjeux écologiques dans les villes ne se posent pas en termes de métropole fragmentée, mais plutôt en termes de ville de grande taille. Pour paraphraser Louis Wirth, les métropoles se définissent par leur grande taille et leur expansion plus ou moins contrôlée, les fortes différenciations sociales, leur hétérogénéité sociale et culturelle, leur identité différenciée et des modes de gouvernance variés (selon les problèmes, et selon les cultures politiques). La ville-centre, souvent plus que la métropole, fait partie d'alliances internationales en matière de protection de l'environnement. La ville-centre a plus de moyens (peut mobiliser des ressources) et accueille plusieurs mouvements sociaux (subit des pressions) qui réclament un meilleur environnement. La ville du futur devra concilier les solutions technologiques, souvent associées au climat, et écologiques, souvent associées à la biodiversité, pour résoudre ces problèmes complexes.

Retisser l'urbanité à l'échelle métropolitaine

Catherine BOISCLAIR et Alejandra De la CRUZ-BOULIANNE, Vivre en ville

Catherine Boisclair et Alejandra De la Cruz-Boulianne présentent une réflexion sur la reconstruction des villes et des banlieues sur elles-mêmes. Dans le contexte métropolitain, l'urbanisation s'est faite de façon disproportionnée et à travers des formes qu'on peut qualifier de non optimales.

Au début du siècle dernier, la ville était plutôt compacte et mixte. Après la Deuxième Guerre mondiale, les villes vivaient une dissolution et de nouvelles formes urbaines sont apparues, comme la *strip* commerciale. À partir de 1990, on parle de villes éclatées, dans lesquelles les infrastructures de transport divisent le territoire.

Pour les conférencières, il y a actuellement deux problèmes principaux: l'éloignement par rapport au centre et des formes urbaines non optimales (c'est-à-dire des milieux discontinus, monofonctionnels, avec des trames de rues imperméables, ce qui donne des espaces ouverts de piètre qualité et sous-exploités). L'urbanisation non optimale a aussi cours dans les villes-centres. Ce n'est pas le propre des banlieues, cependant les villes centrales semblent se construire plus naturellement sur elles-mêmes.

Catherine Boisclair et Alejandra De la Cruz-Boulianne proposent que les banlieues se reconstruisent aussi sur elles-mêmes, pour répondre aux besoins en logements et ajouter de la

qualité au milieu. Les banlieues sont déjà en mutation pour répondre à certaines préoccupations, comme les règlements sur le périmètre urbain et les pressions sur les finances publiques, notamment pour rentabiliser les infrastructures. La densification des banlieues, actuellement, se fait trop souvent dans les mauvais endroits et par des projets de piètre qualité. Il y a certes des approches vertes, mais les projets qui y sont rattachés sont quelquefois conçus comme des enclaves qui ne contribuent pas à la qualité des milieux existants.

Dans ce contexte, où et comment intervenir dans la ville existante? Selon les conférencières, il faut se baser sur les coûts/bénéfices des ajouts en milieu existant, et prendre en compte les enjeux de mobilité de même que les enjeux démographiques. Il faut intervenir dans les milieux où les besoins et les opportunités se juxtaposent. Ces espaces sont nombreux : on peut combler les vides, mais aussi remplacer les espaces désuets. D'autres espaces présentent d'importants besoins, notamment les endroits dévitalisés ou ceux qui ont des infrastructures vieillissantes, des problèmes démographiques.

Vivre en ville s'intéresse à l'approche des corridors d'urbanisation comme moteur du développement. Bien desservis en transports collectifs, les corridors d'urbanisation deviennent des lieux sur lesquels consolider et requalifier la ville. L'organisme a étudié les cas de Vancouver, de Washington et de Denver, entre autres.

Les objectifs de l'approche des corridors d'urbanisation sont de structurer la croissance en s'attardant aux centralités et aux corridors, de desservir la population existante en activités et en équipements, et de connecter les espaces à travers une plus grande perméabilité de la trame des rues ou une plus grande continuité de la trame urbaine. L'approche des corridors d'urbanisation implique des actions à mener aux niveaux métropolitain, municipal et local.

Trois types d'intervention sont envisagés. Un premier est la modification des bâtiments existants. En effet, le bâtiment le plus durable est celui qui est déjà construit. Il faut en intensifier les usages, amener de nouveaux résidents et diversifier les activités pour répondre aux besoins du milieu. Ce type d'intervention provient généralement du secteur privé, encadré par les objectifs de la municipalité. Le deuxième type d'intervention est l'insertion de nouveaux bâtiments dans la trame urbaine, par exemple sur des terrains vacants ou des lots sous-utilisés comme les ensembles conventuels. Il s'agit de rentabiliser des espaces sous-exploités, ce qui inclut de remplacer des maisons unifamiliales par des jumelés, des duplex, voire même des triplex. Le troisième type d'intervention est l'amélioration des espaces publics. Relevant des pouvoirs publics, il est très important car il pose les bases des autres interventions de requalification. L'amélioration des espaces publics est un levier économique et de développement urbain. De manière générale, des interventions nombreuses et diversifiées ont des impacts plus grands.

En conclusion, les conférencières insistent sur l'importance de l'échelle locale pour faire des interventions et améliorer le milieu de vie en complétant ce qui existe déjà, et, ce faisant, pour rivaliser avec l'attrait de la banlieue. Plusieurs interventions réalisées en parallèle peuvent participer de la restructuration et de la requalification d'un territoire. On peut ainsi investir les espaces délaissés et transformer peu à peu la ville à toutes les échelles.

Période de questions

Jean-Marc Stébé demande aux conférencières de Vivre en ville quelle est la place des habitants dans la transformation de la ville telle qu'elles la conçoivent. À son avis, il faut éviter la

dissonance entre l'espace conçu et l'espace vécu pour faire en sorte que les gens se sentent bien dans la ville.

Catherine Boisclair et Alejandra De la Cruz-Boulianne répondent que le rôle des citoyens est très important. Les formes que prend la transformation de la ville influencent aussi le regard des citoyens et l'acceptabilité sociale des projets. Il faut toutefois offrir des milieux qui diffèrent au moins un peu de ceux que les gens connaissent, sinon il n'y aura jamais de changement. Il faut offrir de nouvelles choses. La transformation ne répondra peut-être pas à tous les besoins individuels, mais répondra aux besoins de la collectivité.

À la suite d'une question de Jean-Marc Stébé, Louis Guay résume les actions des grandes villes canadiennes en matière d'environnement. Il y a deux grandes mesures. La première vise directement le climat : c'est la réduction des gaz à effet de serre. Toronto, par exemple, rénove ses bâtiments et infrastructures, sur un horizon de moyen terme, pour atteindre cet objectif. Lorsqu'une ville est ambitieuse, cela incite les autres acteurs urbains à agir. La deuxième mesure est le plan d'aménagement et de développement durable. Au début, les villes ne savaient pas comment agir par rapport aux changements climatiques et ne voyaient pas le lien entre leurs actions et cet enjeu.

Sophie Van Neste a l'impression que l'adaptation aux changements climatiques est maintenant davantage promue que la mitigation, par exemple via le financement. Peut-être est-ce plus facile de lier les enjeux de la ville à l'adaptation qu'à la mitigation ? À ce sujet, Louis Guay croit qu'il est important de distinguer la province de Québec et l'État fédéral. Au fédéral, on insiste beaucoup sur l'adaptation. Au Québec on travaille sur les deux plans en ce qui concerne les changements climatiques. Les premiers efforts de la province étaient très centrés sur la réduction des gaz à effet de serre, mais actuellement c'est beaucoup plus équilibré.

Sophie Van Neste se demande quelles sont les relations entre les coalitions discursives décrites par Emiliano Scanu. S'influencent-elles l'une l'autre ? Emiliano Scanu répond que certaines ont eu des liens. Il rappelle qu'il s'agit de coalitions discursives, donc les acteurs qui en font partie peuvent ne pas se connaître. Parmi les influences, il remarque que le discours officiel et le discours libéral se sont rapprochés avec le temps, jusqu'à se fusionner.

Pierre Hamel croit qu'il s'agit de discours idéologiques. Il se demande quels sont les conflits derrière la faillite du PMDQ et aimerait entendre une perspective critique de la part du conférencier. Emiliano Scanu se dit critique car entre les versions soumises à la consultation publique, on ne change presque rien. La consultation publique semble être un simple instrument de légitimation. Au final, le résultat ressemble à un texte publicitaire, avec son jargon facile et imagé ; on ne présente pas de statistiques, pas de comparaison de scénarios.

Jonathan Durand demande s'il y a des limites à l'approche incrémentale proposée par Vivre en ville pour convaincre les gens d'adopter de nouvelles formes urbaines. Il n'y a pas, avec cette approche, de remise en questions des grandes règles du jeu. Des solutions pourraient être appliquées de façon décontextualisée lorsque le pouvoir y trouve son intérêt. Comment concilier cette approche à petite échelle à une remise en cause du système et des structures de pouvoir ? Catherine Boisclair explique que Vivre en ville travaille sur plusieurs fronts et à plusieurs échelles ; par exemple, dernièrement, l'organisme participait à la Commission d'examen sur la fiscalité québécoise. L'organisme croit qu'on ne peut constamment être critique, car les gens s'attendent à ce qu'on propose quelque chose. La conférencière considère aussi qu'il ne s'agit pas d'une approche par petits pas car elle s'inscrit dans les corridors à l'échelle métropolitaine. Vivre en ville cherche par ailleurs à outiller le pouvoir citoyen, qui a pris une

certaine place dans le débat public. Il faut que la population s'approprie les enjeux d'aménagement.

Séance 4

Métropoles contemporaines et redéfinition de la centralité

Présidence : Louis Guay, Université Laval

Identité et cartes mentales en tant qu'éléments de représentation sociale des périphéries mexicaines

Carlos APARICIO, José Miguel ROMAN-CARDENAS et Karen HINOJOSA, Universidad Autonoma de Nuevo León

Les conférenciers ont développé un cadre théorique pour comprendre les périphéries. Celui-ci met en relation les représentations sociales, les identités sociales, la distribution socio-spatiale et les inégalités socio-spatiales. Ils ont procédé à une collecte de données dans les villes de Mexico et de Monterrey, en utilisant notamment les cartes mentales.

Karen Hinojosa présente un résumé de l'ouvrage de Teaford. Dans la ville antérieure à la révolution métropolitaine, le centre abritait la majorité des fonctions. Après la Deuxième Guerre mondiale, il y a un déplacement des classes moyennes vers les nouveaux développements résidentiels des banlieues. Les pauvres et les exclus sont laissés derrière, en ville. Les commerces se déplacent aussi dans les banlieues, car les classes moyennes, qui ont un meilleur pouvoir d'achat, y sont. Les premières *gated communities* sont apparues un peu plus tard. Certaines personnes tentaient de redynamiser les centres-villes dans les années 60, en se basant sur le sens de la communauté. Lentement, de jeunes professionnels sont retournés en centre-ville et un processus de gentrification s'est amorcé. L'exode vers les banlieues ne s'est toutefois pas arrêté et l'expansion urbaine se poursuit aujourd'hui.

Parmi les cas étudiés par les conférenciers, il y a le quartier El pedregal de San Angel, à Mexico. Dans ce quartier, les maisons sont influencées par l'*american way of life*, tel qu'il était perçu au milieu du siècle dernier. Les maisons sont modernes et iconiques. Elles ont inspiré et se sont inspirées de nombreux films américains et européens. Ce quartier est un exemple de l'appropriation de l'*american way of life* pour les classes supérieures mexicaines.

Le deuxième cas étudié à Mexico est le quartier La Popular Santa Teresa. Il s'agit d'une périphérie qui était au départ illégale et qui s'est installée informellement sur des terrains vacants ou forestiers appartenant à un syndicat. Dans les années 70, on a loti des terrains et La Popular Santa Teresa était née. Ce quartier populaire est situé à côté du El Pedregal de San Angel.

Des répondants de ces deux quartiers ont dessiné une carte de leur quartier à la demande des chercheurs. Entre les cartes mentales de El Pedregal et de La Popular, il y a de grandes différences, notamment en ce qui concerne les murs, l'étendue et les éléments significatifs ou historiques.

À Monterrey, les conférenciers se sont intéressés au cas de la Hacienda del Canada. À l'origine, c'était des terres agricoles, qui ont été données à la population par le gouvernement. Après la révolution, Monterrey a cru vers le nord, et plusieurs municipalités périphériques ont été créées. Dans la Hacienda del Canada, il y a des murs qui séparent la ville des pauvres. Les habitants, en parlant de leur quartier, évoquent sa tranquillité, l'agriculture et l'autonomie, et le fait que les gens sont amicaux. Ils disent ne pas bien connaître les autres quartiers.

En conclusion, les conférenciers affirment que le modèle nord-américain d'habiter la banlieue ou la périphérie est souvent encouragé par les politiques gouvernementales, même si cela gruge les terres agricoles. Les murs renforcent la division entre riches et pauvres et entre les groupes sociaux de manière générale.

Réflexions sur les modalités d'appropriation et d'identification afférentes au processus de territorialisation en milieu périurbain. Le cas de Saint-Basile-Le Grand et McMasterville

Mario BÉDARD, UQAM et Sandra BREUX, INRS-UCS

Les conférenciers s'intéressent au sens du lieu et à la symbolique. Pourquoi et comment les gens s'approprient un lieu ? Ces questions s'inscrivent dans la métamorphose de la condition habitante dans le cadre de l'urbanisation accélérée par la métropolisation et la mondialisation. Celle-ci est particulièrement visible dans le périurbain, qui devient le champ de tous les possibles (souhaitables ou non) urbains. Le périurbain n'est pas vide, il est en construction, habité.

Plus précisément, les chercheurs se demandent s'il existe un mode d'habiter spécifique au périurbain. Est-ce une forme de suburbain projeté ailleurs (plus loin) ? Pour répondre à ces questions, ils ont étudié deux cas en périphérie, à 25 km du fleuve, sur la rive est de Montréal : Saint-Basile-Le Grand et McMasterville. Une centaine de personnes ont été interviewées.

Les variables retenues sont les raisons qui motivent le choix de résidence et l'intention de rester ou de déménager. Ces variables sont croisées avec deux paramètres, soit le temps de résidence et le lieu d'origine.

Le premier constat est que les cycles de vie sont très étroitement liés à la mobilité des résidents dans le périurbain.

À McMasterville, ce qui est important pour les résidents est le faible coût d'acquisition des résidences. Un autre élément souligné est l'intérêt du cadre de vie, notamment pour les familles avec de jeunes enfants. McMasterville est considérée comme une banlieue type. À Saint-Basile-Le Grand, l'intérêt principal est le cadre de vie pour élever les enfants. La deuxième motivation est le faible coût.

Les chercheurs ont remarqué que ce sont des gens originaires de l'endroit, d'autres banlieues ou de la campagne qui s'installent à McMasterville. À Saint-Basile-Le Grand, les nouveaux arrivants viennent de villages et de villes moyennes. Ceux qui viennent pour la banlieue type arrivent de petites villes ou de Montréal.

Quand on croise la durée de résidence et le lieu d'origine, l'idéal suburbain (faible coût, cadre de vie...) est plus sensible lors des phases initiales de périurbanisation. Les gens cherchent alors un cadre de vie, qui peut être projeté n'importe où. Plus tard, les typicités ressortent et certains vont déménager. Si ce qu'ils recherchent est l'idéal suburbain, ils déménageront plus loin ; si les gens se sont enracinés au lieu, ils vont y rester et chercher à le valoriser, à promouvoir ce qui est typique au lieu. Ce dernier phénomène est d'ailleurs plus marqué à St-Basile-Le Grand, où il y a un processus de reterritorialisation.

La métropole à l'ère de la postbanlieue

Gilles SÉNÉCAL, INRS-UCS

Une étude parue cette semaine indique que les baby-boomers n'ont pas tendance à revenir habiter au centre-ville au moment de la retraite, contrairement à ce qu'on peut penser quelquefois et à ce que l'on entend dire dans certains médias. Or, l'étude se concentre sur les quartiers urbains de six grandes villes canadiennes ; à Montréal, ça correspond au sud de l'autoroute métropolitaine, entre Hochelaga-Maisonneuve et Lachine. C'est une zone qu'on appelle «le T de la pauvreté». Le choix de cette zone, et donc de ce qu'on montre comme étant l'urbanité, rappelle que dans notre imaginaire les centres sont marchables, historiques, reconnus. C'est ce qui est urbain, le reste ne l'est pas. Hors de cet espace, on est en banlieue.

Selon le conférencier, il y a aussi la question des activités. On croit qu'il n'y a que dans le centre qu'il y a des commerces et des divertissements, comme si le critère pour distinguer un espace d'un autre était l'ennui. Il y a des commerces et des divertissements partout, et des comportements délétères au centre également.

Comment émergent les villes-centres dans les discours, dans notre appréhension du monde urbain ? Il y a eu différentes approches de planification urbaine dans l'histoire mais un élément constant est le ressentiment par rapport aux banlieues et aux périphéries. Ce qui est à l'extérieur des limites qu'on se fixe est un monde inconnu qu'on a de la difficulté à définir et qui nous met mal à l'aise. Il ne faut pas oublier que la critique de l'étalement urbain est portée par les élites urbaines.

Plutôt que ce ressentiment, le conférencier propose de consolider les zones urbaines dans une perspective d'acceptation. Il rappelle que dès 1993, il y avait un groupe de travail sur Montréal et sa banlieue, puis la Communauté métropolitaine de Montréal est née, et ensuite on s'est soucié de gouvernance métropolitaine, avec des objectifs de développement durable et de compétitivité.

Dans les années 60, la ville préparait un grand plan métropolitain qui s'intitulait Horizon 2000. Dans les images, la métropole ressemblait à une galaxie. À la fin, la ville a fait une erreur colossale : au lieu de s'orienter vers une vision métropolitaine, elle s'est concentrée sur l'idée de « une île, une ville ».

Il n'y a pas qu'un centre-ville et des banlieues, il y a des pôles d'activité. Ces pôles ne sont pas seulement des pôles d'emploi, mais regroupent toutes sortes d'activités : espaces commerciaux, espaces verts, cinémas, arts de la scène, etc.

Il s'agit de vrais milieux de vie qui occupent les gens à proximité de chez eux. Si on prend les critères classiques de la mesure de la qualité de vie, la banlieue et la périphérie sont souvent gagnantes.

En conclusion, Gilles Sénécal avance le concept de la postbanlieue. La banlieue telle qu'on se la représente n'existe plus, on est dans l'urbain partout. D'ailleurs, la forme classique associée à l'étalement urbain ne correspond plus aux limites municipales - à l'intérieur d'une même municipalité on retrouve plusieurs formes urbaines.

La postbanlieue se caractérise par :

- une confusion des formes ;
- la dispersion et la compacité qui se côtoient ;
- des pôles secondaires qui deviennent des milieux de vie ;
- l'automobilité, qui reste un facteur distinctif de l'espace.

L'émergence d'un nouveau territoire : le pré-urbain. Un nouveau regard sur l'étalement des villes en ce début de XXI^e siècle

Hervé MARCHAL et Jean-Marc STÉBÉ, Université de Lorraine

Les conférenciers avaient pour objectifs de mieux comprendre le continuum centre-périphérie et de nommer les nouveaux territoires qu'on y trouve, dans une logique de tension entre urbain et rural. Dans cette visée, ils ont étudié deux zones dans l'aire urbaine de Nancy. Messieurs Marchal et Stébé ont utilisé une méthode progressive qui croise quantitatif et qualitatif. La collecte de données a pris plusieurs formes : questionnaires, entretiens semi-directifs, *focus groups* avec des habitants, des élus et des acteurs associatifs, et de l'observation.

Nancy, la ville-centre, compte 136 000 habitants tandis que l'aire urbaine en comprend 440 000. Une des zones de recherche compte 20 000 habitants répartis en 45 communes, et est située au nord-est de Nancy ; l'autre abrite 100 000 personnes, compte 80 communes et est située au sud ouest de la ville-centre.

Ces territoires connaissent une croissance démographique continue depuis 40 ans. La population y est plus jeune que dans l'ensemble de l'agglomération de Nancy. Les gens ont en majorité des revenus modestes. Les propriétaires représentent 80% de la population, mais il y a une légère augmentation des locataires, surtout dans le locatif social. D'un point de vue morphologique, ces territoires ressemblent à la campagne.

En faisant un découpage plus sociologique que géographique ou morphologique, les chercheurs ont identifié un nouveau territoire qui se trouve *in-between*, un espace qu'ils ont nommé le pré-urbain. Le nom est de Marc Berthier qui a proposé ce jeu de mots lors d'un séminaire. Le pré-urbain est un terrain enchâssé entre le périurbain qu'il étire et le rural qu'il fait reculer. C'est de l'urbain au décor rural : l'urbain dans le pré, le pré dans l'urbain.

On peut caractériser le pré-urbain à partir des modes de vie qu'il abrite. À 20-35 km de Nancy, on trouve une sociabilité hybride, à mi-chemin entre l'urbain et le rural, avec une volonté de convivialité et d'entraide. À plus de 35 km de Nancy, on trouve plutôt des traditions villageoises et des routines locales, de même qu'un repli sur la sphère familiale.

On peut aussi caractériser le pré-urbain à partir du prix du foncier. À moins de 20 km de la ville-centre, le prix n'est pas un facteur évoqué pour justifier le choix du lieu de résidence. Cependant, pour les personnes qui habitent à plus de 20 km de Nancy, il s'agit du facteur le plus important. Il y a une ligne de clivage à 20km, révélatrice de la paupérisation en lien avec l'éloignement.

On peut, de plus, caractériser le pré-urbain à partir du lien social. Le fait de vivre en cœur de village signifie généralement plus d'entraide, une bonne intégration et un engagement dans la commune. En même temps, on sent une désillusion d'une partie de la population qui vit en lotissement, qui se sent coupée du village et qui pense déménager au centre de celui-ci. La vie en lotissement semble entraîner un désinvestissement de la vie communale.

Les conférenciers soulignent que le pré-urbain n'est pas nécessairement le résultat de l'étalement urbain. À ce stade de la recherche et de la réflexion, le pré-urbain est défini par la négative, par ce qu'il n'est pas. On observe cependant que le pré-urbain est une scène de transferts culturels entre l'urbain et le rural, par exemple dans la façon d'appréhender le temps, les normes de la culture légitime ou les représentations du monde agricole.

Le continuum social du pré-urbain se traduit par une typologie idéal-typique :

- Habitants du pré-urbain «citadinisés» : c'est la ville qui fait sens, mais ils n'ont pas les moyens d'y vivre ;
- Habitants du pré-urbain «ruralisés» : anciens et nouveaux habitants attachés aux lieux, qui veulent se diriger davantage vers le rural ;
- Habitants du pré-urbain «suburbanisés» : vont de périphérie en périphérie ; l'emploi joue un rôle important dans le choix de localisation.

Période de discussion

Claire Poitras demande à Mario Bédard comment les gens rencontrés nomment les lieux qu'ils habitent. Le conférencier répond que c'est avant tout comme un lieu à proximité de Montréal. Il y a toutefois une nuance entre les deux cas étudiés : à McMasterville, les gens habitent d'abord un espace, à Saint-Basile-Le Grand, on habite plutôt un lieu.

Jonathan Durand se demande si «pré» dans pré-urbain désigne aussi l'idée que l'urbain y est «en devenir» (téléologie implicite). Si non, le terme choisi pourrait induire les gens en erreur. Jean-Marc Stébé répond que la réflexion sur le pré-urbain n'est pas terminée. Cependant, les gens y sont plutôt tournés vers l'urbain ; le pré-rural ne ferait pas de sens.

Sophie Van Neste croit que l'usage des catégories classiques (centre, banlieue, périphérie) par Hervé Marchal et Jean-Marc Stébé, et le fait de les représenter sur une carte par des cercles concentriques, sont incohérent avec la définition de l'urbain qu'ils ont présentée le matin.

Pierre Hamel fait remarquer que le pré-urbain est un territoire, tandis que la métropolisation est un processus. Il est difficile d'établir les frontières entre les types d'espaces, et celles-ci sont fuyantes. Selon lui, il faut réfléchir en termes de processus sociaux, économiques et politiques en plus de la territorialité.

Hervé Marchal explique que l'intention, au départ, était de montrer qu'il y avait un processus d'urbanisation au sens de Lefebvre. Mais ils se sont aperçus que sur le plan social, le concept de l'urbain gommait plein de différences. Croiser le spatial et le social pour nommer le territoire s'est avéré très complexe.

En conclusion, Louis Guay demande si le découpage territorial présenté fait sens au Mexique. Carlos Apparicio répond qu'autour de Mexico, les villes croissantes se touchent presque et on voit apparaître une immense mégalozone.

***Propos recueillis et mis en forme par Marie-Pier Bresse
15 décembre 2014***