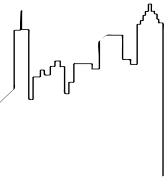


L'ESPACE-TEMPS MÉTROPOLITAIN

Forme et représentations
de la région de Montréal

INRS
Université d'avant-garde





L'espace-temps métropolitain

Forme et représentations
de la région de Montréal

Directeur de la collection : Gilles Sénécal

La collection « études urbaines » accueille des travaux qui s'intéressent aux transformations que connaissent les villes et les métropoles. Ses objets sont de



nature sociale, économique, historique, politique ou environnementale, sans exclure l'architecture et l'aménagement. Elle fait interférer, par exemple, aussi bien les phénomènes de globalisation et de mondialisation que l'analyse de l'action collective

ou l'étude des pratiques de la vie quotidienne. Ouverte aux différentes approches et moyens d'enquête, elle vise à enrichir les connaissances et le champ théorique consacrés aux processus d'urbanisation et de métropolisation.

Titres parus

Geneviève Cloutier, Jean-Pierre Collin et Claire Poitras (dir.), *Dix ans d'études urbaines au Québec. Bilan et perspectives d'avenir*, 2011.

Sandra Breux et Laurence Bherer (dir.), *Portraits de la démocratie urbaine au Québec : les élections municipales de 2009, 2011*.

Sous la direction de
Gilles Sénécal



L'espace-temps métropolitain

Forme et représentations
de la région de Montréal



Presses de
l'Université Laval

Les Presses de l'Université Laval reçoivent chaque année du Conseil des Arts du Canada et de la Société de développement des entreprises culturelles du Québec une aide financière pour l'ensemble de leur programme de publication.

Nous reconnaissons l'aide financière du gouvernement du Canada par l'entremise du Fonds du livre du Canada pour nos activités d'édition.



VRM.ca

Maquette de couverture : Danielle Motard

Conception de la maquette et mise en pages : Danielle Motard

ISBN 978-2-7637-9275-0

ISBN-PDF 9782763792767

ISBN-ePUB 9782763792774

© Les Presses de l'Université Laval 2011

Tous droits réservés. Imprimé au Canada

Dépôt légal 3^e trimestre 2011

Les Presses de l'Université Laval

www.pulaval.com

Toute reproduction ou diffusion en tout ou en partie de ce livre par quelque moyen que ce soit est interdite sans l'autorisation écrite des Presses de l'Université Laval.

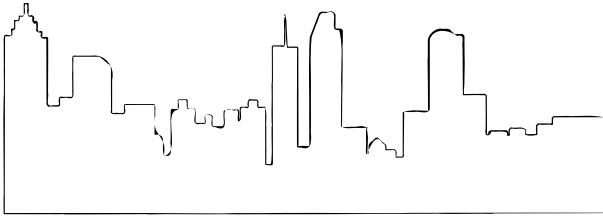


TABLE DES MATIÈRES

Remerciements	XI
Prologue	1
Métropolisation et mobilité: essai de problématisation.....	1
<i>Laurence Bherer, Julie-Anne Boudreau, Jean-Pierre Collin, Pierre J. Hamel et Gilles Sénécal</i>	

Partie I

Les territoires de la mobilité métropolitaine

Encart 1

La métropolisation: histoire d'une tension politique	11
<i>Laurence Bherer et Jean-Pierre Collin</i>	

Encart 2

Métaphores et modèles métropolitains: opposition et médiation du centre et de la banlieue	15
<i>Gilles Sénécal</i>	

Encart 3

Mobilité spatiale et communauté imaginée	27
<i>Godefroy Desrosiers-Lauzon et Julie-Anne Boudreau</i>	

VIII

Encart 4

Le partage des services et des coûts: le discours dominant à l'épreuve des faits	41
<i>Pierre J. Hamel</i>	

Partie II

Autour de l'hypothèse axiale

Chapitre 1

Des pôles aux scènes urbaines: introduction à un projet de recherche	49
<i>Gilles Sénécal</i>	

Chapitre 2

Les axes du développement urbain dans la région métropolitaine de Montréal	73
<i>Kathryn Jastremski, Marie-Ève Lafortune, Jean-Pierre Collin et Nathalie Vachon</i>	

Chapitre 3

L'axe Centre-Nord	89
<i>Kathryn Jastremski, Marie-Ève Lafortune et Élodie Gouardin</i>	

Chapitre 4

Le pouls de l'agglomération: la mobilité à l'intérieur de l'axe Centre-Nord	115
<i>Gilles Sénécal, Pierre J. Hamel, Jean-Pierre Collin, Kathryn Jastremski, Nathalie Vachon et Marie-Ève Lafortune</i>	

Partie III

Territoires planifiés, paysages représentés

Chapitre 5

- Le centre commercial comme pôle urbain :
observations au fil de l'axe Centre-Nord 145
Léa Méthé Myrand

Chapitre 6

- Pôles commerciaux et pratiques sociales des espaces
publics : le gradient centre-périphérie 167
Catherine Duchesneau

Encart 5

- Le gigantisme : une caractéristique clé des lieux
commerciaux de l'axe Centre-Nord 187
Claire Poitras

Encart 6

- Essai de recomposition des pôles de l'axe Centre-Nord :
la distribution de l'emploi 193
Nathalie Vachon et Gilles Sénécal

Chapitre 7

- Les représentations territoriales des acteurs engagés
à l'échelle métropolitaine 199
Félix Beauvais

Chapitre 8

- Pôles urbains et renversement des axes de mobilité :
les représentations territoriales des planificateurs locaux 227
Stefan Reyburn et Lauren Rochat

Partie IV

Une gouvernance incertaine

Chapitre 9

Acteurs métropolitains et territoire vécu	255
<i>Sophie L. Van Neste</i>	

Chapitre 10

Tensions dans la planification.....	279
<i>Augustin Pesche</i>	

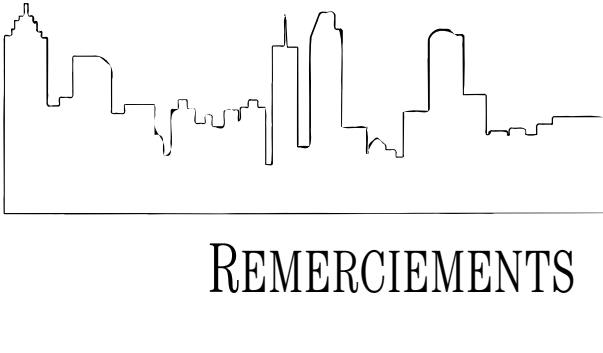
Encart 7

La gouvernance métropolitaine en panne.....	301
<i>Jean-Pierre Collin</i>	

Épilogue	315
----------------	-----

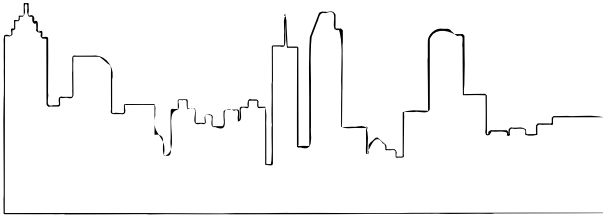
Théorie de la forme, théorie de l'acteur territorial : retour sur la recherche en cours.....	315
<i>Gilles Sénécal</i>	

Auteurs	333
---------------	-----



REMERCIEMENTS

Les auteurs de ce recueil ont bénéficié du soutien financier du Conseil de recherche en sciences humaines du Canada (subvention Initiative de développement de la recherche) et du Fonds de recherche sur la société et la culture du Québec (subvention de soutien aux équipes de recherche).



PROLOGUE

MÉTROPOLISATION ET MOBILITÉ : ESSAI DE PROBLÉMATISATION

**Laurence Bherer, Julie-Anne Boudreau,
Jean-Pierre Collin, Pierre J. Hamel
et Gilles Sénécal**

Comment comprendre le devenir politique d'un espace métropolitain marqué par l'incertitude de ses frontières? Comment tenir compte d'une tension sans cesse ressentie entre des territoires, qu'ils soient construits à l'échelle de la municipalité, de l'arrondissement ou d'un quartier, et des pratiques de mobilité qui marquent toutes les métropoles aux prises avec des problèmes de congestion routière, d'une offre insuffisante en transport en commun, des stress vécus par ceux et celles qui adoptent des modes de transport dits alternatifs (vélo, marche)? Comme comprendre les rapports unissant des phénomènes disjoints comme l'émergence de l'instance métropolitaine, l'accélération de la vitesse et de la mobilité métropolitaine, l'individuation croissante des citoyens et, d'une certaine manière, la crise permanente de la planification métropolitaine? Ce croisement des thèmes de la

métropolisation et de la mobilité fait florès dans les écrits, notamment en Europe (Kaufmann, 2004; Vodoz *et al.*, 2004; Allemand *et al.*, 2005; Bourdin, 2007; Dureau et Hily, 2009). Il en ressort le constat d'une dynamisation des structures territoriales depuis quelques décennies, par laquelle les champs des pratiques spatiales, des représentations territoriales et de la gouvernance métropolitaine sont questionnés simultanément. S'il s'installe une culture de la mobilité, qui met au défi les idéaux de proximité et de contiguïté territoriale, la métropole contemporaine serait pavée d'interstices, d'îlots de proximité, de réseaux complexes et d'espaces non contigus, pouvant obéir à des forces centrifuges (Rémy, 2004). La mobilité dans la ville des flux, pour reprendre l'expression d'Alain Bourdin, est d'abord un principe d'organisation (Bourdin, 2007). Deux modèles métropolitains se dégagent, le premier insiste sur l'effet de fragmentation et de dispersion. Il est valorisé tant aux États-Unis, avec la thèse de la métropole fragmentée développée par Fogelson dans son étude historique sur Los Angeles (Fogelson, 1993) et repris par l'école de Los Angeles (Dear, 2002), qu'en Europe avec les thèses de la ville émergente (Chalas et Dubois-Taine, 1997) et de la métropole (Ascher, 1995). Le second stipule le maintien des formes territoriales de proximité, que ce soient le quartier ou l'aire sociale, associées à l'attractivité du centre, de sa domination et de ses scènes d'ambiance, comme en témoigne tout le mouvement déclenché autour des écrits de Richard Florida sur les villes créatives. Comme l'affirme Lévy (2009: 117), les deux thèses offrent une lecture radicale du devenir métropolitain: la réalité est complexe et les mutations induites par l'accélération de la mobilité doivent être « relativisées ». Quels aspects des deux modèles doit-on tenir pour importants? La réponse à cette question semble se trouver au niveau des pratiques: si les motifs de la mobilité sont multiples, si mobilités quotidienne et résidentielle ne procèdent pas d'une même logique, il reste qu'il faut chercher la structure profonde qui se constitue sur la tension entre les territoires vécus et les territoires institués, entre les pratiques de confinement des espaces résidentiels et de l'extrême mobilité des urbains qui en ont les moyens, entre un pouvoir local qui monte en puissance et une gouvernance métropolitaine gênée et peu effective. Une enquête récente et portant sur les parcours migratoires montre que le rapport au territoire « s'est considérablement modifié au cours de dernières décennies »: la revalorisation du local,

suivant des pratiques vécues ou imaginées (Guérin-Pace, Samuel et Ville, 2009: 200), côtoie des trajectoires géographiques complexes et des lieux de fréquentations diversifiés, ce qui ne laisse que les immobiles et les gens ayant connu un parcours de vie difficile pour répondre en bonne proportion d'un ancrage spatial important sinon exclusif (Guérin-Pace, 2009).

Cette complexité des rapports entre la mobilité et la dynamique territoriales se présente avec le mouvement de la consolidation des territoires municipaux et locaux, sous-tendu par le processus de décentralisation des activités et la formation de lieux d'interactions sociales et d'échanges. Il en résulte une transformation des espaces périurbains, tant décriés sous prétexte qu'il s'agissait d'étalement urbain, en espaces de grande diversité et de grande mixité. Par ailleurs, si le mouvement d'institutionnalisation de cette aire métropolitaine politique reste velléitaire, les questions relatives à l'aménagement des transports et à l'organisation de la mobilité lui procurent l'occasion d'occuper le débat public et de maintenir vivant le système d'interactions entre les acteurs sociaux, qu'ils proviennent des structures politiques ou de la société civile. Produit de la mobilité, tant quotidienne que résidentielle, la métropole reste une mosaïque de destins territoriaux séparés. Il est significatif de constater que le débat métropolitain, toujours conflictuel, jamais résolu, parlant de la région de Montréal, porte précisément sur des objets relatifs à la mobilité: la localisation et l'orientation des infrastructures, le partage de coûts du transport en commun, les stress induits par le transport routier, la place des modes alternatifs de transport. Comme quoi la mobilité unit et divise à la fois la métropole.

Entre les deux interprétations radicales reprises des écrits sur les morphologies métropolitaines, il est proposé de tester une interprétation alternative qui reconnaît une certaine cohésion métropolitaine malgré l'intensification de la mobilité et la nature éminemment complexe des mobilités métropolitaines (Pinol, 1991). L'hypothèse est ainsi posée d'une structure métropolitaine articulée par des grands axes de mobilité, reliant les espaces centraux et périurbains. Inspirées des travaux d'Adams (1969), repris par Landry (2004), la notion d'axe sert à reconnaître les directions suivies par les trajectoires individuelles, tant quotidiennes que résidentielles, et à appréhender les dynamiques

territoriales qui en résultent. L'hypothèse axiale n'épuise pas l'incertitude métropolitaine. Elle permet néanmoins de reconnaître les liens qui unissent des territoires constitués en pôles et en centres urbains de plus en plus autonomes. Ce faisant, elle éclaire les pratiques personnelles de mobilité ainsi que les trajectoires sociales qui se constituent en de nouvelles écologies urbaines. En faisant porter l'analyse sur les axes de mobilités, on fait le pari de révéler les débats entourant la planification des transports, le partage des coûts et l'arbitrage entre les différents choix modaux.

Face à l'incertitude qui perdure et à une certaine impasse dans la façon de poser les questions, nous avons poursuivi un programme de recherche intitulé « Métropolisation et axes urbains: analyses des controverses et des conflits en matière de mobilité », dont l'objectif est de problématiser la notion de métropolisation en intégrant la perspective du mouvement, celle des navetteurs, mais aussi celle des trajectoires résidentielles, comme celle des interactions sociales qui se déroulent sur des espaces publics où le va-et-vient des passants est constant. La problématique métropolitaine inclut également des jeux d'acteurs complexes, à plusieurs niveaux et échelles, sur des enjeux à la fois métropolitains et locaux, où des visions, des valeurs et des intérêts s'affrontent et, bien sûr, où se mêlent des questions économiques, sociales et environnementales.

Ainsi, notre programme de recherche prend acte de la tension fondamentale entre individualisation, mobilité et territorialité. Il s'appuie sur le postulat selon lequel la mobilité est le facteur clé pour analyser un territoire inachevé (et inachevable...) comme celui des métropoles. La mobilité des personnes structure profondément la métropole et, simultanément, les enjeux reliés aux déplacements soulèvent un ensemble de conflits de valeurs qui sont significatifs d'un espace public en devenir (Amin et Thrift, 2002).

Plus spécifiquement, nous cherchons: 1) à spécifier un nouveau point de départ épistémologique qui nous permettra de poser la question de la métropolisation non pas en référence au paradigme des territoires politiques stables, fermés et institués, mais en fonction d'un élément moteur de la métropolisation, la mobilité radicale. Le défi est alors de concevoir le territoire métropolitain en établissant les effets

politiquement structurants de la mobilité; et dans cette perspective, 2) développer un nouvel analyseur multidimensionnel qui serait d'abord abordé sur un projet pilote, dans ce cas-ci l'axe Centre-Nord, qui fera l'objet d'une analyse fouillée, et que nous souhaitons à terme reproductible sur plusieurs axes de la métropole montréalaise, voire dans le cadre de l'analyse d'autres métropoles. L'objectif de cet ouvrage est de présenter notre approche, en situant les concepts clés de l'analyse, puis de faire suivre nos premiers résultats qui concernent l'axe Centre-Nord, pour revenir par la suite sur les problèmes globaux de la planification métropolitaine. Au cours de cette recherche, nous avons effectué un va-et-vient entre le travail empirique et l'exploration réflexive. Placés en guise d'introduction à la recherche, ou intercalés entre des chapitres, des encarts visent à positionner le parcours de recherche et à préparer les démarches de terrain et d'analyse de données. Ils approfondissent, selon le cas, les propositions conceptuelles que nous développons ou, dans certains cas, ils abordent une situation particulière ou un point précis qui complète les études de cas.

Or, même si l'individualisme et la mobilité sont fortement valorisés et pratiqués dans nos sociétés, l'expression de cette individualisation fait controverse au sein des territoires de la métropole. Comment « faire société » quand « la ville se défait » en de multiples territoires d'expression de l'individualité ? Si la crainte de voir la société métropolitaine se disloquer est au centre même des enjeux de la gestion métropolitaine, son corollaire est de penser la métropole comme une communauté politique cohérente, c'est-à-dire réfléchir sur la coordination des parcours singuliers des individus et des territoires intra-métropolitains.

Les lieux de la métropole sont en effet les porteurs territorialisés des tensions sociales autour de la définition d'un équilibre entre individualité, mobilité et collectivité. Une des polémiques les plus importantes touche l'extension du territoire métropolitain. Les discussions sur l'étalement urbain cristallisent les clivages territoriaux mais aussi les écarts entre différents systèmes de valeur qui parcourent la métropole. La régulation du territoire et de sa croissance sont l'objet de débats qui posent la question de l'articulation entre le devenir politique et collectif des métropoles et les principes d'individualisation et de mobilité.

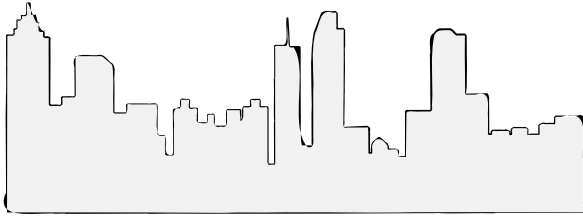
Notre étude entend en effet aborder la question de la métropolisation en la posant comme un espace public (une notion qui renvoie à celle de lien social) en formation. Celui-ci se constitue justement à même l'hétérogénéité des valeurs et des appartenances concurrentes portées par les individus. L'image de la métropole laisse entrevoir une société bloquée, soumise à des conflits à diverses échelles. Elle est l'objet de nombreuses controverses, notamment en matière de gestion concertée des infrastructures métropolitaines. Les conflits sont également vécus localement alors que les mobilisations de quartier, institutionnalisées à travers la programmation publique, opposent les effets locaux (coûts, retombées, impacts) et les utilisateurs des sites (des infrastructures de transport, des places d'affaires et commerciales, des lieux d'emplois). En reprenant ici la théorie de l'agir communicationnel (Habermas, 1987), notre hypothèse est qu'un espace public de délibération se forme précisément au creux de ces controverses pour réunir dans un même débat les acteurs sociaux dispersés afin de définir des normes partagées et d'établir les bases d'une entente commune. De par sa nature même, cet espace public intègre les mondes vécus et les processus politiques dans un débat portant sur la légitimation des territoires de la métropole (Habermas, 1997: xxiii). En cela, la métropole est un espace de transaction sociale, sur lequel les acteurs débattent de valeurs, d'intérêts et de positions divergentes et tentent de solutionner les oppositions structurantes du système métropolitain, testant des formes de cohabitation et visant l'établissement d'un compromis de coexistence (Rémy, 1992).

Ainsi, dans cette perspective, nous concevons la métropole comme le produit des pratiques de mobilité des personnes inscrites sur des territoires organisés par des axes de mobilité et de diffusion, d'une part, et comme un assemblage d'espaces d'appropriation et d'interactions sociales relativement cohérent où des échanges politiques prennent place, d'autre part.

BIBLIOGRAPHIE

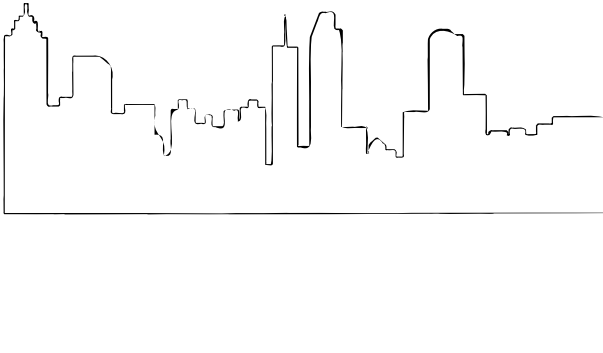
- ADAMS, J. S. (1969). « Directional Bias in Intra-Urban Migration », *Economic Geography*, vol. 45, n° 4, p. 302-323.
- ALLEMAND, S., F. ASCHER et J. LÉVY (2005). *Le sens du mouvement*, Paris, Belin.
- AMIN, A., et N. THRIFT (2002). *Cities: Reimagining the Urban*, Cambridge, Polity.
- ASCHER, F. (1995). *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Éditions Odile Jacob.
- ASCHER, F. (2004). « Métropolisation », dans J. LÉVY et M. LUSSAULT (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, p. 612-615.
- BOURDIN, A. (2007). « Penser la ville des flux », dans A. BOURDIN (dir.), *Mobilité et écologie urbaine*, Paris, Descartes & Cie, p. 19-42.
- CHALAS, Y., et G. DUBOIS-TAINE (1997). *La ville émergente*, Paris, Éditions de l'Aube.
- DEAR, M. J. (dir.) (2002). *From Chicago to L.A., Making Sense of Urban Theory*, Thousand Oaks, Sage Publications.
- DUREAU, F., et M.-A. HILY (dir.) (2009). *Le monde des mobilités*, Rennes, Presses universitaires de Rennes.
- FOGELSON, R. M. (1993). *The Fragmented Metropolis, Los Angeles, 1850-1930*, Berkeley, CA, University of California Press.
- GIDDENS, A. (1994). *Les conséquences de la modernité*, Paris, L'Harmattan.
- GUÉRIN-PACE, F. (2009). « La diversité des ancrages territoriaux au regard des parcours migratoires », dans F. GUÉRIN-PACE, O. SAMUEL et I. VILLE (dir.), *En quête d'appartenance. L'enquête histoire de vie sur la construction des identités*, Paris, Les Éditions de l'INED, p. 145-165.
- GUÉRIN-PACE, F., O. SAMUEL et I. VILLE (dir.) (2009). *En quête d'appartenance. L'enquête histoire de vie sur la construction des identités*, Paris, Les Éditions de l'INED.
- HABERMAS, J. (1987). *Théorie de l'agir communicationnel*, Paris, Fayard, 2 vol.

- HABERMAS, J. (1997). *L'espace public: archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise*, 9^e édition, Paris, Payot.
- KAUFMANN, V. (2004). « La mobilité au quotidien: nécessité, proposition et test d'une nouvelle approche », dans L. VODOZ, B. P. GIAUQUE et C. JEMELIN (dir.), *Les territoires de la mobilité. L'aire du temps*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, p. 57-88.
- KAUFMANN, V. (2002). *Re-Thinking Mobility*, Burlington, Ashgate.
- LANDRY J. (2006). *La mobilité intra-urbaine dans le corridor de repentigny vue du registre foncier*, Montréal, INRS-Urbanisation, Culture et Société, mémoire de maîtrise non publié.
- LÉVY, J. P. (2009). « Mobilités urbaines: des pratiques sociales aux évolutions territoriales », dans F. DUREAU et M.-A. HILY (dir.), *Le monde des mobilités*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, p. 107-136.
- NAVEZ-BOUCHANINE, F. (dir.) (2002). *La fragmentation en question: des villes entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale?*, Paris, L'Harmattan.
- PINOL, J.-L. (1991). *Les mobilités de la grande ville, Lyon fin XIX^e-début XX^e*, Paris, Presses de la fondation nationale des sciences politiques.
- RÉMY, J. (1992). « La vie quotidienne et les transactions sociales: perspectives micro ou macro-sociologiques », dans M. BLANC (dir.), *Pour une sociologie de la transaction sociale*, Paris, L'Harmattan, p. 83-111.
- RÉMY, J. (2004). « Culture de la mobilité et nouvelles formes de territorialité », dans L. VODOZ, B. P. GIAUQUE et C. JEMELIN (dir.), *Les territoires de la mobilité. L'aire du temps*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, p. 13-42.
- VODOZ, L., B. P. GIAUQUE et C. JEMELIN (dir.) (2004). *Les territoires de la mobilité. L'aire du temps*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.



PARTIE

LES TERRITOIRES DE LA MOBILITÉ MÉTROPOLITAINE



ENCART **1**

LA MÉTROPOLISATION : HISTOIRE D'UNE TENSION POLITIQUE

Laurence Bherer et Jean-Pierre Collin

La métropole apparaît bien souvent comme enchevêtrement de territoires qu'il est bien difficile de dénouer, d'en cerner les enjeux qui y sont liés, notamment celui de la grande différenciation territoriale entre le centre et la banlieue, entre les organismes métropolitains et les municipalités, entre les organisations de la société civile territorialisée et les citoyens. Si l'interprétation de la métropolisation fait consensus – elle serait l'aboutissement du phénomène urbain (souvent en assumant un réajustement scalaire, du national et du local vers le métropolitain –, l'articulation entre les enjeux sociaux et politiques et les territoires de la métropole demeure toujours difficile à concevoir. La forte différenciation entre les échelles et les territoires fait en sorte que le territoire métropolitain est insaisissable et ouvert, ce qui en rend particulièrement difficile une lecture politique.

Trois difficultés majeures liées à la compréhension politique du territoire vécu sont en effet associées à la métropolisation (Savitch et Kantor, 2004). Tout d'abord, l'impossibilité de poser la question du contrat social

qui unirait les populations de l'ensemble métropolitain et d'envisager une forme ou une autre de démocratie métropolitaine (Jouve et Booth, 2004). Suit la question des inégalités sociales qui s'approfondissent avec les mouvements globaux de mondialisation et de délocalisation des activités économiques, et font en sorte de polariser les enjeux sociaux et économiques sur des bases spatiales, entre territoires gagnants et territoires perdants (Drier *et al.*, 2004). La dernière difficulté est celle des identités multiples que risquent de développer des personnes qui se déplacent et partagent leur temps entre différents espaces séparés les uns des autres ou sans intégration apparente les uns aux autres.

En lien avec ces difficultés, les écrits actuels offrent deux types de discussion associant territoire et politique. Dans la première approche, l'attention porte sur l'inadéquation entre les territoires institutionnels et leur organisation fonctionnelle : les institutions politiques seraient toujours en retard par rapport à la localisation des emplois et des résidences. Cette situation se traduit par une incertitude sur les frontières de la ville et une fragmentation élevée de son territoire (Scott, 1998). Dans la deuxième discussion, l'accent est plutôt mis sur la forte différenciation territoriale au sein de la métropole ; les risques de polarisation sociale posent des problèmes particulièrement éloquentes en termes de gouvernance métropolitaine (partage de la richesse, des risques et des coûts, exclusion sociale et pauvreté, environnement, développement économique, etc.) (Navez-Bouchanine, 2002). Ces deux discussions révèlent combien la métropolisation se présente comme un lieu d'incertitude : ses assises spatiales et politiques sont fuyantes, tandis que les acteurs sociaux ne parviennent pas à récupérer les enjeux de la cohésion métropolitaine et du partage optimal des ressources, des responsabilités et des coûts.

Or, si les écrits sur la métropolisation reconnaissent cette incertitude, ils soutiennent malgré tout la proposition de recréer un système politique métropolitain cohérent ; un espace politique stable et fermé. Le défi de l'étude de la métropolisation consiste selon nous à sortir du paradigme systémique territorial pour le remplacer par une compréhension de la métropolisation axée sur les territoires vécus par les individus qui peuplent la métropole. Il s'agit d'en comprendre la structuration politique à partir des pratiques individuelles pour ensuite envisager autrement

les espaces de débat et les espaces institutionnels. Dans nos sociétés contemporaines, le choix de l'individu comme objet fondamental s'exprime notamment à travers la pratique de la mobilité quotidienne, élément moteur de la métropolisation (Urry, 2005).

L'éclatement des pratiques spatiales qui accompagne la métropolisation est en fait symptomatique de l'individualisation des rapports sociaux, c'est-à-dire d'un processus avancé d'autonomisation où ce qui « fait société » est l'entrecouplement de plusieurs destins individuels. La forte individualisation ne veut pas dire que les métropolitains n'ont plus besoin de liens sociaux. Leur socialisation est toutefois plus complexe et n'est pas uniquement déterminée par les institutions sociales traditionnelles (famille, école, travail, etc.). L'aspect incertain, poreux et hétérogène des frontières et des territoires de la métropole serait l'expression radicale de cette « société des individus », entendue par Alain Bourdin comme la civilisation des individus :

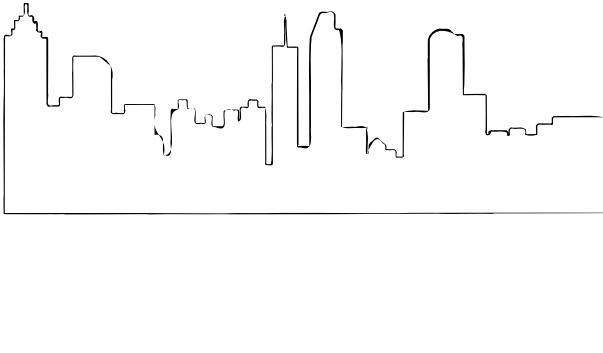
La civilisation des individus ne se définit pas par un modèle d'organisation politique (par exemple la démocratie), sociale (classes et mode de domination) ou même économique (régime d'accumulation), comme beaucoup d'autres avant elle, mais par la forme qu'elle donne à l'expérience individuelle du monde. Cette civilisation ouverte est un mouvement permanent et n'a pas de frontières précises. Si elle organise l'expérience d'individus vivant dans des contextes très différents, elle-même s'élabore et se transforme principalement dans la grande ville connectée au monde, celle qui vit d'être un croisement de flux de toutes sortes et non de commander un territoire : la métropole contemporaine (Bourdin, 2005 : 10).

La diversité des choix qui accompagne la métropole fait en sorte que la ville rassemble une mosaïque de « petites patries » qui se côtoient sans pour autant beaucoup partager, et surtout qui font moins système. La métropole agit ainsi comme un cadre de socialisation des individus qui peuvent dès lors passer d'un univers à l'autre (Ascher, 1995 ; Bourdin, 2005). La mobilité, une des causes fondamentales de la métropolisation, permet ce passage relativement facile d'un univers à l'autre. Dans un tel contexte, les individus sont moins captifs de leur quartier, ce qui diminue l'influence des relations de voisinage et des pratiques de proximité (Ascher, 1995). Les lieux de la métropole sont en effet les porteurs

territorialisés des tensions sociales autour de la définition d'un équilibre entre individualité, mobilité et collectivité. Une des polémiques spatialisées les plus importantes touche l'extension de l'aire métropolitaine. Les discussions sur l'étalement urbain cristallisent les clivages territoriaux mais sont aussi révélatrices des écarts entre différents systèmes de valeur qui parcourent la métropole. La régulation du territoire et de sa croissance sont l'objet de débats qui posent la question de l'articulation entre le devenir politique et collectif des métropoles et les principes d'individualisation et de mobilité de la société métropolitainisée.

BIBLIOGRAPHIE

- ASCHER, F. (1995). *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Éditions Odile Jacob.
- ASCHER, F. (2004). « Métropolisation », dans J. LÉVY et M. LUSSAULT (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, p. 612-615.
- BOURDIN, A. (2005). *La métropole des individus*, La Tour d'Aigues, Aube.
- DRIER, P., J. MOLLENKOPF et T. SWANSTROM (2004). *Place Matters. Metropolitan politics for the Twenty-First Century*, Kansas City, University Press of Kansas.
- JOUBE, B., et P. BOOTH (dir.) (2004). *Démocraties métropolitaines. Transformations de l'État et politiques urbaines au Canada, en France et en Grande-Bretagne*, Québec, Presses de l'Université du Québec.
- NAVEZ-BOUCHANINE, F. (dir.) (2002). *La fragmentation en question: des villes entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale ?*, Paris, L'Harmattan.
- SAVITCH, H. V., et P. KANTOR (2004). *Cities in the International Marketplace. The Political Economy of urban Development in North America and Western Europe*, Princeton, Princeton University Press.
- SCOTT, A. (1998). *Regions and the World Economy: The Coming Shape of Global Production, Competition, and Political Order*, Oxford, Oxford University Press.
- URRY, J. (2005). *Sociologie des mobilités*, Paris, Armand Colin.



MÉTAPHORES ET MODÈLES MÉTROPOLITAINS : OPPOSITION ET MÉDIATION DU CENTRE ET DE LA BANLIEUE

Gilles Sénécal

Il existe une opposition radicale centre/banlieue qui transcende les époques et les contextes. Elle est ancienne et profonde, reconnue sous les termes du dedans et du dehors, ou du centre et du pourtour par Claude Lévi-Strauss (1969: 169) lorsqu'il aborde les sociétés indigènes. Elle marque de la même façon l'organisation de la ville médiévale, où le bastion central formé autour du château et de la cathédrale était protégé des menaces extérieures. Comme le souligne Jacques Le Goff, le centre institutionnel constituait « un espace à la fois physique, juridique et éthique » (1991: 235, 243-245), où régnait une sorte « d'insularité tranquille », pour reprendre le terme de Gilbert Durand (1969: 190), procurant la sécurité nécessaire à l'édiction d'un ordre légal garant de l'épanouissement de la culture et du savoir (Mumford, 1964: 63). À l'extérieur

des murs, ce ne serait que le désert, la forêt, le paysage rustique et l'espace non citoyen (Le Goff, 1991 : 243-245). Si la ville médiévale enclose n'est plus, si les murs sont tombés, si les métropoles d'aujourd'hui s'étalent sans limites et se recomposent tout autant, ces images devenues communes de la dualité du dedans et du dehors s'ancrent dans toutes les cultures urbaines et guident les actions humaines. Nous faisons le pari que cette dichotomie se prolonge dans les conceptions des métropoles actuelles.

De cette « opposition métaphorique » du dedans et du dehors, on retient qu'elle recèle d'autres paires contrastées. D'abord, le duo culture/nature recouvre la tension entre la ville du savoir et la banlieue des espaces ouverts au contact des champs et de la forêt. Cette spatialité métaphorique se prolonge dans les structures sociales, alors que la forme de l'habitat est le reflet de l'organisation des activités et des règles de la parenté (Lévi-Strauss, 1974 : 150-154). Lévi-Strauss l'illustre ainsi par le schème organisationnel des villages divisés en moitiés opposées, avec le centre aggloméré et la forêt du pourtour (*ibid.* : 148-149). Le passage du village à la métropole procède du même mécanisme. Le même schème oppositionnel se retrouve encore au Japon, pour prendre cet exemple, décrit sous la plume d'Augustin Berque avec un dedans domestique, celui de la maison proche, et un monde lointain, décrit symboliquement comme un horizon de nature (1993 : 80-83). Une autre lecture oppositionnelle loge au cœur des images du mythe, mais aussi dans les débats contemporains sur les métropoles, soit celle de la sédentarité (ou fixité) des lieux clos de la ville et de la mobilité des espaces ouverts environnants. Ainsi, le schème mobilité/fixité se superpose sur les autres paires contrastées, citées précédemment, du rapport ville/banlieue. Il peut aussi se décliner sous le rapport lenteur/vitesse, puisque la ville centre procède du temps linéaire, celui du marcheur ou du flâneur, voire de la durée d'un trajet en bus ou en métro, alors que la banlieue classique, celle d'avant sa densification, vivait l'accélération du temps par l'utilisation exclusive de l'automobile (Rosa, 2010). Le centre urbain est un dedans fermé, lent et fixe, concret et massif, décrit comme une forteresse, alors que le dehors est constitué, pour citer Gilbert Durand, d'espaces qu'il est possible de traverser à l'aide de « contenants mobiles »,

qui étaient la barque ou le char dans les mythologies, devenus des automobiles dans le monde d'aujourd'hui (1969 : 283-287). Le dedans prend l'aspect, dans la *Poétique de la ville* de Pierre Sansot, du lieu refuge, qui est le quartier, un espace d'appropriation et de marche, alors que la banlieue pavillonnaire est dépeinte par son habitat dispersé et son paysage morne aux traits indifférenciés, ouvert sur le mouvement des trains et des autoroutes (1971 : 262-264, 300-301).

De tels schémas dichotomiques, que Lévi-Strauss définit comme un « système global de référence », constitués d'universaux et de schèmes inconscients, attestent d'un problème à résoudre ou à surmonter (1962 : 178-179, 188 ; 1974 : 26, 49-51). Ils ont inspiré à Gilbert Durand (1969 : 59) la conception de deux régimes d'images primordiales qui ont pour fonction, entre autres choses, en particulier lorsqu'il est question d'espace, de résoudre des tensions, de les euphémiser pour reprendre son expression. Images et mythes rendent compte de la tension entre des images positives et négatives de la ville et inversement de son pourtour (Le Goff, 1991 : 232-233). Face à quoi, la sémiologie urbaine propose, par exemple, « d'établir divers diagnostics et thérapeutiques pour soigner la ville » (Greimas, 1979 : 17). Il s'agit de surmonter une contradiction, de trouver une voie de compromis entre deux pôles, de parer aux invasions venues d'ailleurs, comme d'empêcher les exodes qui marquent la fin de quelque chose, mais aussi d'aborder la nature, de traverser des espaces non régulés, d'établir des liens et des interactions. D'ailleurs, le dualisme centre-périphérie dans les sociétés traditionnelles s'accompagne d'une ouverture : Lévi-Strauss retrouve des structures diamétrales ou triadiques, selon ses termes, que Durand associe à des ouvertures ou des tentatives de médiation entre le centre et la périphérie, au point où il faudrait parler de système ouvert (Durand, 1980 : 81-83). L'effort de médiation met en équilibre le sentiment d'appropriation qui caractérise les espaces clos et le désir de mobilité : l'idée de la porte qui permet de transgresser les frontières (traverser les parois et les murs) est avancée comme une condition de l'accessibilité, un préalable à la mobilité, autrement dit comme une façon de maîtriser l'espace-temps urbain (Moles et Rohmer, 1972 : 38). « La dialectique du dedans et du dehors », qui est une dialectique d'écartèlement, aux dires de Gaston Bachelard (1984 : chap. IX), ne peut se résoudre, sur un mode

poétique, que par une brèche dans la muraille, un espace entrouvert, pour dépasser l'espace intime et accéder à l'espace de l'autre.

Repris dans le débat contemporain à l'échelle des métropoles, le schème oppositionnel illustre les effets pervers de la croissance urbaine : le déclin du centre, la dispersion périurbaine et le détachement de la périphérie. Il y a une sorte de paradoxe : le développement urbain et la formation de ses banlieues sans fin exprimeraient non seulement la fin de la ville, puisque la frontière se dissipe, que les murs tombent, mais aussi une destruction de la nature environnante. L'expansion urbaine peut aussi être comprise comme une régression que Lewis Mumford résume par la formule d'expansion commerciale/désagrégation urbaine (1964 : 517 et suiv.). L'enjeu demeure l'atteinte d'un compromis dans le traitement du schème oppositionnel. Dans le cas précis de la métropole, il s'agit de la conception du lien, qu'il soit physique ou symbolique, qui permet de coordonner ces deux entités que sont le centre et la banlieue. Cela se traduit par la recherche de la voie par laquelle le contact est rendu possible. Vus de la ville centrale, le dehors, l'ailleurs, la banlieue sont autant de façons de parler d'un espace qui permet l'échange. Entre les paires du dehors et du dedans, de l'est et de l'ouest, « il n'y a pas de cloison étanche » puisqu'elles sont régies par « une règle d'échange généralisé » (Lévi-Strauss, 1974 : 139). Une « réciprocité des contraires » peut s'établir autour du centre, dans cas-ci du village, en référence à Durand citant Lévi-Strauss, par des liaisons axiales, par exemple des itinéraires de voyage, pour équilibrer une organisation spatiale formée de deux unités séparées (1969 : 376-377). Il s'agit de voir dans la structure des mythes un cadre d'analyse pour aborder les régimes d'images des métropoles d'aujourd'hui.

Le problème du contact entre le dedans et le dehors, autrement dit entre la ville et la banlieue, a occupé les modèles classiques chargés de représenter les morphologies urbaines et métropolitaines. Traité par le procédé de la métaphore, dont on connaît toute la puissance (Sénécal, 2007a, 2008), les modèles représentant la forme de la métropole nord-américaine, qu'ils soient écologiques, gravitaires ou de la géographie des espaces-temps, définissent un système ouvert dans lequel des trajectoires raccordent le centre à la périphérie. Ils ont en commun d'accorder aux trajectoires, aux flux ou aux déplacements, la fonction de

raccorder les aires de la vie sociale et le point central des activités urbaines. Pour le modèle écologique, les aires sociales, dont le ghetto si bien décrit par Wirth comme un espace de transition (Wirth, 2006), sont des aires ouvertes soumises aux processus successionnels : les résidents en situation de mobilité sociale ascensionnelle devraient à terme migrer vers la banlieue (Burgess, 1979). Le *Central Business District* (C.B.D.) et son pourtour servaient dans le fameux schéma zonal de Burgess de point d'arrivée et de sortie des vagues immigrantes, pourtant la destination privilégiée des navettages quotidiens (*ibid.*). Le modèle gravitaire, bien qu'il se dissimule sous une théorie mathématique, prend son assise sur une métaphore inspirée de la physique newtonienne. Son objet est d'expliquer la nature et les orientations des flux, par exemple les migrations, les navettages ou les interactions, entre deux espaces, généralement un centre urbain de plus grande densité et ses périphéries de plus faibles densités (Hay, 1994). L'attraction du centre s'exerce ainsi par des mouvements matériels ou immatériels dont la fonction est d'intégrer les différentes parties de l'espace métropolitain. Elle s'exerce aussi suivant les principes de la notion d'espace-temps, selon la friction causée par la distance au fur et à mesure qu'on s'éloigne du centre, mais aussi des interactions entre les pôles (ou masses) qui imprime une courbure aux trajectoires (Isard, 1971). La métaphore des espaces-temps a pour fonction de résoudre la tension entre la fixité des ancrages territoriaux et la mobilité des personnes (Ellegård et Vilhemson, 2004). La chorégraphie des déplacements est ainsi une transgression des contraintes de temps (Pred, 1977). Les trajectoires résidentielles qui s'inscrivent dans l'espace métropolitain font montre de cet esprit de transgression qui guide le choix des individus. Elles témoignent des résistances aux forces gravitationnelles, du rapport entre le temps du mouvement, tout en reflétant la perception des personnes. Ce sont des biais directionnels constitués à même l'image que chacun se fait de la ville (Adams, 1969). Toutes ces métaphores « classiques », au cœur des études urbaines, surviennent ainsi pour résoudre le problème appréhendé de la fermeture du centre et la dispersion de la périphérie : elles représentent les liens structurants, toujours instables, mais opératoires, unissant un dedans (un centre ouvert vers l'extérieur) et un dehors (des banlieues connectées au centre).

Cette médiation du rapport entre le centre et la banlieue serait toutefois épuisée selon certains des écrits des études urbaines. L'écologie du mouvement qu'avait illustrée avec tant d'originalité Reyner Banham (1971), en formant le concept d'autopia ou l'écosystème autoroutier, s'abîme sur la congestion automobile et le repli sur soi. La métropole fragmentée, qui ferait office de nouveau paradigme, serait dominée par la périphérie (Dear, 2005: 248); plus encore, les espaces périurbains se métamorphoseraient en forteresses que l'on décline sous toutes sortes de vocables: *edge city*, *technoburbs*, *gated community*, *urban fortress* (Fishman, 1987; Garreau, 1991; Soja, 2000; Dear, 2002), conçues pour s'adapter aux tendances de la nouvelle économie mais surtout chargées de répondre au facteur de la peur généralisée (Davis, 1998). Ce même mouvement est observé par le philosophe Peter Sloterdijk dans *Globes*: l'emboîtement des sphères, reconnu depuis Aristote, s'appliquerait à l'image de ville derrière des murailles qui aujourd'hui éclate en fragments (Sloterdijk, 2010). Soit dit en passant, nombres d'illustrations choisies par Sloterdijk pour *Globes* relèvent curieusement d'une conception géométrique assez semblable au modèle de Burgess.

Par ce retour vers les images primordiales et anthropologiques du mythe de la forteresse, la banlieue devenue autonome prendrait les allures d'une enceinte fermée, pour signifier «une intention de séparation», au gré d'un «rite de coupure» en quelque sorte (Durand, 1969: 191). Sans adhérer à cette thèse de la fragmentation triomphante, il faut reconnaître que l'autonomie des banlieues se confirme, voire que celles-ci apparaissent désormais comme des espaces urbains majeurs, diversifiés et distants de l'attraction du centre.

En reportant toute l'attention sur les territoires de la mobilité, aux multiples figures, produits du mouvement incessant des navetteurs comme des communautés, difficiles à saisir puisqu'ils échappent au cadre politique institutionnel, adossés sur des axes, des trajectoires et de trajets, enfilant des pôles comme les perles sur un collier, on établit le projet de comprendre comment s'établit «le passage d'un monde à un autre» (Durand, 1969: 141). Les axes traversent des univers sociaux différents les uns des autres. Leur cartographie fait penser à la diagonale qui coupe les deux parties opposées dans le schéma du village bororo introduit

par Lévi-Strauss (1974 : 163). Ce passage ou cet axe qui raccorde les parties opposées est l'élément qui assure que le système soit dynamique, non statique et pas totalement clos (*ibid.* : 168-169). Sur l'axe ne courent plus les trajectoires successionales de l'écologie urbaine « classique » ni les flux attirés par une force gravitationnelle centrée ; on y détecte plutôt des mouvements qui désenclavent les lieux sans les subordonner à une quelconque hiérarchie métropolitaine. L'axe métropolitain juxtapose des unités en voie d'autonomisation et des lieux de connexion où se rassemblent des individus mobiles. Face au mouvement paradoxal d'expansion métropolitaine doublée de la concentration à l'intérieur d'aires d'activités spécialisées et de quartiers fermés, que prédit l'école de Los Angeles, il est tentant de chercher, par-delà les oppositions structurelles, les médiations conjoncturelles.

Devant la recomposition du schème oppositionnel centre/banlieue, sachant que ni le modèle classique zonal ni celui de l'urbanisme post-moderne ne parviennent à rendre compte des interactions intramétropolitaines actuelles, l'effort de médiation doit être mené sur trois champs distincts. En premier lieu, l'exploration empirique des réalités territoriales consécutives à l'élargissement de la mobilité à l'échelle métropolitaine doit être poursuivie. Les trajets et trajectoires forment des espaces-temps, ce qui revient à reprendre une métaphore créatrice bien établie dans le corpus des études urbaines. Leur organisation est projetée, selon notre hypothèse, sur de grands axes, dont on sait qu'ils ne sont plus les couloirs de la diffusion du centre vers la périphérie, car leur fonction serait de former des portes, de permettre des passages entre les lieux et d'assurer les échanges sociaux. L'axe peut se décliner en termes de données écologiques, de localisation, de déplacements, mais aussi de pratiques quotidiennes, d'interactions sociales, de paysages urbains, de représentations et de perception. Il est formé de points (de lieux) reconnus à un temps donné par chacun des citoyens qui l'emprunte et traverse l'aire métropolitaine, ce que nous avons choisi d'illustrer par la métaphore de la corde urbaine en référence à la théorie des sciences physiques du même nom (Sénécal, 2007). Les territoires qui ont été issus du mouvement de périurbanisation se composent aujourd'hui de points, qui sont des lieux vécus, et de mouvements les reliant. En

deuxième lieu, la médiation entre le centre et la banlieue n'est pas uniquement une affaire de mobilité, établie sur les notions d'axes, de portes ou d'infrastructures. Elle doit aussi être tenue comme le produit de systèmes complexes d'acteurs, déployés à plusieurs échelles et sur plusieurs réseaux, plus ou moins bien articulés, dont les interactions de toutes sortes, sous forme de conflits, d'ententes, de compromis, visent à résoudre les controverses d'aménagement et de planification, notamment celle du partage des coûts reliés au transport en commun. Les orientations d'aménagement et la planification des transports sont, en effet, des territoires de lutte et de transaction où s'accomplit ce travail de médiation. En ce sens, le rapport centre/banlieue est, par-delà les pratiques de mobilité, un espace public à un niveau plus ou moins intense de délibération. Enfin, en troisième lieu, le procédé de la métaphore est utile parce qu'il permet de formuler de façon claire les dimensions à retenir dans la formation d'un paradigme (Ascher, 2005). Loin des querelles de modèles et d'écoles, le cas de Montréal offre la chance de reprendre le concept d'espace-temps, de l'envisager autant en termes empiriques que théoriques, de soutenir une proposition analytique documentée et illustrée. Les métaphores que sont l'espace-temps et la corde urbaine seront utiles pour penser la figure de l'axe et effectuer ainsi le transport des idées et des faits dans une théorie de la mobilité et du transport métropolitain, pour paraphraser François Ascher (2005). L'ordre des images ne devrait pas être omis dans la recherche de ce modèle métropolitain alternatif, sachant que « l'espace-temps n'est pas seulement un phénomène rationnel, mais aussi un phénomène symbolique » (Le Goff, 1991 : 82).

BIBLIOGRAPHIE

- ADAMS, J. S. (1969). « Directional bias in intra-urban migration », *Economic Geography*, vol. 45, n° 4, p. 302-323.
- ASCHER, F. (1995). *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Éditions Odile Jacob.
- ASCHER, F. (2004). « Métropolisation », dans J. LÉVY et M. LUSSAULT (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, p. 612-615.

- ASCHER, F. (2005). « La métaphore est un transport. Des idées sur le mouvement au mouvement des idées », *Cahiers internationaux de sociologie*, n° 118, p. 47-54.
- BACHELARD, G. (1984). « La dialectique du dedans et du dehors », *La poétique de l'espace*, Paris, Quadrige / Presses universitaires de France, [1957], chapitre XI, p. 191-207.
- BANHAM, R. (1971). *Los Angeles. The Architecture of Four Ecologies*, Berkeley, University of California Press.
- BERQUE, A. (1993). *Du geste à la cité. Formes urbaines et lien social au Japon*, Paris, NRF Gallimard.
- BURGESS, E. W. (1979). « La croissance de la ville. Introduction à un projet de recherche », dans Y. GREFMEYER et I. JOSEPH (dir.), *L'école de Chicago, naissance de l'écologie urbaine*, Paris, Aubier-Champ urbain, [1925], p. 131-147.
- DAVIS, M. (1998). « Beyond Blade Runner », dans *Ecology of Fear. Los Angeles and the Imagination of Disaster*, New York, Vintage Books, p. 356-422.
- DEAR, M. J. (2005). « Comparative urbanism », *Urban Geography*, vol. 26, n° 3, p. 247-251.
- DEAR, M. J. (dir.) (2002). *From Chicago to L.A., Making Sense of Urban Theory*, Thousand Oaks, Sage Publications.
- DURAND, G. (1969). *Les structures anthropologiques de l'imaginaire*, Paris, Dunod.
- DURAND, G. (1980). *L'âme tigrée*, Paris, Denoël-Gonthier.
- ELLEGÄRD, K., et B. VILHELMSON (2004). « Home as a pocket of local order : everyday activities and the friction of distance », *Geografiska Annaler*, vol. 86 B, n° 4, p. 281-296.
- FISHMAN, R. (1987). *Bourgeois Utopias: The Rise and Fall of Suburbia*, New York, Doubleday.
- GARREAU, J. (1991). *Edge City: Life on the New Frontier*, New York, Doubleday.
- GREIMAS, A. J. (1979). « Pour une sémiotique topologique », dans J. ZEITOUN (dir.), *Sémiotique de l'espace. Architecture urbanisme: sortir de l'impasse*, Paris, Denoël-Gonthier, p. 11-43.