

AMÉNAGEMENT ET RÉALITÉ URBAINE: FOSSÉ GRANDISSANT OU ÉMERGENCE DE NOUVELLES FORMES URBAINES

Pierre Filion
School of Planning
University of Waterloo

35ième anniversaire de ATDR

Aménagement en conflit avec lui-même: contradictions entre discours et la forme que prend le développement urbain

- ▣ Accord entre discours et transformations urbaines dans le passé – approche rationnelle
- ▣ Puis écart grandissant entre aménagement et modèles urbains
- ▣ Réaction croissante contres les formes actuelles d'urbanisation
- ▣ Sommes-nous à la veille d'une nouvelle transition urbaine?
- ▣ Le but de cette communication est d'évaluer la possibilité d'une nouvelle transition urbaine et du rôle de l'aménagement dans cette transition

Plusieurs des exemples proviennent de Toronto: laboratoire urbain intéressant

- ▣ Adoption d'un modèle équilibré de croissance jusqu'à la fin des années soixante-dix
- ▣ Croissance soutenue: 100,000 nouveaux résidents par année
- ▣ Mosaïque culturelle



Le modèle rationnel (1950-1975): convergence de facteurs favorables à la transformation des villes

- ▣ Confiance en l'avenir, rejet des traditions (modernisme)
- ▣ Influence du scientisme
- ▣ Prospérité
- ▣ Keynesianisme et interventionnisme
- ▣ Fordisme
- ▣ Usage croissant de l'automobile
- ▣ Expansion de la classe moyenne
- ▣ Baby boom, projections démographiques optimistes
- ▣ Nouveaux styles de vie associés à la banlieue
- ▣ Rejet de la rue comme sphère d'interaction sociale

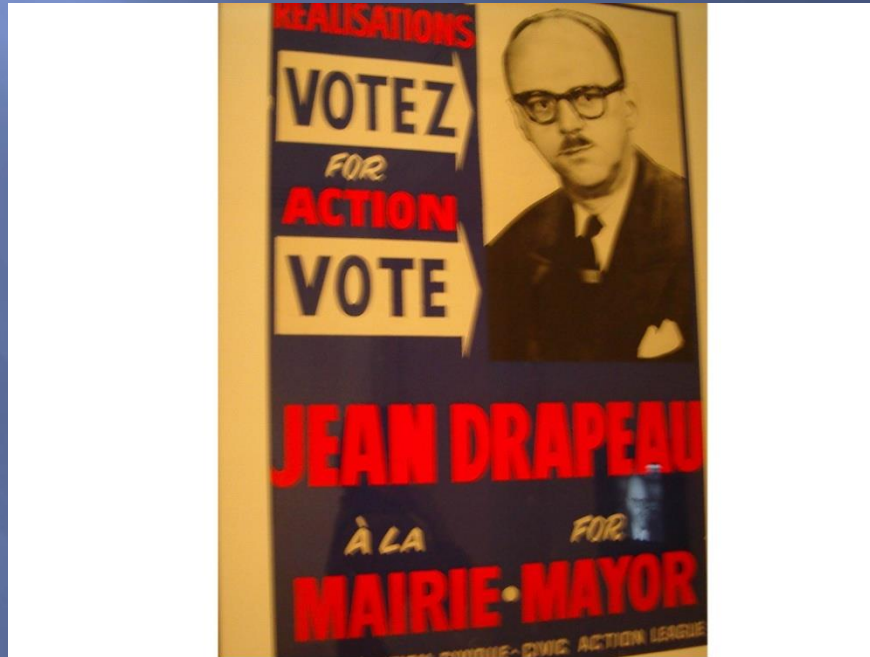
La ville est non seulement un reflet des transitions sociétales, mais contribue à ces transitions

- ▣ Création d'un style de vie associé à la classe moyenne montante: centré sur la famille nucléaire et la maison unifamiliale
- ▣ Une plus grande consommation d'espace (dans et autour de la maison) permet et encourage l'accumulation de biens durables
- ▣ Usage généralisé de l'automobile
- ▣ Nouveaux paysages urbains de l'époque évoquent la conformité associée au modernisme

Popularité de nouveaux modèles urbains, alternatives aux formes urbaines traditionnelles: banlieue, tours d'habitations, villes souterraines, réseaux autoroutiers, podiums



Les transitions urbaines ne sont pas le résultat d'un processus abstrait: rôle d'acteurs dont la personnalité et les approches sont en harmonie avec l'époque (Robert Moses, Jean Drapeau, Fred Gardiner)



Gardiner at his last Metro Meeting, 1961

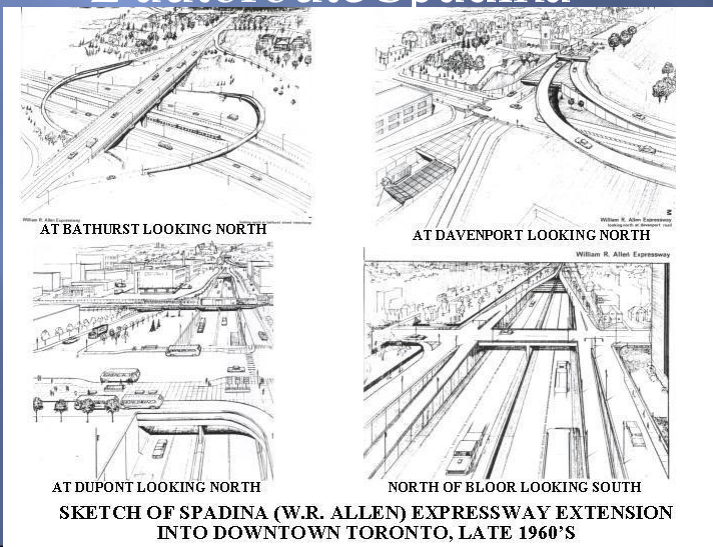
L'aménagement rationnel: un rêve inachevé

Mouvements visant la conservation des quartiers centraux et fin de la construction des autoroutes urbaines (mais pas en banlieue)

- Milton Park



- L'autoroute Spadina



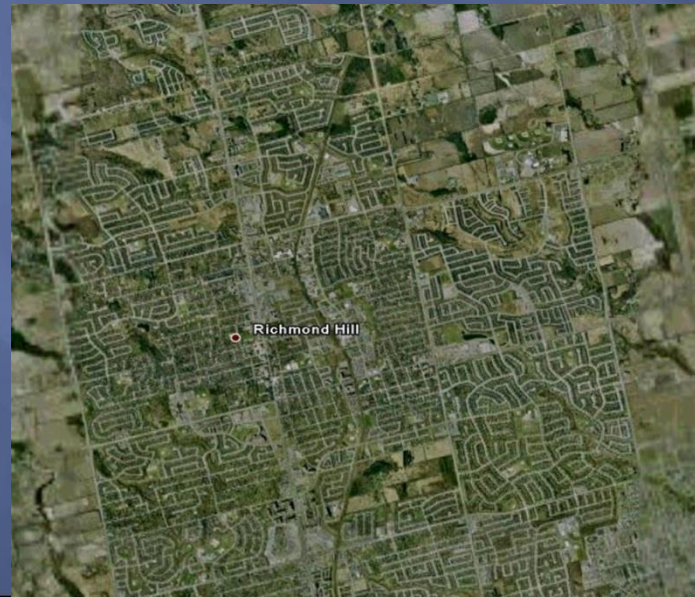
SPADINA (W.R. ALLEN) EXPRESSWAY LOOKING NORTH FROM LAWRENCE AVENUE WEST, STILL UNDER CONSTRUCTION SOUTH OF LAWRENCE IN 1969

Mais les modèles suburbains de croissance persistent

- ▣ En général faible densité
- ▣ Spécialisation rigide de l'utilisation de l'espace
- ▣ Adaptation à un usage généralisé de l'automobile: sur le plan des transports et des configurations spatiales



Le modèle de la banlieue mis en place au cours des années cinquante, s'est généralisé et persiste depuis



Dynamique des transports propre à la banlieue, donne le ton à la région métropolitaine: déplacements dans le Greater Toronto Area (24 heures)

	Déplacements	Automobile Conducteur (%)	Automobile Passager (%)	Transports en Commun (%)	Marche et Bicyclette (%)	Autre (%)
1986	8 213 000	57	10	22	9	3
1996	10 105 500	57	12	17	10	4
2001	11 515 300	59	12	16	9	4

Dynamique des transports propre à la banlieue, donne le ton à la région métropolitaine: déplacements dans le Greater Toronto Area (24 heures)

	Automobile Conducteur (%)	Automobile Passager (%)	Transports en Commun (%)	Services GO (%)	Marche et Bicyclette (%)	Autre (%)
Ville de Toronto	54	14	22	0	8	1
Région de Durham	71	16	2	2	5	3
Région de York	71	16	4	1	4	3
Région de Peel	69	16	5	2	5	3
Région de Halton	74	15	1	3	4	3

Baisse de densité dans les nouvelles banlieues

RMR	Centre	Quartiers centraux	Banlieue: 1946-1971	Banlieue: 1971-
Toronto	10224	7001	3440	2722
Montréal	5724	7886	4154	1948
Vancouver	11198	3664	3464	2205
Ottawa	5349	4002	2564	2087
Edmonton	3628	3170	2211	2349
Calgary	4389	2205	2130	2305

Émergence d'un discours critique en aménagement

- ▣ Liens avec les mouvements sociaux contre l'aménagement rationnel et ses conséquences
- ▣ En opposition contre les formes dominantes de développement urbain (le modèle de la banlieue)
- ▣ Se définit en réaction contre l'aménagement rationnel:
 - Substitue la participation à la domination des experts et du scientisme
 - Respect des cadres urbains existants
 - Interventions de plus petite échelle

On peut parler d'un changement de paradigme qui se produit au cours des années soixante et du début des années soixante-dix et qui depuis donne le ton aux discours reliés à l'aménagement

- ▣ Insiste sur la participation des citoyens
- ▣ Perspective environnementale
- ▣ Respect pour les modèles anciens d'urbanisme
- ▣ Justice sociale et respect de la diversité

Résultats d'une enquête sur les lectures des aménagistes

Écrits	Nombre de citations	Pourcentage des citations
J. Jacobs, <i>The Death and Life of Great American Cities</i> , 1961	76	10,7
I. McHarg, <i>Design with Nature</i> , 1969	30	4,2
G. Hodge, <i>Planning Canadian Communities</i> , 1986 (1 st ed.)*	22	3,1
K. Lynch, <i>Site Planning</i> , 1962	19	2,7
K. Lynch, <i>The Image of the City</i> , 1962	18	2,5
L. Mumford, <i>The City in History</i> , 1961	17	2,4
OPPI (Ontario Professional Planners Institute) Journal	13	1,8
Plan Canada	12	1,7
R. Arendt, <i>Rural by Design</i> , 1994	9	1,3
C. Alexander, <i>A Pattern Language</i> , 1977	8	1,1
R. Carson, <i>Silent Spring</i> , 1962	8	1,1
J. Friedmann, <i>Planning in the Public Domain</i> , 1987	8	1,1
R. Caro, <i>The Power Broker</i> , 1974	7	1
R. Fisher and W. Ury, <i>Getting to Yes</i> , 1981	7	1
Hok-Lin Leung, <i>Land Use Planning Made Plain</i> , 1989 (1 st ed.)*	7	1
L. Sandercock, <i>Towards Cosmopolis</i> , 1998	7	1
F.S. Chapin and E. Kaiser, <i>Urban Land Use Planning</i> , 1979 (3 rd ed.)*	6	0,8
Government of Ontario, <i>The Ontario Planning Act</i> , (different dates)	5	0,7
W. Whyte, <i>The Social Life of Small Urban Spaces</i> , 1980	5	0,7
Total	284	39,9

Succession de mouvements revendiquant une transformation du développement urbain

- ▣Préservation de l'énergie
- ▣Développement durable
- ▣Croissance intelligente (Smart Growth)

Critiques souvent intégrées dans les plans eux-mêmes: première partie soutient les formes alternatives de croissance alors que les autres parties, qui ont une portée légale, soutiennent surtout les formes présentes de développement

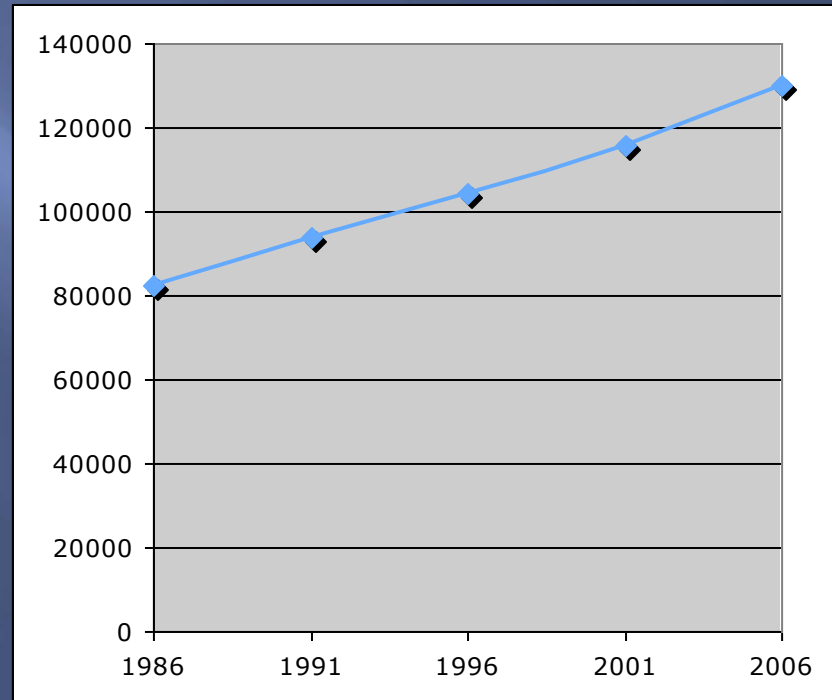
Critiques actuelles contre les modèles dominants de croissance urbaine

- ▣ Pollution de l'air et réchauffement planétaire
- ▣ Coûts croissants de l'énergie (The End Of Suburbia)
- ▣ Perte de qualité de vie (congestion routière)
- ▣ Coûts élevés de la croissance urbaine selon les modèles présents (bien que les alternatives aussi sont coûteuses)
- ▣ Désenchantement par rapport à la vie en banlieue
- ▣ Opposition à la croissance urbaine

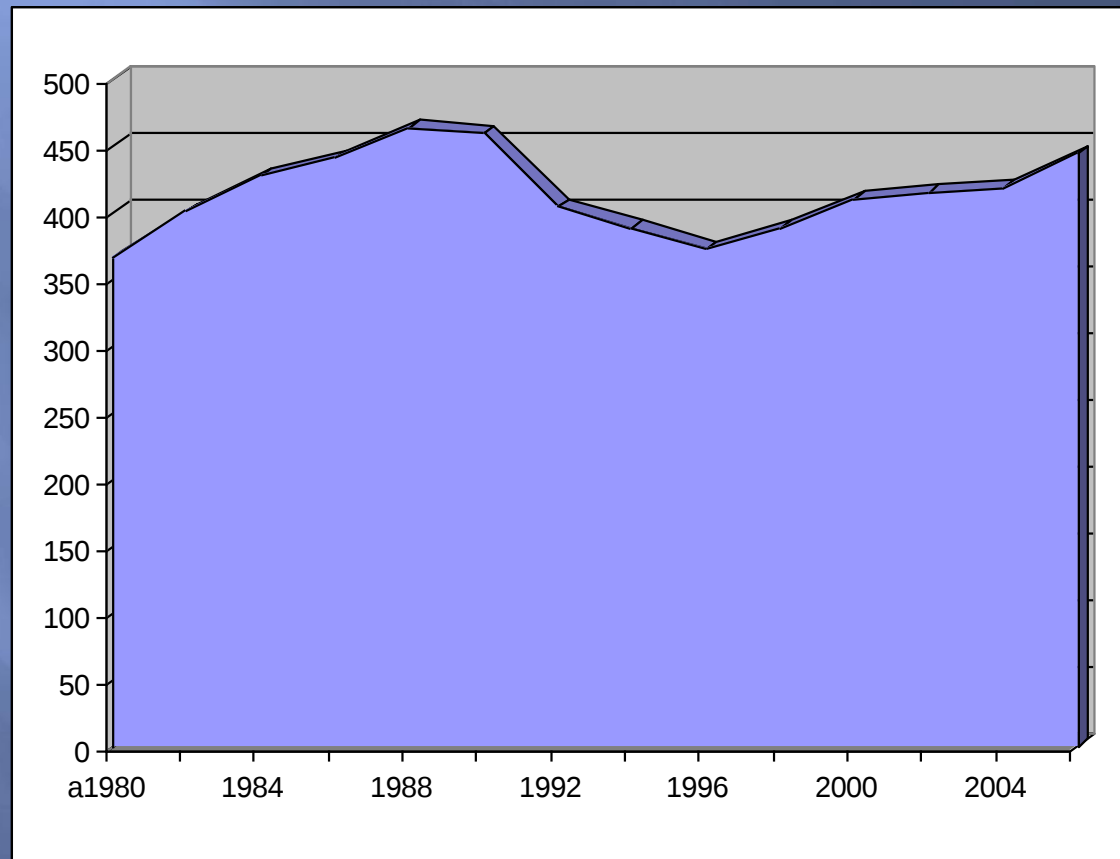
Alternatives à la dispersion urbaine mises en place à Toronto au cours des dernières décennies

Alternatives à la dispersion urbaine	Possibilité de généralisation des alternatives	Effets sur la forme et les dynamiques métropolitaines
Préservation de secteurs naturels dans les nouveaux lotissements	Usage généralisé en banlieue.	Peu d'effet sur les niveaux de densité brut, ainsi que sur la forme urbaine et les déplacements. Contribue au maintien de relativement faibles densités en banlieue.
Projets à forte densité résidentielle dans le centre-ville	Importante croissance de la population et de la densité, mais faible impact à l'échelle métropolitaine en raison du nombre limité de terrains près du centre-ville, et de leurs hauts coûts. Aussi, fréquente opposition à la densification de la part de résidents de quartiers près du centre-ville.	Ces projets sont la source de beaucoup moins de déplacements en automobile qu'ailleurs dans la région métropolitaine, et de beaucoup plus de marche et d'usage des transports en commun.
Centres secondaires	Depuis 1980, élément central des stratégies d'aménagement à l'échelle métropolitaine. Adoption enthousiaste du concept par les villes de banlieue. Mais peu de centres secondaires ont atteint un important niveau de développement, et ils ont de la difficulté à atteindre leurs objectifs en matière de déplacements.	Les centres secondaires peuvent en théorie réduire l'usage de l'automobile et accroître la marche et l'usage des transports en commun. Mais les conditions nécessaires à la rencontre de tels objectifs sont habituellement absents.
Concentrations de fortes densités résidentielles en banlieue	Importantes concentrations près du centre-ville de Mississauga et le long de la ligne de métro Sheppard. D'autres concentrations sont prévues.	Dans certains cas, ces concentrations sont près de services de transports en commun de haute qualité, mais dans d'autres cas une telle juxtaposition est absente. Congestion routière risque de limiter la création de telles concentrations.
Quartiers néo-traditionnels	Attrait limité de cette formule. Retour dans certains projets aux modèles conventionnels.	Environnement favorable à la marche, mais peu de destinations accessibles à pied. Déplacements semblables à ceux des autres banlieues.

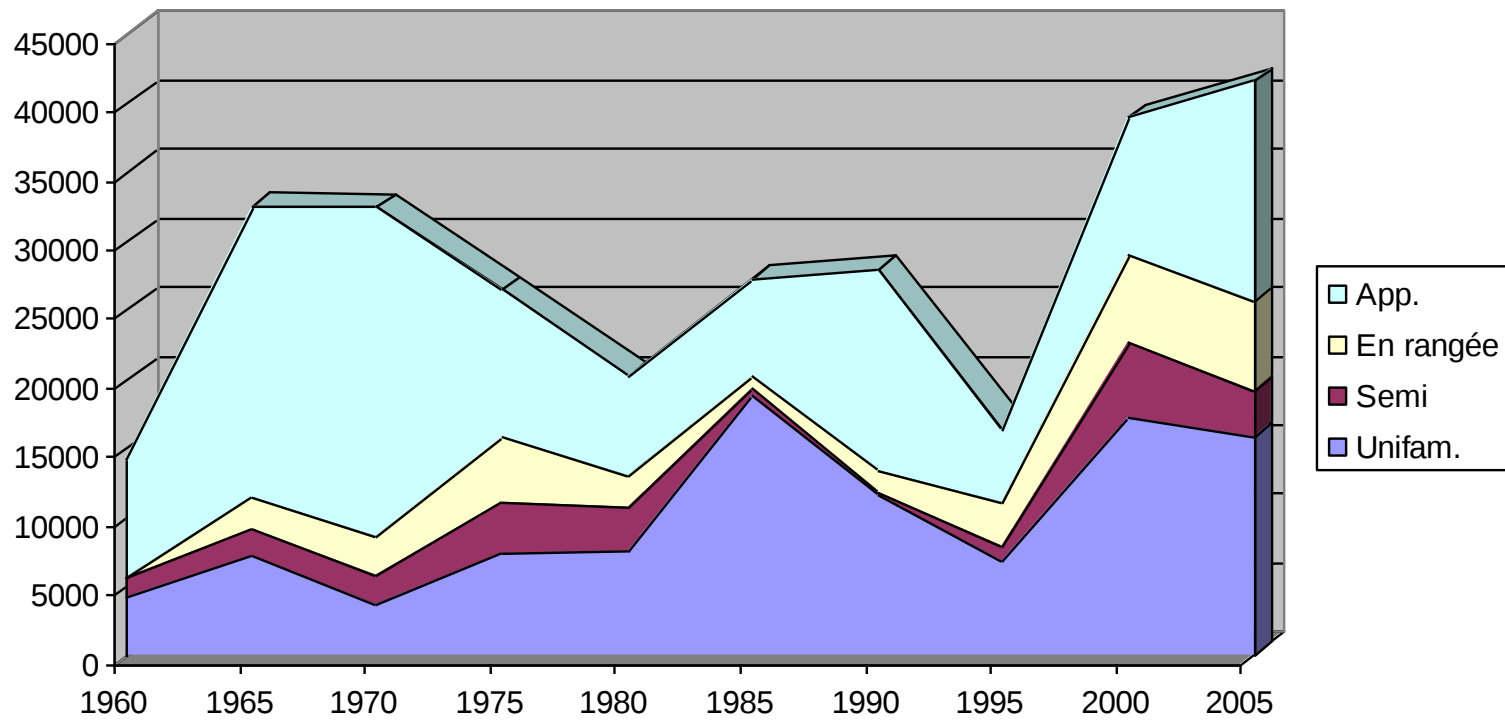
Croissance de la population dans le centre-ville de Toronto



Commission des transports de Toronto, passagers (millions)

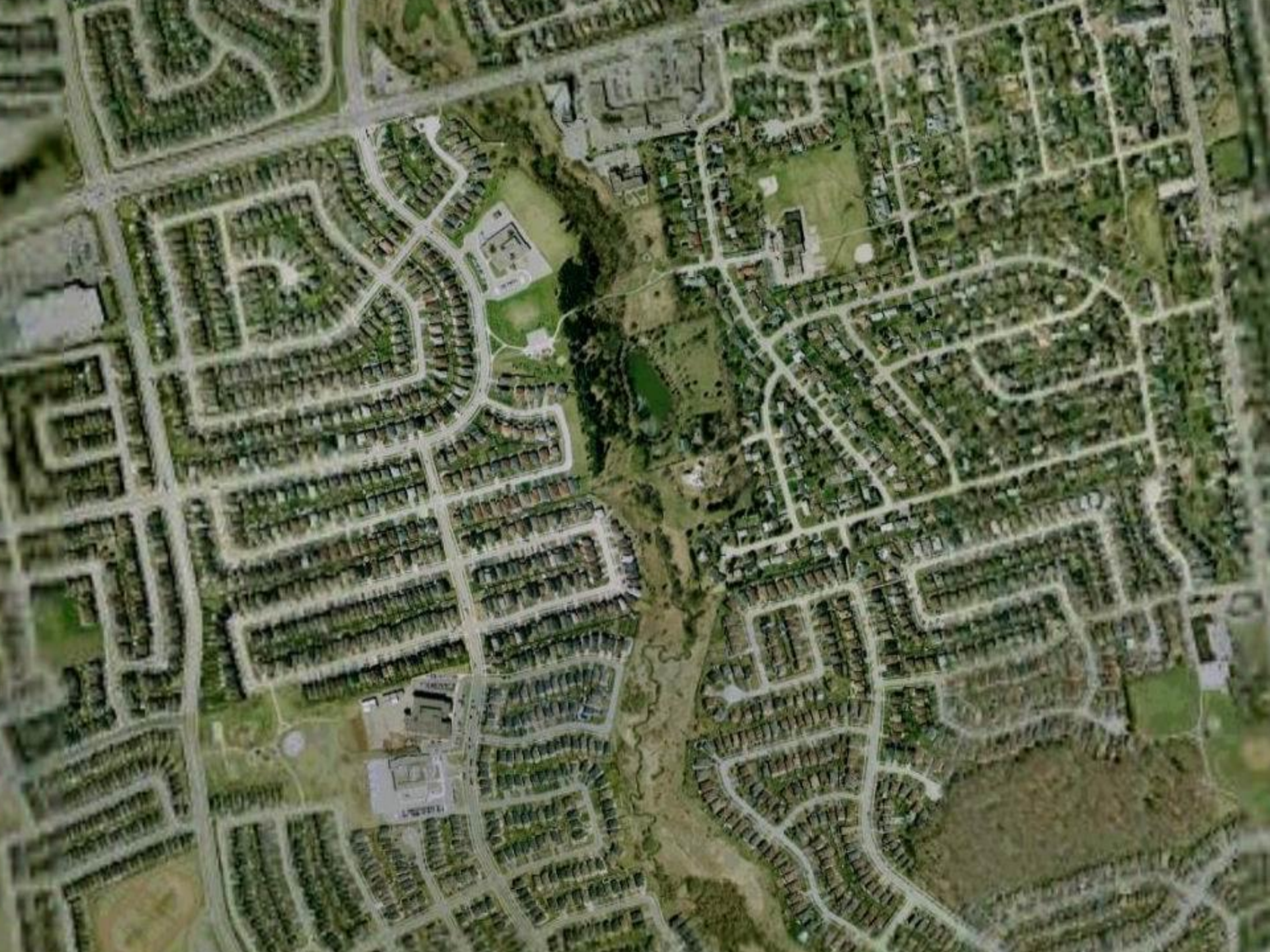


Mises en chantier Toronto RMR 1960-2005



Distribution de différentes catégories d'espaces verts au sein de quartiers résidentiels de la RMR de Toronto construits au cours des années soixante et quatre-vingt-dix, pourcentages des surfaces totales

Catégorie d'espaces verts	Quartiers des années soixante (12 secteurs de recensement)	Quartiers des années quatre- vingt-dix (12 secteurs de recensement)
Terrains à l'avant des maisons	13,06	10,66
Terrains à l'arrière des maisons	23,18	20,09
Terrains aux côtés des maisons	1,38	1,68
Espaces collectifs privés	2,12	0,39
Parcs	5,08	2,06
Espaces tampon	4,30	4,28
Terrains boisés	0,62	2,19
Espaces laissés à l'état naturel	2,73	4,40
Étangs servant à la retenue des eaux de pluie	0,00	0,68
Espaces verts au centre de voies de circulation	0,01	0,02
Terrains de jeu	6,67	4,80
Total (espaces verts par rapport à l'ensemble de l'espace des quartiers)	59,15	51,25



Maïs les tendances générales sont moins positives:

- ▣ Usage grandissant de l'automobile: plus de déplacements
- ▣ Même si la densité résidentielle augmente, la densité dans son ensemble est en déclin: grandes surfaces, parcs industriels
- ▣ Séparation des usages

Obstacles prévenant l'atteinte des objectifs reliés à la croissance intelligente

Tendances sociales: économie et idéologie

▣ Économie

- Sommes massives allouées aux infrastructures vouées à l'automobile au cours de la période keynesienne/fordiste
- Période post-keynésienne/post-fordiste: lutte contre le déficit, concurrence globale, moins favorable aux grands investissements en matière d'infrastructures
- Diminution de l'importance des infrastructures au sein des budgets: 1967-8, infrastructures de transports = 9,7% du budget de l'Ontario, en 2007-8 = 3%

▣ Idéologie:

- Environnementalisme en conflit avec les valeurs de consommation, plus grandes habitations se traduisent en plus d'espace pour accumuler les biens de consommation
- L'individualisme encourage une prolifération de l'automobile et son usage en mode solo

Forces sociales et corporatives

▣ Experts

- Intérêts associés aux formes actuelles d'urbanisation

▣ “Pas dans ma cour” (NIMBY)

- Opposé à la densification

▣ Lobbies d'affaires

- Industrie de la construction opposée aux limites sur la disponibilité des terrains (ceintures vertes, zonage agricole, définitions du périmètre urbain), afin de prévenir une crise du logement
- L'industrie de l'automobile et du pétrole ont joué leur rôle il y a plusieurs décennies, les associations d'automobilistes ont pris la relève

Système politique

- ▣ Les niveaux supérieurs de gouvernement peuvent éviter les conséquences locales de la densification, ce qui explique l'initiative provinciale dans Place à la croissance (mais demeure tout de même sensible aux conséquences des fusions municipales)
- ▣ Dépendance des municipalités à l'endroit des taxes foncières, donc évitent de poser des conditions trop rigides à l'endroit des grands payeurs de taxes foncières (choix de configuration spatiale et de localisation)
- ▣ Cycles électoraux de quatre ans alors que les stratégies de croissance urbaine s'étalent sur plusieurs décennies
- ▣ Problème des silos administratifs

Dynamiques urbaines

- ▣ Habitudes et comportements répétitifs
- ▣ Marché de l'habitation et attentes par rapport à la ville
- ▣ Surtout, rapport entre l'usage du sol et les transports (besoin d'interventions à grande échelle pour changer les tendances)

Peut-on s'attendre malgré tout à une transition urbaine inspirée par la croissance intelligente?

- ▣ Un important changement de direction s'est produit lors des années de l'après guerre
 - Crise du logement
 - Baby boom
 - Prospérité
 - Technologie: automobile et appareils domestiques
 - Interventions des gouvernements qui ont alors les moyens d'effectuer des changements de tendances urbaines
 - Changements de valeurs
 - Leaders charismatiques

Sera-t-il possible cette fois de rassembler suffisamment de conditions pour assurer une transition urbaine?

- Sur le plan des valeurs, plusieurs recherchent un style de vie urbain, mais pas une majorité
- Technologie, automobile non-polluantes, mais quels effets sur la ville?
- Possibilité de crise énergétique
- Moins de capacité d'intervention de la part des gouvernements
- Trouvera-t-on les leaders?

Donc on peut probablement s'attendre à une transformation partielle