

Banlieues

ALEXIS HUDON, *Université Laval*

*Que l'on soit placé au milieu d'une petite piscine
ou d'un océan immense, il n'y a qu'une chose à faire :
se mettre à nager. (Platon, La République, 453d)*

1. Introduction

Depuis cinq ou six décennies, les banlieues s'étendent autour des villes d'Amérique du Nord, transformant le mode de vie des citoyens et l'usage qui est fait du territoire. D'une façon grossière, on peut regrouper les impacts de la banlieue en deux ensembles distincts, mais perméables. Viennent d'abord les impacts sociaux, les effets de ce mode de développement sur le niveau d'engagement, la perception des injustices sociales ou le type de relations qu'ont ceux qui y habitent. Cet ensemble a été abondamment étudié par les philosophes et les sociologues dans les dernières années¹ aux dépens peut-être du second type d'impact : les conséquences environnementales de l'étalement urbain. Cela ne signifie pas que ces conséquences sont inconnues, au contraire ce mode de développement est régulièrement pointé du doigt par les environmentalistes et les urbanistes. Il manque toutefois encore une réflexion appréhendant d'abord et en elles-mêmes les conséquences environnementales de la banlieue afin de comprendre quelles exigences éthiques en découlent et c'est ce que nous nous proposons d'amorcer ici. Autrement dit, nous cherchons à voir si ce mode de développement est juste d'un point de vue environnemental et, s'il ne l'est pas, nous tenterons de déterminer quelles sont les sources de ces problèmes afin de voir s'il est possible de créer une banlieue juste. On s'en doute, la banlieue qui se développe en Amérique du Nord pose de sérieux problèmes environnementaux et devra se transformer assez profondément pour y répondre. Ce constat soulève une question : est-il possible d'imaginer une banlieue durable ou environnementalement équitable ? Y répondre demande de définir la banlieue, de voir quelles sont ses principales conséquences environnementales et d'évaluer quelles

transformations ces conséquences réclament.

2. Définition de la banlieue

Qu'est-ce que la banlieue ? Voilà une question méthodologique plus complexe qu'elle ne le paraît et d'autant plus cruciale du fait que cette définition déterminera l'ensemble des conséquences environnementales à évaluer. Le terme « banlieue » renvoie à des réalités variées, à des densités, des statuts politiques et des compositions socio-démographiques qui diffèrent. Pensons aux différences entre les banlieues de Paris et de New York, entre Laval et Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier. De plus, les banlieues se transforment dans le temps, elles peuvent s'étendre ou se densifier. La définition générique de « localités qui entourent une ville centre » ne suffira pas. Pas plus que les caractéristiques que nous pourrions lui attribuer instinctivement afin de nous doter d'une définition quantitative, comme la faible densité, la prédominance de résidence unifamiliale ou l'éloignement du centre. Ce genre de définition présente l'avantage et le désavantage de tracer une ligne nette entre la banlieue et le reste. L'avantage est de simplifier la recherche documentaire, parce qu'on peut alors corrélérer des variables pour dresser un portrait général de la banlieue. Le désavantage d'une telle approche est le risque d'inclure des quartiers qui ne correspondent pas à notre représentation des banlieues et d'en exclure d'autres qui y sont adéquats². Par ailleurs, une telle définition exclut certains éléments fondamentaux de notre expérience de la banlieue, notamment les raisons pour lesquelles on choisit d'y habiter. Si, par exemple, deux banlieues physiquement identiques étaient habitées par des couples de jeunes adultes. Dans la première, les couples ont emménagé en banlieue dans le but de fonder une famille. Dans la seconde, les couples cherchaient plutôt un endroit pour pouvoir faire la fête très tard sans devoir se soucier des voisins. Les données géographiques et démographiques sont identiques ; ces deux quartiers hypothétiques seraient pratiquement indiscernables dans un recensement. Cependant, ils seraient profondément différents l'un de l'autre au niveau de l'expérience que l'on en fait.

Nous laisserons donc de côté la définition quantitative, pour

procéder en deux temps : nous poserons une définition générale pour circonscrire notre objet, afin, ensuite, de le caractériser.

2.1 Définition

Historiquement, la banlieue est un phénomène assez circonscrit qui remonte au boom économique suivant la Seconde Guerre mondiale³. Au Canada comme aux États-Unis, le développement de l'automobile, les lois de zonage, la prospérité économique et l'accès facilité à l'hypothèque ont stimulé la demande pour ces nouveaux développements.

Les causes historiques ne nous permettent cependant pas de savoir pourquoi les Nord-Américains ont choisi d'aller s'y établir. Pour répondre à cette question, nous ferons appel au travail typologique de Sidney Brower qui caractérise les quartiers à partir du style de vie de leurs habitants et des raisons qu'ont ceux qui y habitent d'y habiter. La banlieue se définit ainsi par son orientation vers la vie domestique et familiale. On y recherche un espace sécurisant, donc uniquement résidentiel, éloigné des centres et relativement homogène ; idéalement, moins dense que les quartiers urbains. La dépendance à l'automobile est aussi une forme de protection par l'inaccessibilité. Ses résidents doivent donc aller ailleurs, surtout en ville, pour travailler et se divertir. Cette méthode purement descriptive a ses limites : certaines motivations gênantes, comme l'indigence ou la peur de la multiethnicité urbaine, risquent d'être tuées⁴.

2.2 Caractérisation

L'étalement urbain présente diverses caractéristiques que nous rangerons, forçant un peu les traits de la réalité, en deux catégories : les caractéristiques nécessaires (sans lesquelles on ne peut parler de « banlieue ») et contingentes (qui caractérisent bel et bien la banlieue que nous connaissons, sans en être indissociables). Ainsi, les caractéristiques nécessaires de la banlieue lui sont essentielles et on ne peut les modifier sans faire de la banlieue quelque chose d'autre. Par exemple, la maison unifamiliale est une caractéristique nécessaire alors que la prédominance de la tourbe comme revêtement du sol est une caractéristique contingente. On vient de voir que la sécurité de

la famille est une préoccupation répandue chez ceux qui habitent la banlieue, la maison unifamiliale est justement l'incarnation de cette préoccupation. Les types de matériaux utilisés (bardeaux d'asphalte ou tôle pour les toits, entrée en asphalte, en gravier ou en brique...) sont plutôt des caractéristiques contingentes : on voit facilement en passant d'un quartier de banlieue à un autre qu'ils ont changé au fil des ans, sans que la banlieue elle-même change, à la manière d'une personne qui change de vêtement tout en conservant son identité.

Les lois sur le zonage⁵ permettent à la banlieue d'être homogène, en donnant aux autorités municipales le pouvoir de créer des zones uniquement résidentielles par des règlements d'urbanisme qui interdisent la division des lots ou la construction d'immeubles à logements. Aux États-Unis, 39 % des municipalités des grandes régions métropolitaines ont des règlements limitant la densité des développements et la quasi-totalité d'entre elles a des règlements de zonage en général ; les lois sur le zonage sont donc une condition nécessaire de la banlieue⁶.

Ensuite, durant les années 1930, le gouvernement fédéral américain met en place des règlements fiscaux finançant l'accès à la propriété. Cette mesure rend les maisons séparées abordables et, comme il est plus simple de les construire à l'extérieur des villes⁷, c'est un incitatif puissant au développement des banlieues, dans la mesure où c'est ce que les gens désirent. On pourrait étendre cette idée en disant qu'il est nécessaire que le système financier donne accès assez facilement aux prêts hypothécaires.

Un autre trait nécessaire de la banlieue est l'utilisation l'automobile comme principal et presque seul moyen de transport. On veut pouvoir aller partout en tout temps et la faible densité ne permet pas la mise en place d'un système de transport en commun efficace⁸. Par ailleurs, la vocation résidentielle de ces espaces condamne ses habitants à travailler et à s'approvisionner en dehors du quartier où ils vivent. C'est la raison pour laquelle le gouvernement américain a investi des sommes aussi importantes dans la construction du système autoroutier national (*Federal Aid Highway Act of 1956*). En ce sens, la conclusion d'une étude sur le rapport à la voiture dans la banlieue de la ville de Québec est univoque : « la possession d'une voiture

individuelle est non seulement une norme, mais une nécessité⁹ ».

Finalement, les changements démographiques ont aussi joué un rôle majeur. Aux États-Unis, de 1940 à 2010, la population globale a presque triplé (de 132 millions d'individus à 310 millions), faisant exploser la demande de logement. Cette tendance démographique influence plutôt l'ampleur de l'étalement que sa forme, c'est donc une caractéristique contingente.

Nous nous sommes limité aux caractéristiques nécessaires et contingentes principales et essentielles à notre réflexion. On pourrait probablement en trouver d'autres, afin de peaufiner et de préciser nos conclusions, mais l'espace ne nous le permet pas.

3. Problèmes environnementaux

3.1 La valeur de l'environnement

En listant les conséquences environnementales, nous devons les problématiser, car il ne va pas de soi qu'un effet néfaste pour l'environnement est moralement condamnable. Nous ferons ainsi appel à deux perspectives éthiques : l'utilitarisme, pour qui l'environnement n'a de valeur qu'en tant que moyen, et la *deep ecology* qui octroie au contraire une valeur intrinsèque à la nature.

3.1.1 Utilitarisme

Par souci de brièveté, nous considérerons l'utilitarisme dans sa forme la plus simplifiée, c'est-à-dire en tant que conséquentialisme hédoniste anthropocentrique : un calcul coût-bénéfice qui cherche à maximiser le plaisir, ou le bonheur, humain¹⁰. À partir de là, l'environnement a une valeur, puisqu'il a des effets sur la santé et le bien-être humain en général, donc sur le bonheur collectif (la somme des bonheurs individuels). Ce principe, de même que l'utilitarisme en général, pose toutefois le problème de notre capacité à mesurer ces conséquences et à généraliser ces mesures. Plus l'échelle est grande, plus les estimations seront difficiles, c'est pourquoi on invoque aussi parfois un second postulat simplificateur qui est l'identification du calcul utilitaire au calcul économique, le rentable devient l'utile. Cela permet, par exemple, de donner une valeur aux terres humides en évaluant le coût des inondations et de l'érosion qu'elles préviennent.

Pour Matthew Khan, ce sont des raisonnements semblables, au début des années 70, qui ont mené les États-Unis à adopter une série de lois sur l'environnement (1970 Clean Air Act et 1972 Clean Water Act¹¹).

3.1.2 Valeur intrinsèque de la nature

Pour défendre la seconde perspective, nous invoquerons la forme de *deep ecology* qu'a développée Arne Naess dans les années 70 et 80. Constatant l'ampleur de la crise environnementale : « an exponentially increasing and partially or totally irreversible environmental deterioration or devastation¹² » et son fondement dans un ensemble de valeurs utilitaristes, il cherche à développer un autre système, compatible avec la pérennité des autres formes de vie et capable de remettre en question le chemin que prend la civilisation occidentale. La valeur ultime de sa théorie est la réalisation de soi, où « soi » peut être compris comme soi individuel ou comme l'ensemble de la communauté écosphérique, presque indifféremment. Pour Naess, les organismes individuels ne sont que des « nœuds » dans un tissu de « relations intrinsèques », c'est-à-dire qu'ils ne se réalisent et ne se définissent qu'au travers des autres organismes et, par conséquent, des conditions de possibilité de ces organismes, les écosystèmes. En ce sens, la richesse et la diversité de la vie ont une valeur intrinsèque, car c'est ce qui constitue la réalisation de soi. Le même organisme se réalise donc plus pleinement dans un environnement diversifié que dans un milieu fragile et pauvre. C'est parce qu'elle se donne de telles valeurs que la *deep ecology* n'est pas une science, mais bien une éthique.

3.2 Classifications des conséquences environnementales

Les impacts environnementaux de la banlieue sont nombreux et appellent donc une forme de classification. Plusieurs méthodes auraient pu être utilisées : le type de cause, la nature des dommages, la nature des victimes... Nous avons choisi de les classer selon leur portée, selon l'échelle des conséquences à laquelle ils participent parce que c'est, croyons-nous, le classement qui se rapproche le plus de la façon dont ces problèmes sont vécus et débattus. Aux échelles locales, régionales et globales des conséquences correspondent

trois ensembles de personnes, ceux qui en sont responsables, ceux qui habitent la même région et la communauté humaine dans son ensemble. Signalons que nous empruntons notre définition de « région » à Iris Marion Young : une communauté métropolitaine porteuse d'une certaine unité économique et culturelle¹³.

3.2.1 Problème local

Localement, la banlieue a des effets qui peuvent sembler énormes, mais qui sont objectivement assez faibles. Certes, il faut détruire l'espace naturel ou agricole pour permettre à la ville de s'étendre, mais, à moins qu'il y ait des particularités propres à ces espaces, ni l'utilitariste ni le *deep ecologist* ne condamnent la coupe de quelques arbres pour bâtir un quartier. Peu importe le type de développement, il faudra éliminer une partie de la nature existante. Le problème de l'ampleur de ces développements est plutôt un problème régional. Dans certains cas, la zone à développer est un écosystème particulier, rare ou essentiel au bon fonctionnement des cycles naturels locaux. C'est, par exemple, le cas du développement Roc-Pointe à St-Nicolas, qui est, de tous les projets de développements de la région de Lévis des dernières années, le plus contesté¹⁴. Comme dans les autres développements, la première crainte des résidents est de voir la circulation et le bruit augmenter ou leur propriété perdre de la valeur à cause de la perte de la forêt avoisinante¹⁵. Cependant, c'est la présence d'une prucheraie sur le terrain à développer qui fait résonner la contestation citoyenne. La perte d'un habitat particulier est condamnable pour les utilitaristes, dans la mesure où il était apprécié, *utilisé*. Pour Naess, ce qui est problématique c'est la perte de quelque chose de substantiel, qui contribue à définir les habitants. Même si cet espace n'était pas utilisé, il aurait une valeur parce que sa seule présence enrichit ceux qui habitent autour, en plus de permettre à un ensemble d'espèces d'y vivre.

La banlieue pose un second problème local qui est celui du rapport à la nature. Traditionnellement, la friche autochtone était rasée pour faire place à des maisons, des routes, du gazon ou des fleurs, entretenus d'une manière qui ne rappelle en rien la dynamique complexe caractéristique de la nature sauvage. Ainsi, même les

plantes n'y sont pas naturelles ! Aujourd'hui, de plus en plus, la nature est un attrait de la banlieue, aussi tente-t-on d'en conserver des parcelles. Le problème qui se pose alors, et que documentent Fortin et Després, est celui de la relation à la nature. On ne l'apprécie pas en elle-même, on ne s'y intègre pas. Au contraire, on la consomme en allant faire des randonnées, à pied ou en quatre-roues, et en l'aménageant ou on la possède : « *j'ai* une vue splendide », « *j'ai* le coucher de soleil » disent les banlieusards interviewés par les auteurs¹⁶. Dans une perspective de *deep ecology*, la réification ou la commodification de la nature est condamnable en elle-même, car elle réduit la nature à l'utilisation que ses habitants peuvent en faire. Elle est aussi condamnable parce que celui qui réifie la nature, étant en relation avec elle, se retrouve lui-même dévalorisé. Ce n'est qu'indirectement que l'utilitarisme critique cet état de fait. En effet, il condamne des problèmes plus larges pour lesquels l'action politique sera nécessaire et la désensibilisation des banlieusards à la complexité de la nature risque d'entraver l'appui populaire à la mise en place de mesures légales environnementales coercitives.

3.2.2 Problèmes régionaux

L'échelle régionale illustre mieux les dommages environnementaux de la banlieue. Comme elle est moins dense que les autres développements urbains, elle demande plus d'espace. Une étude de Burchell et Downs¹⁷ estime les coûts de l'étalement urbain pour la période 2000-2025 et les compare avec les coûts de développements un peu plus denses pour déterminer son coût net. Aux États-Unis, la poursuite de l'étalement actuel coûte ainsi 6000 km² de terres agricoles et 6000 km² d'écosystèmes fragiles annuellement. Cette conversion des terres a deux conséquences : le déclin de la biodiversité régionale et la perte des terres éponges (plaines inondables ou marais). La perte de biodiversité régionale étend à la région les conséquences de la perte de biodiversité locale. À cette échelle, la perte des terres absorbantes a des conséquences nouvelles. Dans un bassin hydrographique donné, si l'on diminue de 1 % la superficie de terres humides, on augmente de 4 % le risque d'inondation¹⁸. Cette constatation, de pair avec la perte des

terres agricoles, a sa place dans un calcul utilitariste, parce que les inondations mettent en danger la vie et la santé des humains, en plus d'endommager les propriétés de façon souvent irrévocable. Ce n'est probablement pas suffisant pour condamner la banlieue, mais ce peut l'être pour instaurer des mesures d'encadrement au développement. De même, pour la *deep ecology*, non seulement la perte des écosystèmes marécageux est condamnable, mais le risque accru d'inondation pose un problème d'une nature nouvelle. On influence alors même les espaces auxquels on n'a pas touché, on transforme l'écosystème globalement de façon inconsciente.

Par ailleurs, la banlieue est un immense territoire recouvert de l'asphalte des routes, des toits, de stationnement et de pelouse, souvent arrosée par les pesticides¹⁹. L'eau de pluie, dans son ruissellement, se charge de toxines qu'elle emporte dans les cours d'eau. De plus, on emploie davantage d'eau dans les développements de faible densité ; une étude citée par Matthew Khan montre qu'une augmentation de 4 à 5 logements par acre réduit de 10 % la consommation moyenne d'eau²⁰. La pollution et la surutilisation de l'eau sont surtout problématiques au niveau économique, parce qu'il faut traiter l'eau davantage et construire de nouvelles infrastructures. Dans la mesure où l'eau des aqueducs reste potable, l'utilitariste ne peut que déplorer le fait que les cours d'eau naturels soient condamnés les uns après les autres. Pour Naess, la pollution et la surutilisation de l'eau ne posent pas de problème intrinsèque, car, en elle-même, en deçà de certains seuils, la qualité de l'eau n'altère pas l'écosystème. Cependant, elles sont toutes deux responsables de transformations incontrôlées et peu étudiées des écosystèmes, comme la prolifération des algues bleues²¹.

Finalement, la banlieue pose le problème énorme de l'automobile, dont elle est dépendante. L'automobile, par la pollution de l'air, engendrerait des coûts de 20 milliards de dollars en santé, annuellement, pour l'ensemble des États-Unis²². La pollution de l'air est plus sévère en ville qu'en banlieue, car la circulation routière y converge. Ce sont donc les gens plus pauvres qui écopent ; les quartiers centraux étant généralement plus modestes que les banlieues²³. Notons par ailleurs qu'il y a une forte corrélation entre l'utilisation de la voiture et l'obésité²⁴. Sans affirmer un lien de cause

à effet, il faut tout de même affirmer que l'automobile participe d'un mode de vie sédentaire qui, lui, cause plusieurs problèmes de santé. Pour l'utilitariste, il se peut que le plaisir de conduire une voiture et de se déplacer le plus rapidement possible de la porte de sa maison à celle de son bureau ne justifie pas de tels impacts sur la santé publique. Les 20 milliards évoqués plus haut ne représentent que les coûts des traitements pour les maladies causées par la pollution automobile ; il ne fait aucun doute que les décès et la souffrance que cette pollution entraîne pèsent plus lourdement. Pour le *deep ecologist* cependant, la pollution de l'air ne pose pas de problèmes spécifiques, puisqu'elle a un impact relativement faible sur les écosystèmes.

3.2.3 Problème global

La banlieue contribue significativement aux émissions de gaz à effet de serre des États-Unis, par la dépendance à l'automobile (31 % des émissions de GES) et les maisons séparées énergivores (le secteur résidentiel est responsable de 21 % des émissions de CO₂²⁵). Ensuite, la taille moyenne des maisons de banlieue, depuis les années 1950, est passée de 10 000 pieds carrés à 25 000, alors que le nombre de personnes par foyer, nous l'avons vu, a diminué²⁶. Les maisons séparées sont plus énergivores que les appartements et les grandes maisons le sont plus que les petites. Une étude de Brown²⁷ montre qu'un logement dans un immeuble contenant plus de cinq unités consomme 38 % de l'énergie d'une maison conventionnelle. Le problème de l'effet de serre n'est pas condamné directement par l'utilitarisme : on prévoit que ses conséquences seront significatives *dans le futur*. Il demande une interprétation intergénérationnelle de l'utilitarisme²⁸. Un capital bien investi peut être très rentable, même en tenant compte de l'inflation. Cette épargne peut être prise au sens littéral (épargner de l'argent pour les générations futures) ou figuratif (construire des infrastructures, mettre en place des institutions, etc.). Le réchauffement climatique est un bon exemple d'épargne prise au sens figuratif. Le rapport Stern²⁹ montre que les conséquences du réchauffement devraient être cinq fois plus coûteuses que les mesures nécessaires à sa prévention. Un utilitariste devrait donc choisir de travailler aujourd'hui à réduire les émissions,

car, dans la mesure où les bénéfices sont plus importants que les coûts, nous sommes tenus d'épargner pour la génération suivante. Cela est vrai à un tel point que les sacrifices exigés par l'utilitarisme pour les générations à venir peuvent être excessifs. En effet, ce que l'on épargne aujourd'hui, en plus d'obtenir un rendement, bénéficiera à toutes les générations qui nous suivent. C'est pour alléger ce fardeau que l'on ajoute aux projections un taux d'actualisation ; une correction qui donne un avantage aux bénéfices prochains et sûrs sur les bénéfices plus lointains et plus incertains.

Pour la *deep ecology*, les changements climatiques portent la modification inconsciente de l'environnement par l'humanité à son paroxysme. L'écologie est atemporelle, le même appauvrissement des écosystèmes n'a pas plus de valeur s'il a lieu aujourd'hui que demain. Tout ce qui change est la probabilité. Cela dit, il est à peu près certain que l'augmentation du taux de GES dans l'atmosphère contribuera significativement à l'amoindrissement des écosystèmes par la désertification, l'intensification des catastrophes météorologiques et l'augmentation des chaleurs extrêmes³⁰ et, en conséquence, à l'appauvrissement du soi écosphérique. Ce n'est plus seulement le soi des individus qui s'appauvrit dans sa relation avec les autres espèces, mais le tissu global, le réseau de liens entre les espèces qui est affecté.

4. Solutions

Dans quelle mesure les problèmes soulevés plus haut exigent-ils une transformation de la banlieue ? La réponse à cette question passe par l'évaluation des solutions possibles pour voir ce qui peut être fait dans l'état actuel des choses. Elles seront présentées selon un ordre croissant de coercitivité. Plusieurs d'entre elles nécessitent des actions gouvernementales, qui peuvent être vues comme une ingérence inappropriée de l'État, par des libertariens, mais c'est une erreur. L'État intervient déjà dans l'usage des terres, par le zonage ; il finance même la banlieue en construisant les réseaux autoroutiers qui lui sont nécessaires. Il semble donc raisonnable de dire que l'usage de l'espace est un choix collectif, parce que l'usage que l'on fait de notre propriété a des conséquences extérieures : l'ambiance de notre

voisinage et le comportement des gens avec qui nous le partageons, bref la ville dans son ensemble en dépend.

4.1 Mécanismes naturels

Nous appelons « mécanismes naturels » les solutions qui ne demandent pas d'interventions gouvernementales ou seulement des interventions indirectes ; ce sont des changements qu'il est réaliste d'espérer en l'absence de toute volonté politique. Le premier est la Courbe Kuznet de l'environnement (CKE), une théorie économique des années 1990. Elle prédit que le marché, laissé à lui-même, enrichira les citoyens et que ces derniers, plus riches et plus éduqués, accorderont davantage d'importance à leur qualité de vie, leur santé et, conséquemment, à leur environnement. Ainsi, des quartiers plus riches accepteront probablement de payer un peu plus de taxes pour protéger un écosystème fragile qui leur est limitrophe. Un tel mécanisme aide à régler les problèmes de pollution de l'air de l'eau et de perte de la biodiversité. Cependant, comme les gaz à effet de serre n'affectent pas ceux qui les émettent, l'effet de la courbe Kuznet est peu significatif, d'autant plus que les foyers plus aisés tendent à être plus énergivores^{31 32}.

En second lieu, la technologie, en se développant, pourrait aussi réduire notre impact sur l'environnement. C'est toutefois insuffisant, parce que la technologie n'a pas de finalité, c'est-à-dire que, laissée à elle-même, elle peut devenir moins polluante, mais elle peut aussi devenir plus polluante ; des deux côtés, un progrès infini est possible. Tout dépend du contexte socio-politique et des contraintes économiques dans lesquels la recherche s'effectue³³. Dans le cas des problèmes locaux, des avancées technologiques offrent déjà des solutions : on filtre les émissions des voitures et des poêles pour diminuer le taux de particules dans l'air, on développe de nouveaux types de recouvrement contenant moins de contaminants, des engrais à pelouse biodégradables... Il semble possible de régler la majorité des problèmes régionaux en intervenant seulement sur des caractéristiques contingentes de la banlieue : les matériaux utilisés. La tension reste toutefois entière dans le cas des changements climatiques, car les réserves connues de combustibles fossiles

suffiraient à déstabiliser le climat de façon irréversible. Il est donc illusoire d'espérer que leur raréfaction crée une hausse suffisante des prix pour réorienter le développement de la technologie vers une combustion plus efficace et des énergies renouvelables. Par ailleurs, nous n'avons aucune garantie qu'il sera possible de mettre au point des techniques propres qui se substitueront entièrement aux moteurs à combustion et aux centrales actuelles. La technologie n'est pas une panacée, mais plutôt une partie essentielle d'un ensemble de mesures qui devront être mises en place.

4.2 Solutions à implications moyennes

Trois problèmes restent toutefois : la relation à la nature, la conversion des terres et les changements climatiques. On pourrait vraisemblablement pallier au premier problème en imposant la conservation d'un certain pourcentage de nature au sein même des nouveaux développements, ce qui permettrait du même coup de conserver des écosystèmes locaux, ou en valorisant l'agriculture urbaine et le respect de la nature plus généralement. Il n'est pas ici question de dénaturer la banlieue, mais plutôt de modifier un peu son développement. Deuxièmement, comme Williamson le suggère³⁴, l'État pourrait réduire le financement indirect de la banlieue et encourager parallèlement le transport en commun. La plupart des résidents des banlieues « croyant être plus efficaces en utilisant leur automobile, [...] se retrouvent dans une situation collectivement désavantageuse³⁵ », devant subir le smog et l'attente. D'où l'intérêt de financer le transport en commun, puisque c'est une des mesures les plus simples pour dénouer ce problème d'action collective³⁶. Cependant, s'il est possible de diminuer ainsi la congestion automobile avec les bénéfices que cela implique pour la qualité de l'air et les émissions de GES, il n'est pas réaliste d'espérer départir complètement la banlieue de sa voiture.

4.3 Nécessité de la transformation

On a vu jusqu'à maintenant qu'il est envisageable de régler la plupart des problèmes environnementaux posés par la banlieue, sans la remettre elle-même en cause. D'un autre côté, peu de solutions

s'offrent pour permettre à la banlieue de diminuer ses émissions de GES : une amélioration du transport en commun pourrait diminuer l'utilisation de l'automobile, de meilleurs matériaux d'isolation et des appareils ménagers moins énergivores permettraient vraisemblablement de diminuer de façon assez importante la consommation d'électricité. Il est difficile de prévoir l'ampleur que ces changements pourraient avoir : le résultat dépend de plusieurs variables, certaines étant difficiles à contrôler. On ne peut donc pas condamner la banlieue sans appel. Cependant, les objectifs qu'il faut aujourd'hui se fixer si l'on veut éviter les débordements climatiques doivent être ambitieux. L'Union Européenne s'est engagée à réduire de 80 à 95 % ses émissions pour 2050³⁷, de tels changements exigent des mesures coercitives de transformation de l'espace : interdiction des plafonds de basse densité et des tailles de lots minimales dans les règlements de zonage, une plus grande mixité des zones pour permettre aux gens de travailler et de s'approvisionner localement, des taxes sur l'énergie de façon à faire payer aux automobilistes et aux résidents de la banlieue les conséquences de leur choix, selon le principe du *pollueur-payeur* (les automobilistes, selon les chiffres de 2004, paient environ 70 % des coûts liés à leur mode de déplacement³⁸).

Ces mesures, qu'elles soient considérées séparément ou non, sont des modifications directes des caractéristiques nécessaires de la banlieue énumérées plus haut. Dire qu'il faut adapter la banlieue pour réduire son impact sur le climat, c'est dire qu'il faut en faire quelque chose qui ne sera plus la banlieue. En ce sens, l'objectif est double : limiter le développement de nouvelles banlieues et reconverter progressivement les banlieues existantes.

5. Conclusion

L'opposition à la banlieue sur la base de ses impacts environnementaux existe depuis les années 70. Or cette opposition était, au plan éthique, beaucoup plus faible que celle qui s'élève aujourd'hui parce qu'elle remettait en cause les caractéristiques contingentes de la banlieue et non ses caractéristiques nécessaires.

Nous avons vu qu'il est possible de solutionner un bon nombre

des conséquences environnementales de la banlieue à l'intérieur du paradigme actuel. Toutefois, la banlieue participe au problème des changements climatiques d'une façon qui semble inévitable. En ce sens, il existe un devoir moral de transformer la banlieue. Nous avons montré qu'une analyse de la situation tant du point de vue de la *deep ecology* que de l'utilitarisme aboutit à cette conclusion : la banlieue doit devenir autre chose. Il ne s'agit pas de créer, mais de transformer. En plus des questions techniques d'urbanismes que cela soulève, notre conclusion appelle une réflexion quant à la qualification de ce devoir moral de transformation et de sa portée : ce devoir devrait-il primer sur d'autres ? Lesquels ? Pourquoi ? Et puis, est-ce un devoir collectif ? Ou s'agit-il du seul devoir des résidents de la banlieue et des développeurs ?

1. Voir Loren A. King, « Democracy and City Life » dans *Politics, Philosophy and Economics*, Vol. 3, No. 1 (2004) ; Iris Marion Young, « Residential Segregation, Regional Democracy » dans *Inclusion and Democracy*, Oxford, Oxford University Press, 2000; Susan Bickford, « Constructing Inequality. City Spaces and the Architecture of Citizenship » dans *Political Theory*, Vol. 28, No. 3 (2000), Sage Publications, p. 360.

2. Statistique Canada le souligne la difficulté de trouver des indicateurs statistiques fiables pour délimiter la banlieue. Ils remarquent toutefois : « it is probably clear in the minds of most people who live in one of Canada's urban areas whether they live " in the city " or " in the suburbs " » ; Martin Turcotte, « The City/Suburbs contrast : How can we measure it ? », *Statistique Canada* [En ligne], <http://www.statcan.gc.ca/pub/11-008-x/2008001/article/10459-eng.htm> (Page consultée le 01/05/2013).

3. Il y a plusieurs occurrences d'agglomérations périurbaines antérieures, cependant leur forme ou leur ampleur ont peu à voir avec le phénomène de masse qui prévaut aujourd'hui.

4. Sidney N. Brower, *Good Neighbourhoods : A study of Intown and Suburban Residential Environment*, Praeger, Westport (Connecticut), 1996 p. xii et pp. 120-123. Par ailleurs, la documentation la plus accessible sur ce sujet est américaine, bien que l'essentiel des réflexions puisse être transposé à la réalité canadienne.

5. *Ibid.*, pp. 106 et 109-110.

6. Thad Williamson, *Sprawl, Justice and Citizenship*, Oxford, Oxford

University Press, 2010, pp. 35-37 et 134.

7. *Ibid.*, pp. 34-35.

8. *Ibid.*, p. 256.

9. André Fortin et al., « Jamais sans ma voiture » dans *La Banlieue S'étale*, Québec, Éditions Nota Bene, 2011, p. 316.

10. John S. Mill (trad. Georges Tanesse), *L'utilitarisme*, Paris, Flammarion, 1988, p. 49.

11. Brève discussion sur ce sujet dans Thad Williamson, *Sprawl, Justice and Citizenship*, *op. cit.*, pp. 69-71. Sinon voir Matthew Kahn, *Green Cities : Urban Growth and the Environment*, Washington DC, Brookings Institution Press, 2006, pp. 14-16 et 126.

12. Arne Naess, *Ecology, Community and Lifestyle*, Cambridge, Cambridge University Press, 1989, p. 23.

13. Iris Marion Young, *Inclusion and Democracy*, Oxford, Oxford University Press, 2000, p. 232 ; « What is a region [in the model of regional democracy] ? I have in mind primarily the metropolitan centres in which nearly all the world's population is projected to dwell in the next few decades. These are centres of high-density economic processes and movement across them, where the density of interaction fades at the edges. A region is also a geographical centre, defined by specific climatic conditions, vegetation, topography, and waterways. A region is the radius of local labour and consumer markets; it spans the radius of broadcast for a strong radio signal ».

14. Stéphanie Martin, « Roc Pointe, de l'espoir pour la prucheraie ? » dans *Le Soleil*, Québec, 4/09/2011.

15. « Projet Roc-Pointe à St-Nicolas : les citoyens veulent un référendum », *Radio-Canada* [En ligne], sur <http://www.radio-canada.ca/regions/Quebec/2011/05/13/008-roc-pointe-st-nicolas-referendum.html> (Page consultée le 01/05/2013).

16. André Fortin et Carole Després, « Le Rapport à la Nature dans le Périurbain » dans *La Banlieue s'étale*, *op. cit.*, p. 235.

17. Étude de Burchell citée dans Thad Williamson, *Sprawl, Justice and Citizenship*, *op. cit.*, pp. 65-68.

18. Matthew Kahn, *Green Cities : Urban Growth and the Environment*, *op. cit.*, p. 122.

19. Pour le bassin de la Marne, annuellement, on estime que les milieux agricoles ont utilisé près de 5 200 tonnes de pesticides. De cet arrosage, 13.5 tonnes ont ruisselé jusque dans la rivière. Les milieux urbains auraient employé 63 tonnes de pesticides. Toutefois, comme il est épandu à de mauvais moments ou en trop grande quantité, 4.5 tonnes ont atteint la rivière ! Jean-Marie Mouchel, « Les Pesticides dans les Eaux de Ruissellement », *Le Sénat* [En ligne], sur <http://www.senat.fr/rap/102-215-2/102-215-243.html> (Page consultée 12/09/2013).

20. Matthew Kahn, *Green Cities : Urban Growth and the Environment*, *op. cit.*, p. 125.

21. Stéfanie Tremblay, *Agir pour lutter contre les algues bleues*, Montréal, Eau Secours, 2007, p. 4.
22. Thad Williamson, *Sprawl, Justice and Citizenship*, *op. cit.*, p. 253.
23. Pour les références exactes de cet argument (notamment l'étude de Lee, sur l'alimentation et les maladies liées à la pollution de l'air), cf. Matthew Kahn, *Green Cities : Urban Growth and the Environment*, *op. cit.*, p. 19.
24. Lawrence D. Frank et al., *Obesity relationships with community design, physical activity and time spent in cars*, *American Journal of Preventive Medicine*, vol. 27 No. 2 (2004), pp. 87-96.
25. La production d'électricité et le transport comptent pour environ 80 % des émissions américaines de CO₂ : « Sources of Greenhouse Gas Emissions », *Environmental Protection Agency* [En ligne], sur <http://www.epa.gov/climatechange/ghgemissions/sources.html> (Page consultée 01/09/13). Notons qu'au Québec la situation est différente, à cause de l'importance de notre production hydroélectrique.
26. Robert Bruegmann, *Sprawl : A Compact History*, Chicago, University of Chicago Press, 2005 p. 59.
27. Thad Williamson, *Sprawl, Justice and Citizenship*, *op. cit.*, p. 259 et note 33 p. 369.
28. Axel Gosseries, « Les Théories de Justices Intergénérationnelles. Synopsis à l'usage des durabilistes pressés », *Raison Publique*, no 8 (2008).
29. Nicolas Stern, « Executive Summary » dans *Stern Review The Economics of Climate Change* [En ligne], sur http://news.bbc.co.uk/2/shared/bsp/hi/pdfs/30_10_06_exec_sum.pdf (Page consultée le 24/01/2014).
30. « Climate Change 2007 : Synthesis Report » dans Intergovernmental Panel on Climate Change [En ligne], http://www.ipcc.ch/publications_and_data/ar4/syr/en/spms3.html (Page consultée le 28/06/2013).
31. Estiri, Hossein, *Residential Energy Use and the City-Suburb Dichotomy* [En ligne], <http://ssrn.com/abstract=2226806> (Page consultée le 12/09/2013).
32. Voir Matthew Kahn, *Green Cities : Urban Growth and the Environment*, *op. cit.*, chapitres 3 et 4 pour une explication plus complète du fonctionnement et des implications de la courbe Kuznet et Stern, *Appendix 7A* pour les détails de l'application de la courbe Kuznet aux émissions de GES. Notons que les échantillons du rapport Stern semblent insuffisants pour donner une réponse solide à cette question (d'où la grande incertitude quant à l'emplacement du sommet de la courbe).
33. À ce sujet, voir l'application de la théorie des champs de Bourdieu à la science, dans Pierre Bourdieu, *Les Usages Sociaux de la Science*, Paris, INRA, 1997, pp. 14-18.
34. Thad Williamson, *Sprawl, Justice and Citizenship*, *op. cit.*, pp. 271-273.
35. Patrick Turmel, « Justice Coopérative et Gratuité des Transports en Commun » dans *Éthique Économique*, vol. 2 no. 1 (2004), p. 6.
36. L'exemple de Portland aux États-Unis supporte cette idée. Les transports

en commun au centre-ville y sont gratuits. Depuis la mise en place de cette mesure, la population de la ville a crû de 30 %, mais le temps de déplacement moyen a baissé de 9 %. Pour les détails de l'étude voir Patrick Turmel, *loc. cit.*, p. 7.

37. « Le post-Kyoto et les perspectives européennes », *Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie* [En ligne], <http://www.developpement-durable.gouv.fr/La-feuille-de-route-europenne-2050.html> (Page consultée le 02/05/2013).

38. Patrick Turmel, *loc. cit.*, p. 6 ; précisons que ce chiffre exclue les coûts liés aux changements climatiques.