

Version prépublication. Pour citation, prière de se référer à la version publiée :
Rémy Tremblay et Hugues Chicoine. *Qualité de vie et attraction des entreprises hi-tech dans la banlieue montréalaise de Laval. Géographie, économie et société*, 4/2008, p. 493-515.

Le critère de qualité de vie dans l'accueil des entreprises hi-tech

TREMBLAY, Rémy et CHICOINE, Hugues

Rémy Tremblay, Ph.D.

Titulaire de la Chaire de recherche du Canada sur les villes du savoir
Canada Research Chair on Knowledge Cities
Télé-université, Université du Québec à Montréal
100 Sherbrooke ouest
Montréal, QC Canada H2X 3P2
Tél. : (819) 712-0360
Site : <http://benhur.teluq.quebec.ca/SPIP/rtremblay/>

Hugues Chicoine

Assistant de recherche –enseignement, concepteur d'environnements d'apprentissage en ligne (DESS), Télé-université (Québec).

Résumé : La théorie du développement économique régional de Richard Florida repose sur trois T – technologie, talent et tolérance à titre de clichés pour évaluer et classer la compétitivité et la vitalité des villes ou des agglomérations. Et d'autre part, l'économie du « secteur créatif » répondrait à l'acronyme TAPE (en anglais) pour : Technologie et innovation, Arts et culture, Professions et management, Éducation et formation. Notre examen libre nous apprend que les caractéristiques géographiques de la région se traduisent aujourd'hui dans des valeurs environnementales et la préservation des espaces publics chez les participants à nos focus groups. Nos répondants, en particulier ceux du secteur des biotechnologies, présentent la disponibilité de terrains et d'édifices modernes. Pour leur part, les compagnies biotech œuvrent dans des laboratoires sur mesure et à la fine pointe du développement ; il aurait été plus difficile et onéreux d'implanter ces installations dans une trame urbaine plus dense et plus ancienne.

Mots clés : Laval (Ville de), territoire, population, développement, croissance, région, entreprises, emplois

Title : *Quality of life criterias and the attraction of high-tech companies*

Abstract : *Richard Florida's regional economic development theory is based on three snapshot Ts – technologie, talent and tolerance intended to assess and classify the competitiveness and vitality of cities or agglomerations whereas the creative sector of the economy would obey four Ts (acronym TAPE) : Technologie and innovation, Arts and culture, Professions and management, Education and training. Our enquiry teaches us that for the participants in our focus groups the region's geographic features translate nowadays in environmental values and the preservation of public spaces. Among our participants, those who belong to biotechnologies praise the availability of land and that of modern buildings. For their part, biotech corporations operate in custom hi-tech laboratories because it would have been more difficult and expensive to implement such facilities in denser and older urban settings.*

Key words : *Laval (City of), territory, population, development, growth, region, enterprises, employment*

Introduction

Les villes qui accueillent les organisations du savoir soutiennent des centres d'aide aux petites et moyennes entreprises et elles se dotent de réseaux d'affaires afin –entre autre, d'attirer et de s'attacher le capital humain requis. À cet égard, et particulièrement en science et technologie (S-T), Laval égale tout juste ou surpasse à peine la moyenne provinciale du Québec ; elle ne dispose pas d'une cité universitaire mais elle abrite un cluster de biotechnologie avancée (4 000 emplois), un cluster de services informatiques (4 370 emplois), et une base industrielle et d'affaire à fort contenu technologique. De plus, dans le cas de la ville-région de Laval, 30 % du territoire est réservé à titre de zone agricole permanente. La

présente étude fait état de la perception de la qualité de vie lavalloise entretenue par bon nombre d'acteurs de l'économie du savoir à Laval. Ces perceptions sont tirées d'entrevues et de sessions en groupe-cible réalisées en février et mars 2005. Nous avons recueilli les perceptions de nos participants sans tenter de conditionner chez eux ce qu'est la « qualité de vie », de sorte que, parmi nos répondants, personne n'a eu l'initiative de mentionner les aspects ayant trait à la sécurité (c'est-à-dire la criminalité par la lunette des homicides) ni l'incidence des emplois en science et génie (qui s'avère essentiellement fonction de la taille des grands ensembles urbains) à titre d'attribut signifiant. En d'autres mots, nous mettons à l'épreuve la récente et populaire théorie de la « classe créative » par laquelle une économie régionale est évaluée au moyen de quatre indicateurs : l'index bohémien, l'index des talents, l'index de la diversité culturelle (*U.S. melting pot*), et l'« index gai » (*gay index*). Pour leur part, nos participants ont exprimé les espoirs qu'ils fondent sur le développement éventuel, annoncé mais qui tarde, d'antennes universitaires à Laval. Nous identifions certaines particularités qui caractérisent cette banlieue qui n'en est pas tout à fait une (on utilise cette expression par commodité). Ces particularités identifiées, sauf une, ne répondent pas à la théorie de la classe créative.

Cadre théorique et problématique : une nouvelle classe sociale ?

Le sociologue Robert Lang (2006) critique vertement la théorie de « classe créative » par R. Florida qu'il qualifie de métathéorie nullement innovatrice. Cette théorie propose un enchaînement de causes et d'effets entre la localisation des talents et le développement économique régional : « Regional economic growth is powered by creative people, who prefer places that are diverse, tolerant and open to new ideas. [...] Greater and more diverse concentrations of creative capital in turn lead to higher rates of innovation, high technology business formation, job generation and economic growth » (Stolarick, Florida et Musante 2005). Cette théorie du développement économique régional repose sur trois T –technologie, talent et tolérance à titre de clichés pour évaluer et classer la compétitivité et la vitalité des villes ou des agglomérations dans le jeu de la mondialisation du commerce et du savoir. *Ma théorie*, d'écrire Florida (2004), *se préoccupe d'abord de la qualité de la croissance économique, et ce n'est pas la croissance des emplois qui traduit la qualité de cette croissance, mais les salaires et les revenus* de millions de personnes œuvrant dans les secteurs économiques de l'ère de l'information et dans les industries mues par les forces de l'innovation et du talent. En fait, quatre critères sont exploités par l'auteur : (i) les talents (la proportion de diplômés universitaires), (ii) la bohème (emplois dans les secteurs des arts et de la création –auteurs et écrivains, producteurs et réalisateurs et chorégraphes, chefs d'orchestre et compositeurs, musiciens et chanteurs, danseurs, acteurs, peintres et sculpteurs et artistes visuels, photographes, designers graphiques et illustrateurs, décorateurs, occupations associés au théâtre, à la mode, aux expositions, artisanat et métiers d'art), (iii) les diversités ethnique et sociale (dont il sera question ci-après), et (iv) les technologies (exportation de biens et services associés aux technologies avancées –aéronautique, électronique, pharmaceutique et médecine, équipement scientifique, télécommunications, informatique et ordinateurs, architecture et génie, laboratoires, production télévisuelle, cinématographique et audiovisuelle. La première difficulté de cette théorie, pour qui voudrait en tirer profit dans l'arène

de la compétitivité urbaine, réside dans l'imprécision de ses concepts-clés, au premier chef celui de *classe créative*. Aux États-Unis, cette classe créative regrouperait plus de 30 % de la population active, c'est à dire environ 38 millions d'individus. D'autre part, la thèse favorise une certaine élite professionnelle, en l'occurrence jeune, célibataire, cosmopolite et friande de technologie pour incarner cette classe créative et mobile. Dans sa théorie des métropoles d'avant-garde ou d'avenir, Florida s'est vu confronté à des objections pour l'usage qu'il fait d'un indicateur secondaire à titre de mesure de la tolérance des villes, son index gai à partir des données de recensement U.S. 2000 sous la rubrique *unmarried partner households*. Or, Levine (2004) a analysé la question et il relève qu'« en 2000, dans les plus grandes régions métropolitaines au pays, San Francisco possédait le plus fort pourcentage de ménages gais (1,8 %) et Buffalo le plus faible (0,4 %) ». Bien que la proposition de Florida paraisse démesurée eu égard à son incidence économique, elle illustre une singulière évolution des mentalités en Amérique, en particulier l'organisation de groupes qui ont toujours été marginaux et plus ou moins tolérés, déconsidérés ou stigmatisés (alcooliques, joueurs compulsifs, toxicomanes, homosexuels, travestis et transsexuels, détenus et ex-détenus, nains, malades mentaux, sourds et muets, incluant les gauchers dont la particularité est socialement insignifiante aujourd'hui) : « When one recalls that [homosexuals] never wanted for educated and intellectual adherents, it is all the more puzzling that no homophile organization appeared in America until after the Second World War »¹ (Sagarin 1969). Comme l'explique Sagarin dans *Odd Man In* (1969), ces regroupements organisés font partie intégrante de la trame sociale, ils ont généralement bonne presse et font l'objet de l'attention des sciences sociales. C'est par le truchement d'organisations représentatives ou activistes que tant de groupes marginaux obtiennent la visibilité qui n'est pas accordée à l'homme du commun. La nouvelle théorie de la classe créative rassemble tous ces bohémiens qui cèdent à la tentation de n'avancer que leur marginalité comme on en parle depuis longtemps dans la littérature et les arts, incluant au cinéma, en particulier les adolescents et les jeunes : « In addition, there are other marginal groups who are not quite aware of their marginality, by virtue of living together a somewhat insulated life, but who are, furthermore, made up of people of the most diverse backgrounds ; people who have in common, to start with, nothing but their marginality. They are to be found in cities and especially among young people. They are the American Bohemians » (Everett Hughes 1949, cité dans Sagarin 1969). En d'autres mots, ce qui fut manifesté depuis le milieu du 20^e siècle comme une revendication du droit à l'égalité viserait aujourd'hui –si l'on en juge par l'impact de la théorie de la classe créative de Florida, non seulement un statut social au sein d'une classe créative, mais aussi un rôle économique du même ordre d'importance dans le développement économique régional. L'approche floridienne vise les artistes et les jeunes (la bohème), les marginaux et autres agents de diversité sociale –et ceux-ci comptent pour la moitié des critères au soutien de la classe créative ; les deux autres critères sont le talent et les technologies, c'est-à-dire les diplômés universitaires et le progrès technologique. D'autre part, l'économie du « secteur créatif » répondrait à l'acronyme TAPE (en anglais) pour : Technologie et innovation, Arts et culture,

¹ [traduction] On se souviendra que parmi les homosexuels, les adhérents éduqués et les intellectuels n'ont jamais fait défaut et il est d'autant plus insolite que des organisations homophiles ne soient apparues en Amérique qu'après la Deuxième Guerre Mondiale.

Professions et management, Éducation et formation. Notre étude sur la localisation des talents et des entreprises de technologie avancée à Ville de Laval exploite certains aspects de la théorie de Florida auxquels nous ajoutons des considérations pondérées.

Géographie humaine, localisation, écologies

La géographie humaine se préoccupe de localiser et de dater ses matériaux afin de schématiser « les conditions spatio-temporelles dans lesquelles apparaît le fait » (Callot 1957:81). Par ailleurs, l'outil du géographe, le plan, procure à l'approche socio-environnementale une échelle pour voir, analyser et comprendre l'aménagement urbain ; nous utilisons ici des images-satellite. La notion géographique de *localisation* sert à identifier, analyser et présenter ses données sous forme de schémas urbains et à plus forte raison lorsque deux schémas sont comparés aux fins de caractériser et de typifier la région sous étude. Mais d'abord un mot à propos de la géographie elle-même afin d'en rappeler l'armature épistémologique : peu de disciplines sont aussi directement construites sur la représentation scientifique.

Le système métrique comme on le connaît aujourd'hui repose sur une conception géographique élaborée en 1791. En effet, pour établir la mesure de base qu'est le mètre (distance, longueur), des représentants de vingt pays ont convenu d'exécuter la mesure de l'arc du méridien compris entre Dunkerque et Barcelone : l'on s'était entendu qu'une unité de mesure serait la fraction simple de la longueur du méridien terrestre. À son tour, le méridien international a donné lieu au temps universel par le truchement des 24 fuseaux de la terre. Le temps, à titre d'unité de mesure, vint enrichir le système métrique Français en 1919 (avec l'intensité lumineuse et la résistance électrique et incluant d'autres unités dites dérivées : superficie, volume, angle, masse, densité, force, énergie, puissance, etc.). Le fondement de la science s'avère donc la mesure, et dès les premières années la géographie entreprit de cartographier la planète au moyen de la photogrammétrie terrestre (1852-1859) puis aérienne (post-1918). Aujourd'hui, moins d'un siècle plus tard –depuis 2004, on a librement accès à diverses productions géographiques par le truchement d'images créées par satellite.

La figure 1 présente sommairement l'île de Montréal et l'île Jésus. Sur ce schéma, les flèches localisent deux vues satellites ci-après présentées. L'illustration 1 et l'illustration 2 sont à la même échelle (1:200m), de sorte que le lecteur peut se fier à la perception visuelle qu'il a de l'espace et des objets ainsi représentés. Dans le cas du centre-ville de Montréal (illustration 2), les quadrilatères sont occupés à très haute densité par de volumineux bâtiments corporatifs, incluant plusieurs gratte-ciel ; ces bâtiments sont habituellement étanches et ventilés artificiellement (les fenêtres ne s'ouvrent pas). Le centre-ville de Montréal ne s'apprécie pas en termes de densité d'occupation résidentielle, mais en termes de densité d'emploi que la Ville de Montréal estime à « près de 47 000 emplois au kilomètre carré » (Ville de Montréal 2005) de sorte que près de 100 000 personnes sont susceptibles de travailler dans les édifices figurant dans l'illustration 1 (excluant les installations portuaires). À Laval (illustration 2), la vue satellite montre un quartier résidentiel typique de la banlieue, c'est-à-dire d'habitations unifamiliales ou multi-familiales souvent occupées par leurs propriétaires.



Figure 1: Les îles-villes de Laval et de Montréal (localisation des vues satellites).



Figure 2: Photo satellite du centre-ville de Montréal (rive sud de l'île) avec installations portuaires sur le fleuve Saint-Laurent (à droite). Échelle 1:200m. Source : google.ca/maps.



Figure 3: Photo satellite de la rive sud de Laval avec centrale électrique au fil de l'eau (48 MW) mise en service en 1929 sur la Rivière-des-Prairies (en bas à droite). Échelle 1:200m.

Dans les deux vues satellites, l'échelle de reproduction est la même, de sorte que le lecteur est tout de suite informé de la dimension des bâtiments au centre-ville par comparaison aux bâtiments résidentiels. Les différences ne sont pas uniquement d'ordre dimensionnel ; examinons aussi les aménagements riverains. On le sait, Montréal entretient un port maritime à titre d'infrastructure industrielle desservie par un réseau routier et ferroviaire qui contribue encore à l'essor de la métropole et qui fut à l'origine du Montréal industriel d'autrefois : canaux de navigation creusés entre 1825 et 1845, première ligne ferroviaire entre Montréal et

les États-Unis en 1837 (Collin, Dagenais et Poitras 2002). On connaît moins la contrepartie à Laval dans le secteur de la centrale électrique où en 1982 Hydro-Québec a effectué des études poussées autour de son installation au fil-de-l'eau (en service depuis 1929) après que les autorités publiques fédérales et provinciales eurent créé des ministères de l'environnement au début des années 1980. En 1982, la zone d'étude, montrée en partie sur l'image satellite no.2, était peu connue en ce qui a trait au frai des poissons (Hydro-Québec 1982a :4). Vingt-cinq espèces y furent inventoriées par Hydro-Québec en 1981, dont –catostomidés (meunier), perchade, esturgeon de lac, barbus de rivière, alose savoureuse et doré, suite à quoi l'on a reconnu « la très grande importance de la zone d'étude pour la reproduction de plusieurs espèces ichtyennes frayant en eau vive » ; Hydro-Québec a modifié son projet de 1982 afin d'épargner un haut-fond de *ce secteur localisé dans « un milieu densément peuplé où se pratiquent déjà de nombreuses activités de récréation »* (Hydro-Québec 1982b :33). Ainsi, au point de vue environnemental, l'aménagement urbain comme il apparaît sur l'illustration 2 constitue un milieu densément peuplé et malgré cela, on rapporte en 2006 que l'alse savoureuse (un hareng géant) fréquenterait encore « le haut fond du Saut aux Récollets, situé au pied du Barrage de la rivière des Prairies »². Parlant de Montréal, Collin et ses collaboratrices (2002) conçoivent par ailleurs que l'« analyse de l'évolution du réseau routier et du réseau ferroviaire au 19^e siècle rend compte des lignes de forces de la socio-économie [...] Ces réseaux forment un ensemble intégré en complément et en prolongement du réseau fluvial » et que « l'abondance des cours d'eau dans la région de Montréal a encouragé le développement de la villégiature ». De plus, les auteurs ajoutent qu'« aux lendemains de la Deuxième Guerre mondiale [...] la démocratisation de l'automobile et la construction d'infrastructures routières et autoroutières (ponts et autoroutes) facilitent l'accès aux anciens espaces agricoles lotis pour accueillir des pavillons de banlieue », un phénomène qui a intéressé tous les territoires en périphérie du Montréal métropolitain : « les années 1950, 1960 et 1970 correspondent à la période de construction des grands équipements métropolitains et régionaux (aéroport de Dorval, réseau autoroutier, métro, ponts). D'importants événements, comme Expo 67 et les Jeux Olympiques de 1976, motivent la modernisation tout azimut de l'espace métropolitain » (Collin et al. 2002). Les sections suivantes montrent comment Laval (l'île Jésus) s'est accommodée des transformations de Montréal, mais aussi comment elle a évolué de façon autonome sous maints rapports pour développer sa propre écologie territoriale et urbaine.

Méthodologie : échanges directs

La présente étude fut réalisée en exploitant les modalités des groupes cibles (*focus group*, groupe de discussion) afin de bénéficier de la flexibilité de cette méthode d'entrevue (Goss 1996; Hollander 2004). L'utilisation de cette approche s'avère encore restreinte en géographie, comme dans les sciences sociales en général (Gibbs 1997; Bedford et Burgess 2001). La méthode permet néanmoins de récolter des données à travers une interaction de groupe sur un sujet prédéterminé par le chercheur (Morgan, 1996). Selon Berg (1989), l'on obtient par cette méthode plus d'informations que lors d'entretiens individuels. Il s'obtient en *focus group* non seulement une information concernant les idées socialement construites des

² Lamarre 2006.

participants (Sherraden 1995; Goss et Leinbach 1996; Cameron 2005) mais aussi sur leurs comportements sociaux. Selon Goss et Leinbach (1996) l'approche s'avère émancipatrice pour les participants à titre d'expérience sociale, d'exercice de réflexivité et de liminalité (les participants redéfinissent éventuellement leur position dans le groupe) et d'habilitation (ou *empowerment*). En géographie, le recours au groupe-cible fut expérimenté par Little (1975) aux États-Unis ; il s'agissait d'examiner les valeurs rattachées aux paysages. Ailleurs, Jaquelin Burgess et ses collaborateurs (1988; Harrison et Burgess 1994) ont exploré les valeurs environnementales et les espaces publics en rassemblant des groupes de discussion en profondeur (*in-depth discussion groups*). Le trait commun dans ces exemples est bien entendu la tentative de compréhension de la complexité d'un phénomène. Pour sa part, Anna Secor (2004) a publié une recherche sur la citoyenneté des migrantes Kurdes à Istanbul; l'auteure a analysé le rapport à l'espace, ou les stratégies spatiales de citoyenneté. Cette recherche a utilisé les *focus groups* comme unique outil de collecte de données aux fins de la construction identitaire chez les participantes. La méthode préconisée fut également mise à profit pour le développement de politiques publiques auprès des sinistrés de l'ouragan Andrew qui a frappé violemment la Floride en août 1992 ; l'étude de Donald Zeigler *et al.* (1996) a fait appel aux services d'une entreprise spécialisée pour composer les échantillons de participants par des méthodes de recrutement susceptibles d'assurer de façon longitudinale (dans le temps) un suivi approprié. Dans une autre étude portant sur les habitudes de fréquentation d'un grand centre commercial, Jackson et Holbrook (1995; 1996) ont rassemblé des *focus groups* en deux phases, (i) pour l'élaboration d'un questionnaire et (ii) pour développer les résultats préliminaires du questionnaire et revenir sur les séances antérieures des groupes de discussion. Les chercheurs entendaient étudier un discours qui n'émanait pas des politiciens ou des chercheurs universitaires.

Par ailleurs, Hollander explique comment deux types d'obstacles peuvent empêcher le groupe cible de se révéler entièrement efficace (Hollander 2004:608), les *silences-problèmes* et les *discours-problèmes*. Dans le premier cas, le participant ne s'exprime pas, alors que dans le deuxième cas, il n'exprime pas sa véritable pensée ou il l'exagère. Easton *et al.* (2003) ont fait une étude à propos de l'usage de moyens électroniques avec un groupe cible; il fut noté que les participants ont formulé plus d'idées originales et que les commentaires se distribuaient de façon plus égale, les participants étant moins susceptibles de céder à un discours dominant. De l'avis de Greenbaum (1997), cette approche à distance ou en ligne ne saurait remplacer les focus groups traditionnels car les expressions non-verbales ne peuvent être perçues et interprétées à cause de l'anonymat inhérent aux technologies de la communication ; néanmoins, le recours à la vidéoconférence et la prestation d'un bon modérateur aident à surmonter ces faiblesses. Finalement, comme l'expliquent Cameron (2005), et Jackson & Holbrook (1995), le groupe cible n'est pas utilisé dans l'espoir d'obtenir des résultats statistiquement significatifs car d'autres méthodes satisfont ce besoin. L'entrevue consiste à donner la parole aux principaux intéressés.

Au cours de nos interviews et pour l'essentiel, nos répondants, issus du milieu des affaires, du développement technologique et de l'administration, ont librement fait état de leurs

préoccupations personnelles dans leurs propres mots. Ces préoccupations portaient sur cinq thèmes caractéristiques :

- (i) le territoire – selon ce répondant, la réserve de terrains disponibles s’amenuise à Laval et l’espace semble se rétrécir ; à cela s’ajoute l’appréciation de la valeur foncière par le jeu de la demande et de la fiscalité municipale ;
- (ii) la concurrence inter-régionale – à cet égard, l’on est conscient que la ville subit dorénavant la concurrence d’autres banlieues de la couronne nord, sans compter l’attraction que Montréal exerce sur les jeunes ;
- (iii) la valeur identitaire ou valeur d’appartenance – ou, comme l’exprime ce répondant, « il faut engendrer une vie citadine », c’est-à-dire la création d’un point focal qui ne soit pas exclusivement de l’ordre du consumérisme ;
- (iv) l’échelle du cadre de vie (le thème le plus fréquemment évoqué, et de multiples façons) – il n’est pas suffisant d’offrir du terrain et la sécurité ambiante, il faut préserver cela mais l’on doit disposer d’endroits où l’on peut marcher ; je ne cois pas que nous ayons besoin d’un centre-ville traditionnel ; peut-être pourrions-nous raccorder les villages et y aménager des quartiers urbains ; ici, les gens ont l’habitude de considérer qu’ils habitent et font partie d’un quartier ; nous pouvons réaliser nos centres-ville dans nos quartiers – nous devons nous concentrer sur nos quartiers ; Laval doit demeurer un havre de la vie en famille ;
- (v) la multi-fonctionnalité – Laval s’avère un endroit formidable pour tellement d’activités, mais on peut faire mieux et améliorer les choses encore.

8

Les préoccupations exprimées par nos répondants dans des groupes-cible se comprennent bien à la lumière de l’analyse du territoire et de son développement économique.

Occupation du territoire

Au début, tout le territoire américain d’outre Atlantique était perçu comme un monde vide et dépeuplé, un « espace à conquérir, pour le remplir d’hommes, plutôt qu’un monde plein à annexer [...] sans comparaison avec le monde arabe, noir, chinois ou turc » (Azard 1981). Cette découverte d’un continent donnera lieu à maintes migrations et surtout au mythe du Nouveau Monde, mais à Laval, le phénomène fut tardif à s’intensifier malgré la proximité de Montréal. D’abord désignée sous Île Jésus en 1636 par les jésuites une centaine d’années après la visite de Jacques Cartier en 1534 à Hochelaga (ou Montréal), l’île Jésus connut une substantielle évolution de sa population dans la deuxième moitié du 20^e siècle seulement. Il aura fallu 200 ans pour atteindre 125 000 habitants à Laval vers 1961, mais seulement dix ans pour quasi-doubler cette même population vers 1971 (230 000 habitants).

Année	Population Laval
1765	2 379
1881	9 462
1901	10 252
1911	11 407
1921	14 005
1941	21 631
1951 ³	36 000
1961	124 741
1971	228 010
1981	268 335
1991	321 937
2001	349 896
2006	376 845

Figure 4 : Évolution de la population sur l'île Jésus (Ville de Laval) 1765-2006

Par rapport au vaste continent, et dans l'ombre de Montréal dont l'emplacement s'avère stratégique à titre d'étape dans le parcours de la navigation vers l'extérieur du continent à partir des Grands Lacs et vers l'intérieur du continent en provenance de l'Atlantique, l'île Jésus fait figure de jardin dans l'arrière-cour de la métropole, mais un jardin qui a évolué lentement dans un mode autre que l'esprit d'industrie. Dans le cas de l'île Jésus, au fil de la colonisation et lorsque les embarcations ne suffirent plus aux déplacements d'un hameau riverain à l'autre, les routes et chemins furent établis en fonction des secteurs ou concessions ouvertes aux fins d'agriculture, principalement au 18^e siècle ; souvent, les tracés suivaient les lignes entre deux terres (Paquette 1976), et surtout d'est en ouest, et c'est en 1890 seulement que l'axe nord-sud principal (aujourd'hui boulevard des Laurentides) fut construit entre les rivières des Mille-Îles (rive nord) et des Prairies (rive sud de l'île).

Le processus de développement du réseau terrestre de communication a conféré à l'île Jésus une trame comme ci-après pour la circulation locale. Plus tard, le réseau autoroutier est venu en quelque sorte se superposer sur le plan existant de cette île de 242 km² (Montréal 468 km²). Aujourd'hui à Laval, on estime que la plus forte concentration d'emplois (4 000 à 5 000 emplois/km²) se situe dans le voisinage des autoroutes.

³ D'après Serge Desroches au chapitre 5 de sa thèse doctorale (Les défis de l'agriculture périurbaine dans une société en métamorphose. Étude comparative des transformations au Sud-Ouest de Versailles et au Nord-Est de Montréal, 1999), disponible en ligne: <http://www.er.uqam.ca/nobel/k26060/these/these.htm>. Autres données dans Paquette (1976) et Institut de la Statistique du Québec (ISQ).

récents sont disponibles ; en 2002, l'on comptait à Laval 165 exploitations de cultures spécialisées avec des recettes monétaires de l'ordre de 45\$M : 22\$M pour les légumes, 21\$M pour l'horticulture ornementale, 1\$M pour les céréales et protéagineux, 0,5\$M pour les vaches laitières et 0,25\$M pour les petits fruits (Marois 2002) de sorte que la valeur de la production lavalloise aura plus que triplé au cours de la période 1981-2002, passant de 12\$M à 44,75\$M. L'on constate que les avancées économiques de ce secteur au cours des deux dernières décennies (1981-2002) ne correspond pas à l'accroissement de la population qui, elle, avait connu une augmentation spectaculaire entre 1961 et 1971.

Dans le sillage de cette évolution du territoire et de la population, et selon les modalités usuelles d'élaboration des profils économiques des régions, l'industrie et le commerce (les 2 catégories ou secteurs) occupent la deuxième place à Laval eu égard à l'emploi. Comme on peut le voir dans le tableau suivant, les services commerciaux et non-commerciaux (2 catégories ou secteurs) procurent aujourd'hui 62 % des emplois et comptent pour 75 % des entreprises opérant sur le territoire. À la lecture du tableau ci-après, on serait par ailleurs tenté de considérer comme tout à fait secondaire la question de l'agriculture à Laval si 30 % du territoire n'était pas réservé en permanence aux usages verts.

Secteurs et Types d'établissements	Emplois par secteur (%)	Établissements par secteur (%)
Secteur primaire (ressources naturelles, agriculture, mines, forêt, pêche)	1	1
Fabrication (manufacturier)	14	6
Commerce (détail et gros)	23	18
Services commerciaux (services publics, construction; transport, entreposage, information et culture, finance, assurances, immobilier, location, gestion, services : professionnels, scientifiques, techniques, administratifs, services de soutien, de gestion des déchets et services d'assainissement, hébergement et restauration, autres services)	40	70
Services non commerciaux (enseignement, santé, assistance sociale, administrations publiques)	22	5

Tableau 1 : Profil socioéconomique, Laval 2007. Source : Développement économique Canada⁷.

Infrastructures

Nombreux furent les répondants de nos focus groups qui ont fait l'éloge des infrastructures de transport et des avantages géographiques en découlant, notamment l'accès à un aéroport international (à Dorval, sur l'île de Montréal) et une densité de circulation locale acceptable [« Laval est un endroit merveilleux pour y travailler, il n'y a pas trop de circulation »]. D'autres répondants, en particulier ceux du secteur des biotechnologies, présentent la disponibilité de terrains et d'édifices modernes. Les compagnies biotech doivent pouvoir

⁷ En ligne : <http://www.dec-ced.gc.ca/complements/ProgrammesServices/profilsFR/profil-laval-Fr.pdf> (données de 2005).

œuvrer dans des laboratoires sur mesure et à la fine pointe du développement ; il aurait été plus difficile et onéreux d'implanter ces installations dans une trame urbaine plus dense et plus ancienne. Plusieurs entrepreneurs de Laval considèrent la ville comme un endroit propice aux affaires, surtout dans les domaines des technologies avancées. [« l'endroit est très bien localisé dans la région du Grand Montréal ... on dispose d'infrastructures récentes et certaines ont moins de vingt ans ... nous pouvons déployer nos capacités d'affaire sur Montréal »]. La directrice des finances d'un laboratoire de recherche conçoit pour sa part que « la localisation géographique de Laval, principalement, s'avère tout à fait commode ».

D'autres gestionnaires œuvrant à Laval mentionnent, à titre personnel et non plus à titre de gestionnaire, d'autres avantages non négligeables (quoique moins tangibles pour l'entreprise) et qui militent en faveur de Laval : son caractère périurbain, sa qualité de vie. Un gestionnaire municipal mentionne en effet que la municipalité offre par choix un cadre résidentiel à « basse densité » depuis les années 1980 alors qu'en 1975, pas moins de 95 % de toutes les unités d'habitation de la ville correspondaient à ce critère de densité. Malgré qu'une augmentation des prix fonciers milite en faveur d'une densité d'occupation résidentielle plus élevée, Laval offre encore un milieu récepteur approprié pour les entreprises dont le personnel se compose de cadres intermédiaires et de travailleurs des domaines technologiques. Cette disposition reçoit un écho favorable chez les répondants qui habitent eux-mêmes à Laval car la plupart des grands centres technologiques dans le monde –un phénomène plutôt récent qui recherche néanmoins certaines formes de concentration identiques à celles de l'industrie, sont campés dans des environnements de banlieue disposant de bonnes écoles et de routes en bon état [« Lorsque l'on se préoccupe des entreprises et de leurs employés, l'on ne doit pas s'en tenir aux seules considérations économiques ou d'affaire. Il faut penser également aux familles qui composent ces entreprises et en dépendent »]. Un autre administrateur mentionne également que l'avantage d'un secteur suburbain –ou d'une région ainsi caractérisée, attire les travailleurs désirant posséder leur maison afin de vivre dans un environnement privé (au sens de la propriété - *private ownership*).

Technopole et non métropole

À Laval, les infrastructures municipales datent de la fin du 20^e siècle, les collectivités habitent principalement des unités unifamiliales et la priorité accordée au développement des affaires s'avère un succès pour la région. Néanmoins, parmi les réserves exprimées à l'encontre de Laval, l'on entend évoquer l'absence d'un centre focal et de secteurs pédestres. Les remarques concernent surtout l'identité même de la ville quand l'unique référence identitaire de la ville résiderait dans la notion de place d'affaire. [« Le problème à Laval, c'est que l'on n'y trouve aucun centre. Laval fut conçue et réalisée par des planificateurs et des promoteurs »]. L'homme d'affaire fait remarquer que cette notion d'« un endroit/une identité », telle qu'elle existe, fut forgée et ne procède pas d'une évolution ou d'un large consensus [« L'on doit offrir autre chose que de bons chemins; nous devons participer à une vie collective afin d'échapper à l'étiquette de banlieue de Montréal »]. Plusieurs employeurs considèrent que ce déficit identitaire, cette absence de la notion d'« endroit », s'avère particulièrement nuisible lorsqu'il s'agit de recruter des travailleurs plus jeunes ou célibataires. À la différence des autres professionnels qui ont des enfants, les jeunes

travailleurs sont habituellement intéressés par la vie nocturne, les restaurants et les secteurs pédestres. Un vice-président d'entreprise nous apprend qu'un très petit nombre de ses employés –qui sont âgés de 30 ans ou moins, choisit de vivre à Laval [« Laval s'avère parfaite pour l'emploi et pour l'environnement du travail. Tout se trouve à proximité et c'est très commode. Il y a toutes les autoroutes que l'on voudrait mais dans l'ensemble, c'est un endroit ennuyant. Comme technopole c'est parfait, mais ce n'est pas une métropole »]. La perception la plus négative de Laval est tenue par les plus jeunes, en particulier les étudiants fréquentant l'Institut Armand Frappier [...ils trouvent l'endroit ennuyant ... c'est une ville artificielle. Elle convient pour élever une famille et pour magasiner, mais si l'on veut voir du monde et fréquenter la scène culturelle contemporaine dans son environnement propre, il faut se rendre à Montréal »].

Navettage, standardisation identitaire, pauvreté

Le bassin Laval appartient à la Région métropolitaine de Montréal. On l'a constaté dans maintes études portant sur la compétitivité des villes, aussi bien dans la perspective nord-américaine que canadienne. À titre d'exemple de la standardisation identitaire opérée par les métropoles sur leurs composantes, le phénomène des banlieues qui s'accompagne depuis longtemps du déplacement quasi quotidien de dizaines de milliers de travailleurs vers les destinations généralement associées à l'emploi et au travail. D'après les données de recensement de 1996 et sur les quelque 850 000 personnes occupées travaillant à l'extérieur de leur municipalité de résidence, il appert que du « point de vue de l'origine des flux, 50% des navetteurs partent des couronnes nord et sud (Laurentides, Lanaudière, Rive-sud, Proche Rive-Sud, Vaudreuil), 40% de l'île de Montréal et 10% de Laval » (Apparicio et Grégoire 2000). Comme on peut le voir dans les chiffres pour l'ensemble du Grand Montréal, Laval contribuerait le plus petit contingent de navetteurs. Néanmoins et pour examiner ne serait-ce qu'un aspect relatif à la qualité de vie en milieu urbain, l'on comprend que les populations pauvres (41,2 % dans l'île de Montréal et 21,4 % à Laval) doivent également faire partie de l'équation car les deux tiers des populations pauvres de l'île de Montréal habitent la Ville de Montréal (Lee 2000, données de 1995). Par ailleurs, malgré le renouveau que représente l'économie du savoir et les espoirs de développement qui s'y rattachent, il demeure utile de prendre en considération les populations plus âgées dont les besoins s'avèrent au moins aussi préoccupants en termes de santé et de qualité de vie. Ainsi, il est rapporté que « le poids démographique des personnes âgées reste concentré dans la portion centrale de l'île de Montréal ... mais l'on note toutefois de petites concentrations dans la portion sud de Laval » (Séguin et Apparicio 1999). Bien qu'elle fut autrefois un *pool* tout proche, une *réserve* de ressources variées pour Montréal, Laval possède maintenant une densité dynamique qui n'est pas encore ressentie localement au niveau de l'appartenance ni au niveau de l'image de marque de l'entité. L'appartenance, de même que l'image de marque, dérivent du culturel ambiant ; pour être cohérentes, ces notions se construisent sur les caractéristiques de la ville et de sa population et elles se manifestent dans les *activités locales* de ces personnes. Parmi les phénomènes récents susceptibles de faire appel à l'*appartenance au bassin local*, l'on compte les vingt ans de l'*Orchestre symphonique de Laval*, soutenu par la communauté des affaires, et depuis peu l'émergence de l'université *UQAM Laval* et du campus de Ville-de-Laval de

l'Université de Montréal qui proposent principalement cours du soir à une clientèle adulte d'étudiants à temps partiel ; ceci n'est pas une solution idéale pour les jeunes universitaires qui doivent navetter au centre-ville après leurs études collégiales ou s'y expatrier. Au demeurant, le dépaysement du centre-ville les attire irrésistiblement. Néanmoins et malgré cela, la population de Laval continue de bénéficier d'un solde positif croissant eu égard à la migration interrégionale. Le solde des entrants-sortants aura non seulement augmenté depuis 1991, mais cette augmentation s'avère la plus forte parmi les comparables les plus fréquents : Laval +189 %, Lanaudière (croissance négative substantielle du solde), Laurentides (légère croissance négative du solde), Montérégie (croissance positive de 39 % du solde des entrants-sortants)⁸.

Pôle culturel, classe créative ou phénomène civilisationnel ?

La population de Laval dispose aujourd'hui de toute la mobilité souhaitée et elle peut, au prix des déplacements requis, participer à la vie culturelle locale et métropolitaine. Une étude récente a analysé un événement culturel montréalais, Commerce Design Montréal (CDM), une manifestation entretenue depuis 1995 à titre d'outil de revitalisation urbaine et de développement économique. L'analyse loge le concours de design CDM dans le cadre de la concurrence inter-urbaine et les auteures citent ce concours annuel à titre d'exemple d'une politique de délestage initiée par l'État [« an example of a 'fast policy'⁹ initiated by the state », Rantisi et Leslie 2006]. Les auteures avancent que les stratégies néo-libérales d'image de marque discernent la ville à titre d'espace de consommation et de créativité, et, citant Florida, que les événements s'y rapportant –comme Commerce Design Montréal, procurent à la classe créative des plateformes pour l'interaction sociale. Ce qui est mis en cause par Rantisi et Leslie (2006), ce n'est pas seulement l'initiative municipale et ses modalités faisant appel à la concurrence (un concours), c'est l'ouvrage même d'une spécialité du design dont les objets sont des produits de précision (à l'échelle) élaborés avec des outils spécialisés et complexes (la règle à dessin ou l'ordinateur) et concrètement réalisés avec des matériaux normés¹⁰. Les processus du design auxquels le concours CDM fait appel ne sont pas spontanés, pas plus que la réalisation de ses objets n'est improvisée car il résulte de l'opération CDM des environnements intérieurs concrètement remaniés. Rantisi et Leslie ont également utilisé l'approche des interviews, un cadre théorique (celui de Florida) et une recherche documentaire ; les auteures rapportent que l'événement Commerce Design Montréal fut lancé pour la première fois en 1995, que la manifestation s'est dotée en 2003 d'un guide intitulé Design Montréal tiré à 185 000 exemplaires, que 58 000 personnes ont participé au concours en votant pour les meilleures réalisations en 2004, et que 9 000

8 Source : Institut de la statistique du Québec, exploitation du Fichier d'inscription des personnes assurées (FIPA) de la Régie de l'assurance maladie du Québec (RAMQ), 18 décembre 2002. Disponible en ligne :

http://www.stat.gouv.qc.ca/donstat/societe/demographie/migr_poplt_imigr/migr_interregion_synthese.htm.

9 « ... the process of fast-policy transfer is profoundly contradictory, reproducing short-term responses and institutionally "thin" strategies. So, one of the perverse consequences of the extensive process of contracting out welfare/workfare functions to private companies at the local level, for example, has been a corresponding partial-privatization of channels of policy transfer » (Peck 2002).

10 Design d'intérieur : les matériaux et leurs usages dans les édifices publics sont régis par le Code du bâtiment du Canada et la municipalité procède à des inspections de conformité.

établissements et 700 créateurs de design se seraient inscrits au concours depuis son lancement. Hâtivement, pense-t-on, les auteurs ont dénoncé cette opération visant à doter Montréal d'une image de marque parmi les villes Unesco du design ; de plus, les auteurs déplorent non seulement la fétichisation des designers participants [« in this process, there is a fetishization of the individual designers »] mais aussi une certaine commercialisation de la sphère publique. Néanmoins depuis 1995 plusieurs locaux situés dans les bâtiments montrés à l'illustration 2 auront été rénovés et en mai 2006, Montréal était désignée « Ville UNESCO de design » après Buenos Aires (août 2005) et Berlin (novembre 2005). Dans le sillage de la théorie de la classe créative de Richard Florida, Rantisi et Leslie (2006) entretiennent, à propos des disciplines créatives, une vision distraite [en anglais, on dirait « absent-minded »] : la niche spécialisée occupée par les designers en général, et incluant ceux du bâtiment, possède sa longue histoire dans les disciplines¹¹ de l'architecture, du génie et des arts. La somme totale de ces contributions nous procure l'habitat humain comme on le connaît, c'est-à-dire nécessaire, sécuritaire, dispensieux et parfois esthétique. En d'autres mots, l'opération Commerce Design Montréal contribue depuis plus de dix ans à valoriser la robuste architecture des bâtiments industriels et commerciaux du 19^e siècle à Montréal [« an extensive stock of nineteenth century commercial and industrial buildings », Rantisi et Leslie 2006]. À la limite, on pourrait considérer toutes les spécialités du savoir comme marginales, incluant celles dont on traite ci-après pour caractériser le capital humain dont dispose la région de Laval sur son territoire où, faute de bâtiments du 19^e siècle à rénover et entretenir, une opération comme Commerce Design Montréal pareillement critérée ne pourrait être tenue avec succès à Laval.

Laval, technobourg méconnu

À l'échelle québécoise, le technobourg Laval n'est pas la région où l'on retrouve la plus marquante croissance démographique, bien que cette croissance soit robuste. En fait, les banlieues montréalaises connaissent toutes une croissance démographique substantielle. Par exemple, les régions voisines –Laurentides et Lanaudière, ont vu leur population augmenter de 27,7% et 20,3% respectivement entre 1991 et 2004. Quant à la croissance de la population de Laval pour la même période, elle est de 13,3%, alors que celle de Montréal se chiffrait à 3,4% (ISQ 2004). Comme l'historien américain Joel Kotkin (2005) l'a démontré, les banlieues accueillent un grand nombre d'entreprises technologiques et Laval illustre cette tendance. En effet, 6,7 % de sa population active en 2001 œuvrait dans le secteur des services professionnels, scientifiques et techniques (S-PST) alors que cette proportion était de 7,7 % à Montréal à la même période. Cependant, parmi toutes les régions québécoises et les technopoles canadiennes, seules les régions Laurentides et Laval ont connu une croissance de l'emploi dans le secteur des secteurs PST entre 2001 et 2003, c'est-à-dire après l'éclatement de

¹¹ À Montréal, les institutions suivantes s'occupent de design et de planification urbaine: département Design Art de l'Université Concordia, École de design industriel de l'Université de Montréal, École de design de l'Université du Québec à Montréal, École d'architecture de l'Université de Montréal, Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal, School of Urban Planning de l'Université McGill, École supérieure de science de la gestion de l'UQAM ; Architecture de paysage (UdeM) ; Chaire de recherche du Canada en patrimoine bâti, Chaire UNESCO en paysage et environnement, Chaire en paysage et environnement - (UdeM). Chaire de recherche du Canada sur le patrimoine urbain, Chaire de recherche du Canada en études urbaines et régionales - (Uqàm).

la bulle technologique. L'avantage que Laval Technopole (le secteur industriel-affaires) s'est ménagé aura été de ne pas miser trop exclusivement sur l'informatique et les télécommunications (e-Pôle – le 'Super Creative Core' de Stolarick, Florida et Musante, 2005) au détriment de sa propre diversité héritée de l'Agropôle et du Biopôle. Ville de Laval dispose par conséquent d'un quatuor de clusters porteurs.

Il ne fait pas de doute que pour plusieurs la théorie de Richard Florida s'avère séduisante car au-delà de la localisation des clusters industriels et de la concentration urbaine, elle met l'accent sur certaines dimensions sociales de l'économie de la culture et du savoir. Néanmoins, Marc Levine, historien à l'University of Wisconsin à Milwaukee, a démontré que les indices utilisés par Florida sont tirés de données des régions métropolitaines qui incluent indistinctement banlieues et ville centre. Surtout, la thèse Florida dessaisit la famille de son rôle dans le développement métropolitain lui-même en escamotant les banlieues où résident tout de même 75% de la population des villes nord-américaines.

À Laval, la région soutient depuis 1939 le secteur de la biotechnologie auquel se greffent aujourd'hui d'autres rayonnements reliés de près aux sciences de la santé. Ce cluster occupe 3 300 employés gravitant autour du noyau initial de l'Institut de microbiologie et d'hygiène de Montréal installé à Laval-des-Rapides en 1939 et disposant de 142 acres ou 6 213 723 pieds carrés (Bélanger 2004), plus tard devenu l'INRS (Institut Armand-Frappier). Malgré les délais, la réalisation de la Cité du savoir de Laval est encore attendue et le plein développement de Laval dans l'économie du savoir reste en devenir.

L'émergence de Laval à titre de technopole

16

Laval a connu une évolution lente et féconde. Plusieurs de ses collectivités, par exemple Sainte-Rose, ont conservé leurs caractéristiques distinctives à titre de lieux reconnaissables, et Saint-Vincent-de-Paul et Saint-Martin possèdent pour leur part une longue histoire à titre de collectivités indépendantes. Encore aujourd'hui, l'on compte à Laval plus de 1 800 bâtiments centenaires ou plus anciens; ceux-ci pourraient constituer un actif de grande valeur dans les années qui viennent¹². Avec le recul de l'agriculture, Laval s'est développée de plus en plus comme une banlieue dortoir classique et en 1967, elle comptait 200 000 habitants. Depuis, la région a poursuivi sa croissance beaucoup plus rapidement que Montréal en termes économiques et sur le plan démographique. Pour la période 1981-2001, Laval affiche un gain de quelque 86 000 résidents alors que le Montréal d'avant 2002 avait capturé 52 000 habitants. Le taux de croissance de Laval fut de l'ordre de 32%, presque dix fois plus élevé que celui de Montréal¹³. Autrefois région agricole avec ses villages dispersés, fondés pour la plupart au 18^e siècle, Laval possède maintenant un statut régional de technopole en émergence. Dans les années 1930, l'Institut Armand-Frappier (IAF) fut aménagé à Laval dans le but de contribuer à la recherche en matière de santé publique, en particulier par la découverte de vaccins. Vers 1969, l'IAF fut rattaché au réseau de l'Université du Québec pour en devenir un centre spécialisé. Une importante décision politique fut prise en 1986, par laquelle un comité interministériel sur le développement du Grand Montréal reconnaissait le

¹² "Ville de Laval: Histoire et patrimoine architectural", Ville de Laval, 1983.

¹³ "Montreal Region: Planning at Peace with the Future", Demographia, November 1, 2003.

besoin d'inscrire la région métropolitaine de Montréal dans la mouvance des pôles de croissance en misant sur les nouvelles infrastructures modernes que sont (i) la capacité universitaire, (ii) le capital de recherche, et (iii) les agglomérats ou clusters industriels existants. Parmi les recommandations formulées à cette époque, on soulignait que l'accent devrait porter principalement sur les secteurs suivants : technologies avancées, aéronautique, technologies spatiales, télécommunications, microélectronique, technologies de l'information et biotechnologies. La Ville de Laval, à titre de participante au processus, voulut alors établir un pôle de croissance des activités de recherche et de développement (Klein, Manzagol, Tremblay et Rousseau 2004). Non seulement l'IAF a-t-il contribué à un assemblage université-industrie, mais il a concouru à sa manière à l'établissement d'un parc scientifique. L'année suivante, en 1987, l'Institut Armand-Frappier et une corporation de développement de la Ville de Laval mirent sur pied un parc des sciences et des technologies avancées qui allait devenir, en 1995, Laval Technopole. Dans la mesure où l'IAF était propriétaire d'une grande partie des terrains où les entreprises allaient s'établir, l'organisme se voyait dans une position favorable pour mettre en valeur sa propriété foncière et sa mission. Ce type de développement se conçoit sur le long terme et il a fallu que les institutions que sont la municipalité et cette composante universitaire s'entendent sur un but commun au bénéfice de l'économie du savoir. C'est à l'IAF toutefois que revenait la tâche d'élaborer des processus de recrutement, de transfert technologique et de développement à potentiel de commercialisation.

L'expérience de Laval

Les buts et les objectifs de développement qui animent les administrations publiques autant que les organismes de recherche et les entreprises demeurent inchangées malgré les revirements contextuels. Lorsqu'il s'agit de développement économique et que l'accent se porte sur les segments à fort potentiel, ce sont principalement les technologies avancées qui sont sollicitées, et avec elles les personnes dont la contribution est susceptible de procurer des bénéfices. Ces avantages s'avèrent d'abord de nature cognitive, d'où la désignation d'« économie du savoir ». L'actuelle structuration régionale de Laval n'est pas entièrement récente, et les nouvelles technologies ne sont pas apparues pour remplacer du jour au lendemain un segment faible ou défaillant. Ainsi, la création de la Ville de Laval dans sa livrée actuelle remonte à 1965 alors que treize municipalités étaient fusionnées. Laval compte environ 360 000 habitants sur un territoire de 245 km² dont 30% est vert (agriculture, horticulture, parcs, golfs). Après Montréal et Longueuil, Laval est la troisième ville en importance au Québec, et l'économie s'y déploie sur les quatre pôles que sont l'agroalimentaire, les biotechnologies, les technologies de l'information, en plus du secteur industrie-affaires. En 1998, Laval Technopole occupait une superficie de 48 hectares desservie par deux autoroutes : l'autoroute des Laurentides sur l'axe nord-sud et l'autoroute Laval sur l'axe est-ouest. Ce modèle d'organisation spatiale dans l'axe des autoroutes de Ville de Laval répond aux nouveaux types de localisation des activités urbaines « sous l'influence du transport automobile qui a totalement modifié la mobilité des travailleurs, des consommateurs et des marchandises » (M.-U. Proulx 2006). Une recherche effectuée dans la deuxième moitié des années 1990 par Doloreux (1998) a révélé que les facteurs de

localisation favorables à Laval eu égard à l'implantation des entreprises sont (i) l'accès et la proximité au marché (53% des répondants), (ii) la disponibilité des terrains et leur prix relativement bas (51%) et (iii) la qualité de vie (34%). En Europe, un sondage publié en 1993 sur les facteurs de localisation auprès des entreprises aux fins d'investissement indiquait que la proximité des marchés s'avérait importante pour 19% des entreprises manufacturières, pour 30% des activités de distribution, et surtout pour 60% des activités de recherche et développement (*in* Drewe 2006:258). Dans ces deux études portant (i) sur Ville de Laval et (ii) sur la communauté européenne, aucune autre rubrique que la *proximité des marchés* lucratifs (incluant l'accès et le facteur immobilier à titre de facteur local) ne reçoit l'assentiment de plus de 50% des répondants eu égard à la localisation des entreprises orientées savoir. Par ailleurs, dans l'étude européenne citée par Drewe (2006), les facteurs relatifs à la qualité de vie reposent sur l'attrait général du lieu pour 39% des entreprises lorsqu'il est question d'implanter des bureaux et pour 20% pour les activités de R&D. Or, parmi les éléments de la qualité de vie, l'on peut certainement compter sur l'environnement physique de type campus retenu par Laval Technopole en 1995, c'est-à-dire à l'époque même où les études citées étaient menées.

L'expérience canadienne

Au Canada, le développement des filières technologiques s'est avéré presque exclusivement de type suburbain, favorisant les secteurs moins densément peuplés ; ce fut le cas non seulement à Ottawa, mais aussi dans les banlieues tentaculaires de Toronto. Et dans les faits comme on le constate en 2005, la ville de Toronto elle-même comptait 40 000 emplois en moins par rapport à 1991 alors que les régions avoisinantes ont affiché une croissance rapide de la population et de l'emploi¹⁴. Dans un autre ordre d'idée, une étude empirique des caractéristiques d'entreprise du domaine des biotechnologies au Canada a procédé à l'examen du système national d'innovation ainsi que l'infrastructure régionale disponible pour cette industrie. Il est apparu que la littérature portant sur l'industrie canadienne de la biotechnologie fait figure de parent pauvre par rapport aux études menées aux États-Unis. Selon l'analyse de Bagchi-Sen et Scully (2004), le secteur canadien s'avère innovant et tourné vers l'extérieur. Outre les conditions d'affaire spécifiques de la recherche scientifique et du développement des produits et des procédés, il appert ici aussi que les préférences de localisation s'avèrent des facteurs importants dans le processus d'innovation et de commercialisation pour les entreprises consacrant des efforts substantiels à la R&D, et ce sont, dans le cas de Ville de Laval : l'accès aux scientifiques, aux universités, aux compagnies pharmaceutiques et au financement.

Capacité d'innovation

Dans une autre étude (Beckstead et Brown 2006), les auteurs rapportent que les villes comptant une population dépassant 4 millions entretiennent en moyenne une proportion de 6,3 % de leurs emplois en science et génie alors que les villes entre 100 000 et 249 999 de population affichent une moyenne de 3,3 % d'emplois dans ces secteurs spécialisés. L'étude

¹⁴ Derek Raymaker, "Price Pressures changing the mix of housing", *Globe and Mail*, April 12, 2005; "Business eyes suburbs, but city doesn't blink", *Toronto Star*, June 20, 2005

portait spécifiquement sur la composition des ressources humaines en science et génie dans 316 villes nord-américaines de plus de 100 000 habitants; Laval n’y est pas expressément mentionnée mais le Montréal métropolitain fait bonne figure eu égard à la progression au chapitre des emplois en science et génie depuis 1981 (sur 20 ans). La région métropolitaine de Montréal affiche une croissance de sa proportion de ce type d’emploi, passant de 2,6 à 5,5% (de toutes les villes comparées, Montréal se classe au 3^e rang parmi celles qui ont le mieux progressé au Canada, avec Ottawa en tête 5,2 à 11,6%, et Toronto 3,2 à 6,7%). L’étude de Beckstead et Brown (2006) établit un lien entre la taille de la ville et la proportion des emplois en science et génie à titre de caractéristique manifestée sur les vingt années examinées (1981-2001). Des données récentes pour Laval montrent en effet que des diplômés universitaires s’ajoutent annuellement à la population de Laval au double du rythme provincial entre 2001 et 2003: croissance des diplômés de 13,2% à Laval et de 7,0% au Québec dans les domaines suivants –santé (Laval+53,6%, Qué.+11,7%), –sciences naturelles et génie (Laval+11,6%, Qué.+5,2%), –sciences sociales et humaines (Laval+9,8%, Qué.+7,1%)¹⁵. D’intérêt pour Ville de Laval, l’analyse du portefeuille des grappes industrielles du Québec par Pierre-Paul Proulx (2006:38) identifie les filières à l’intersection desquelles le Québec aurait avantage à rechercher des créneaux de développement : ce sont « les secteurs de la biologie, des technologies de l’information, de la nanotechnologie »; or, Laval est présente dans au moins deux de ces trois secteurs.

Sécurité (sentiment de)

La perception populaire veut que la criminalité augmente avec la taille des villes ; cette croyance doit être relativisée. Polèse et Tremblay (2005) ont identifié les quatre villes nord-américaines les plus violentes en la Nouvelle-Orléans (20 homicides par 1000 habitants), suivie de Birmingham, Mobile et Los Angeles. Pour sa part, New York (pop. 21 millions h.) ne figure pas dans la liste des 20 villes les plus violentes en Amérique du Nord: une ville sera plus sécuritaire lorsque le taux de criminalité exprimé dans le nombre d’homicides par 1000 habitant sera inférieur. Les villes canadiennes, sans égard à la taille, affichent des taux d’homicides parmi les moins élevés. Nous retenons le taux de criminalité car cet indicateur est obtenu par les mêmes méthodes aux USA et au Canada (Gannon 2001). Nous avons procédé à l’analyse des données disponibles pour les années 1994 à 2000 à Laval et les résultats s’affichent comme suit:

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Homicides (taux/1000 hab.)
Ville de Laval	(n) 6	5	4	8	7	7	7	Laval (2000): 0,02
Québec (prov.)	128	140	150	128	139	140	148	Québec (prov.): 2,0

Figure 7: Taux d’homicide, Laval et Québec (prov.), 2000 (Simon 2000).

¹⁵ Source : ISQ, Diplômés au baccalauréat par domaine d’études selon le sexe, Laval et ensemble du Québec, 2001-2003, Disponible en ligne : <http://www.stat.gouv.qc.ca/regions/profils/profil13/societe/education/bac>.

À titre de comparaison, Fedorowycz (2000) rapporte que « parmi les régions métropolitaines de recensement dont la population se situe entre 250 000 et 499 999 habitants, Halifax a déclaré le taux d'homicides le plus élevé (2,25), suivie de Victoria (2,20), alors que Hull (0,39) et London (0,53) ont déclaré les taux les plus faibles ». Ville de Laval n'est pas une RMR (région métropolitaine de recensement), mais sa population la situe dans cette plage entre 250 000 et 499 999 habitants.

Vers l'économie du savoir

Les développements récents, et surtout les domaines des technologies avancées, ont fait apparaître l'importance du secteur tertiaire dans l'économie postindustrielle. Dans les secteurs traditionnels de l'économie, la clé du succès repose sur la disponibilité des matières premières, sur la réduction des coûts non seulement des matières premières elles-mêmes, mais aussi des coûts de la main d'œuvre et du transport. Pour être compétitives et afin de maintenir leurs avantages concurrentiels, les villes doivent de plus être en mesure de fournir des infrastructures modernes de transport, des terrains, une main-d'œuvre abordable et productive, sans compter quelques avantages fiscaux. L'environnement naturel n'avait habituellement que deux fonctions : servir comme source ou réservoir de matières premières, ou contribuer à satisfaire aux besoins d'enfouissement ou de remise en circulation des déchets. Par ailleurs, les villes qui réussissent à percer dans les nouvelles filières de l'économie du savoir disposent d'un capital de risque abondant, de centres d'aide aux PME et d'autres réseaux d'affaires dynamiques, mais surtout d'un capital humain notoirement scolarisé (Saxenian 1994; DeVol 1999). On dira alors que les villes du savoir doivent être en mesure d'engendrer, de cultiver ou d'attirer et de conserver les talents dans leur giron. Ceci ne signifie pas pour autant que la localisation soit devenue un facteur économique désuet, bien au contraire. Comme en témoigne Silicon Valley, la proximité spatiale des activités économiques demeure fondamentale. Ce qui s'ajoute pour l'économie du savoir, c'est l'importance primordiale –pour les firmes au moment de se localiser, d'avoir accès aux talents locaux, de les garder ou de les attirer dans cette ville. Selon nombre d'études réalisées aux États-Unis et au Canada, entre autres par Paul Gottlieb (1995), Richard Florida (2002), Meric S. Gerlter et collaborateurs (2002) et par Susan M. Walcott (2002), les talents choisiraient la ville correspondant le mieux à *leurs aspirations personnelles, familiales et professionnelles*. Pour d'autres, (Kotkin 2000; Kotkin et Siegel 1999) les critères de qualité de vie en milieu urbain seraient d'une autre nature et incluraient le coût de la vie, le temps de navettage et le degré de stimulation intellectuelle et sociale dans leur domaine. Pour leur part, Manuel Castells et Peter Hall (1994:26) empruntent un autre paradigme; ils sont plus catégoriques et concluent que les talents cherchent d'abord et avant tout un milieu de travail intellectuellement stimulant: « *People do not live in milieux of innovation because of quality of their life or beauty of their nature... they rely on the simple and fundamental fact that of being the depository of the most advanced knowledge in electronics and on its capacity to generate the next generation of such knowledge by processing the flows of information through its social networks and professional organizations* ». (Castells et Hall 1994)

À l'instar de Rogerson (1999) qui a cerné un problème avec le classement des villes du savoir, nous concevons qu'il faut élargir la perspective des classifications car celle-ci repose

exclusivement sur des données de recensement et autres grands indicateurs statistiques. À titre d'exemple, vous avez vu plus haut que les facteurs sécurité publique (la criminalité par la lunette des homicides), de même que la capacité d'innovation susceptible de résulter des emplois en science et génie, sont eux-mêmes des critères mouvants ; pour leur part, les emplois issus des disciplines créatives elles-mêmes (design, arts et sciences humaines) ne sont généralement pas inclus dans la comptabilité de l'« innovation ». DGT...

Accents signifiants (densité, formation universitaire)

Parmi les caractéristiques urbaines qu'il faut souligner à propos de Laval, l'on compte la densité de population. Au Québec, Laval se classe au deuxième rang en termes de densité de population par kilomètre carré de territoire. Les données disponibles faisant état de la densité de population se lisent comme suit (données 2005) : Montréal (région 06) 3 761 hab/km² ; Laval (région 13) 1 506 hab/km² ; Montérégie (région 16) 124 hab/km². Toutes les autres régions affichent une densité égale ou inférieure à 36 hab/km².¹⁶

Selon les données de l'Institut de la statistique du Québec, la population des personnes détenant des qualifications universitaires en science et technologie au Québec a connu une augmentation de l'ordre de 17,1 % entre 1996 et 2001, le même taux de croissance qu'à Laval. Les régions affichant des taux similaires (17,1 ~ 20,4 %) sont : Montréal, Outaouais, Chaudière-Appalaches, Laval et Lanaudière. La région des Laurentides, pour sa part, affiche une croissance de l'ordre de 30,3 % de personnes détenant un emploi exigeant des qualifications universitaires en science et technologie. La région des Laurentides ne produit pas ses diplômés universitaires.

21

En examinant de plus près la distribution des ressources humaines spécialisées en S-T et détenant une formation universitaire, l'on note d'abord que la population active concernée (25-64 ans) affiche une croissance de 1,7 % à compter de 1997 pour s'établir en 2001 à 4 millions de personnes (Québec prov.). Dans le même intervalle, les ressources humaines qualifiées en ST-u ont augmenté dix fois plus vite (croissance des RHST-u – 17,8 %). Pour sa part durant la même période de 1996 à 2001, Laval a connu une croissance de ses ressources humaines universitaires en S-T de l'ordre de 17,5 %, en quatrième position au Québec après Montréal (+27,9%), la Capitale-Nationale (+21,1 %), et l'Outaouais (+18,8 %), qui sont toutes trois des régions où rayonnent des centres universitaires.

Malgré que Laval ne produise pas les universitaires en science et technologie (à l'exception des quelque 200 personnes œuvrant à l'INRS–Institut Armand-Frappier), la région de Laval se situe systématiquement dans le voisinage immédiat des résultats pour l'ensemble du Québec eu égard : (i) aux activités de R-D à l'interne –Québec territoire (+29 %) et Laval (+26 %) ; (ii) à la part de l'emploi des ressources humaines en science et technologie – Québec territoire (17,1 %) et Laval (17,1 %), et (iii) aux ressources humaines en science et technologie détenant un diplôme universitaire –Québec territoire (17,8 %) et Laval (17,5 %).

¹⁶ ISQ. Évolution et distribution de la population par région administrative, superficie et densité, Québec, 1971-2006. Source en ligne : http://www.stat.gouv.qc.ca/donstat/societe/demographie/dons_regnl/regional/203.htm

Aucune autre région, disposant ou non d'au moins un centre universitaire, n'affiche un profil aussi conforme à l'ensemble, comme si Laval s'avérait un microcosme du Québec par rapport aux thèmes étudiés afin de cerner les motifs des entreprises de technologies avancées pour s'installer dans la région de Laval (*emploi RHST ... R-D à l'interne ... population RHST-u*). Pour compléter ce portrait de Laval, l'on constate que les filières qui caractérisent Laval se présentent comme suit : (i) les caractéristiques de Laval en termes de filières industrielles ne sont pas exclusives, (ii) les caractéristiques fortes de Laval sont les mêmes que celles des régions concurrentes, incluant Montréal elle-même et ailleurs autour de la métropole.

Panorama et conclusion

À Laval si l'on en croit la majorité de nos répondants, un centre-ville traditionnel, de facture métropolitaine, ne s'avère pas nécessaire – n'est pas souhaité, et n'ajouterait pas à la qualité de vie. De plus, si l'on voulait faire de la prospective urbaine sur les fondements de la théorie de Richard Florida, il manquerait à la notion de qualité de vie – non pas les critères liés directement et indirectement à un centre-ville, mais les impératifs gravitant principalement autour d'écoles publiques de qualité, autour de l'accès à la propriété résidentielle et autour de quartiers où vivre en paix (Tremblay, Rogerson et Chicoine 2008) sans distinction de classe.

La théorie du développement économique régional de Richard Florida repose sur trois T – technologie, talent et tolérance à titre de clichés pour évaluer et classifier la compétitivité et la vitalité des villes ou des agglomérations. Et d'autre part, l'économie du « secteur créatif » répondrait à l'acronyme TAPE (en anglais) pour : Technologie et innovation, Arts et culture, Professions et management, Éducation et formation.

C'est toutefois dans la géographie régionale qu'il faut rechercher les lignes de force caractéristiques de l'archipel d'Hochelaga : un réseau routier et ferroviaire en complément et en prolongement du réseau fluvial et des paysages de villégiature agrémentés par des cours d'eau en abondance. Ces caractéristiques se traduisent aujourd'hui dans des valeurs environnementales et la préservation des espaces publics. Nos répondants, en particulier ceux du secteur des biotechnologies, prisent la disponibilité de terrains et d'édifices modernes, et les compagnies biotech œuvrent dans des laboratoires sur mesure et à la fine pointe du développement ; il aurait été plus difficile et onéreux d'implanter ces installations dans une trame urbaine plus dense et plus ancienne. À Laval, les infrastructures municipales datent de la fin du 20^e siècle, les collectivités habitent principalement des unités unifamiliales et la priorité accordée au développement des affaires s'avère un succès pour la région.

Vers le milieu des années 1980, la Ville de Laval établit un pôle de croissance des activités de recherche et de développement de sorte que l'Institut Armand-Frappier et une corporation de développement de la Ville de Laval mirent sur pied un parc des sciences et des technologies avancées qui allait devenir, en 1995, Laval Technopole. Après Montréal et Longueuil, Laval est la troisième ville en importance au Québec, et l'économie s'y déploie sur les quatre pôles que sont l'agroalimentaire, les biotechnologies, les technologies de l'information, en plus du secteur industrie-affaires, une composition qui ne doit pas surprendre quand 30 % du territoire est réservé aux usages verts. Par ailleurs, les classiques facteurs de localisation opèrent fortement selon la règle de la proximité des marchés si importante pour les activités de

recherche et développement. Les préférences de localisation corporatifs s'avèrent des facteurs importants dans le processus d'innovation et de commercialisation pour les entreprises consacrant des efforts substantiels à la R&D, et ce sont, dans le cas de Ville de Laval : l'accès aux scientifiques, aux universités, aux compagnies pharmaceutiques et au financement. Des données récentes pour Laval montrent en effet que des diplômés universitaires s'ajoutent annuellement à la population de Laval au double du rythme provincial entre 2001 et 2003. Malgré que Laval ne produise pas les universitaires en science et technologie, la région de Laval se situe systématiquement dans le voisinage immédiat des résultats pour l'ensemble du Québec eu égard aux activités de R-D à l'interne et à la part de l'emploi des ressources humaines en science et technologie.

Références

- AZARD, M.-M. (1981) *L'évolution de la notion d'espace en Amérique du Nord du XVIe au XVIIIe siècle*. Dans : Histoire et épistémologie de la géographie. Bulletin de la section de Géographie, tome LXXXIV. Ministère des universités, Comité des travaux historiques et scientifiques, sous la direction de Philippe Pinchemel. Paris, Bibliothèque nationale.
- APPARICIO, P. et GRÉGOIRE, G. (2000) *Les migrations alternantes à Montréal : genre et âge de l'organisation spatiale des navettes*. Atlas du navettage de la RMR de Montréal.
- BAGCHI-SEN, S. et SCULLY, J.L. (2004) *The Canadian environment for innovation and business development in the biotechnology industry: A firm-level analysis*. European Planning Studies 12 (7): 961-983 Oct. 2004.
- BECKSTEAD, D. et BROWN, W.M. (2006) *Innovation Capabilities: Comparing Science and Engineering Employment in Canadian and U.S. Cities*. Micro-Economic Analysis Division, Statistics Canada, January 27, 2006.
- BÉLANGER, B. (2004) *Biographie abrégée du Dr Armand-Frappier*. Musée Armand-Frappier.
- BERG, B. L. (1989) *Qualitative Research Methods for the Social Sciences*. Boston, Allyn and Bacon.
- BURGESS, J. (1996) *Focusing on fear: the use of focus groups in a project for the Community forest unit*. Countryside Commission. Area, 28 (2) : 130-135.
- BURGESS, J., LIMB, M. et HARRISON, C. M. (1988) *Exploring environmental values through the medium of small groups: 1. Theory and practice*. Environment and planning A, 20:309-326.
- CALLOT, É. (1957) *L'histoire et la géographie au point de vue sociologique*. Paris : Éditions Berger-Levrault.
- CAMERON, J. (2005) *Focussing on the focus group*. Dans HAY, Iain (ed.) *Qualitative research methods in human geography*, 2nd edition. Melbourne, Oxford University Press, pp. 156-174.
- CASTELLS, M. et HALL, P. (1994) *Technopoles of the World*. London: Routledge.
- COLLIN, J.-P., DAGENAIS, M. ET POITRAS, C. (2002) *L'archipel de Montréal: un territoire d'analyse pour faire l'histoire d'une ville-région (1825-2001)*. Sixième Conférence internationale d'histoire urbaine, Édimbourg, septembre 2002.
- DAGENAIS, M. (2002). *Se rapprocher de la nature : le rôle de la villégiature dans le processus de suburbanisation de la région de Montréal (1850-1950)*. Deuxième table-ronde internationale d'histoire de l'environnement, University of Leicester, juin.
- DALY, H.E. et COBB, J.B.jr (1994) *For the common good. Redirecting the economy toward community, the environment and sustainable future*. Second edition, updated and expanded. Boston : Beacon Press.
- DOLOREUX, D. (1998) *Politique technopolitaine et territoire: le cas de Laval*. Canadian Journal of Regional Science/Revue canadienne des sciences régionales, XXI:3, (Autumn/automne 1998), 441-460.
- DREWE, P. (2006) *How to assess urban competitiveness in the ICT age?* Dans: Compétitivité urbaine à l'ère de la nouvelle économie. Tremblay, G.-G. et Tremblay, R. (dir.). Québec: PUQ.

- EASTON, G., EASTON, A. et BELCH, M. (2003) *An experimental investigation of electronic focus groups*. *Information and management*, 40 : 717-727.
- FEDOROWYCZ, O. (2000) *L'homicide au Canada – 2000*. Juristat, Statistique Canada – No 85-002-XPF Vol. 21 no 9.
- FLORIDA, R. (2002) *The Rise of the Creative Class*. New York: Basic Books.
- FLORIDA, R. (2004) *Cities and the Creative Class*. Routledge (UK).
- GANNON, M. (2001) *Feasibility Study on Crime Comparisons Between Canada and the United States*. Ottawa: Canadian Centre for Justice Statistics, Statistics Canada.
- GERTLER, M.S. et al. (2002) *Competing on Creativity*. Toronto: Institute on Competitiveness and Prosperity, University of Toronto.
- GIBBS, A. (1997) *Focus groups*. *Social research update*, 19.
- GOSS, J.D. (1996) *Introduction to focus groups*. *Area*, 28 (2) : 113-114.
- GOSS, J.D. et LEINBACH, T.R. (1996) *Focus groups as alternative research practice: experience with transmigrants in Indonesia*. *Area*, 28 (2) : 115-123.
- GOTTLIEB, P. (1995) *Residential Amenities, Firm Location and Economic Development*. *Urban Studies*. 9 : 1413-1436.
- GREENBAUM, T.L. (2001) *Online focus groups are no substitute for the real thing*. Quirk's marketing research review, June.
- HANNA, D. B. (1998). *Les réseaux de transport et leur rôle dans l'étalement urbain de Montréal*. Dans H. Capel et P.-A. Linteau (dir.) Barcelona-Montréal. Desarrollo Urbano Comparado/Développement urbain comparé. Barcelona : Publicacions de la Universitat de Barcelona, p. 117-132.
- HARRISON, C. M. et BURGESS, J. (1994) *Social constructions of nature: a case study of conflicts over the development of Rainham Marshes*. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 19 (3) : 291-310.
- HOLBROOK, B. et JACKSON, P. (1996) *Shopping around: focus group research in North London*. *Area*, 28 (2) : 136-142.
- HOLLANDER, J.A. (2004) *The social contexts of focus groups*. *Journal of Contemporary Ethnography*, 33 (5) : 602-637.
- HUGHES, E.C. (1949) *Social change and status protest : An essay on the marginal man*. *Phylon*, X, 58-65.
- Hydro-Québec (1982a) *Localisation des frayères et utilisation des hauts-fonds par la faune ichtyenne*. Centrale Rivière-des-Prairies. Remplacement de l'évacuateur de crue et arasement d'un haut-fond. Rapport complémentaire. Août 1982.
- Hydro-Québec (1982b) *Programme de suivi environnemental des milieux humain et naturel*. Centrale Rivière-des-Prairies. Remplacement de l'évacuateur de crue et arasement d'un haut-fond. Rapport complémentaire. Juillet 1982.
- JACKSON, P. et HOLBROOK, B. (1995) *Multiple meanings: shopping and the cultural politics of identity*. *Environment and planning A*, 27 : 1913-1930.
- KLEIN, J.-L., MANZAGOL, C., TREMBLAY, D.-G. et ROUSSEAU, S. (2004) *University-Industry Interrelations in Montréal in the Reconversion to the Knowledge Economy*. Research Note no 2004-08A, Canada Research Chair on the Socio-Organizational Challenges of the Knowledge Economy, Télé-université/Uqàm.
- KOTKIN, J. (2005) *The New Suburbanism. A realist's guide to the American future*. The Planning Center.
- LANG, R. (2006) *The Sociology of the Creative Class*. Dans TREMBLAY, D.-G. et TREMBLAY, R. (dir.) La compétitivité urbaine à l'ère de la nouvelle économie. Québec : Presses de l'Université du Québec.
- LAMARRE, J. (2006) *La pêche à l'alose au Barrage de la Rivière des Prairies*. Quebecpeche.com.
- LEE, K.K. (2000) *Urban poverty in Canada: A statistical profile*. Conseil canadien de développement social, avril 2000. En ligne: <http://www.ccsd.ca/pubs/2000/up/>.

- LEVINE, M.V. (2004) *La « classe créative » et la prospérité urbaine: Mythes et Réalités*. Conférence prononcée à l'INRS Urbanisation Culture et Société, Montréal, 20 mai 2004.
- LITTLE, C. E. (1975) *Preservation policy and personal perception: a 200-million-acre misunderstanding*. Dans R. BRUSH, R., FABOS, J. G. et ZUBE, E. H. (eds) Landscape assessment : values, perceptions and ressources. Stroudsburg, Dowden, Hutchinson and Ross, pp. 46-58.
- MAROIS, C. (2002) *Dynamiques agricoles dans les territoires périurbains à Montréal : situation présente et future*. Communication présentée lors du Colloque La dynamique des territoires en milieu périurbain et le patrimoine naturel et culturel 26-27 et 28 avril 2006 au campus Longueuil (Université de Montréal).
- PAQUETTE, M. (1976) *Histoire de l'Île Jésus de 1636 à Ville de Laval*. Sainte-Rose: Éditions d'Antan.
- PECK, J. (2002) *Political Economies of Scale: Fast Policy, Interscalar Relations, and Neoliberal Workfare*. First proof #9066 Economic Geography Vol. 78 No. 3.
- PECK, J. (2005) *Struggling with the Creative Class*. Journal of Urban and Regional Research. Vol. 29.4, Dec. 2005, 740–770.
- PÉPIN, P. (1983) *Les caractéristiques agricoles de l'île-de-Montréal et de l'île-Jésus*. L'Assomption : MAPAQ.
- POLÈSE, M. et TREMBLAY, R. (2005) *Le classement des villes dans l'économie du savoir: une analyse intégrée des régions urbaines canadiennes et américaines*. The Canadian Geographer / Le Géographe canadien. Volume 49 No. 2. Juin 2005.
- PROULX, M.-U. (2006) *Les mouvements géoéconomiques et les territoires de soutien à l'innovation*. Dans: Compétitivité urbaine à l'ère de la nouvelle économie. Tremblay, G.-G. et Tremblay, R. (dir.). Québec: PUQ.
- PROULX, P.-P. (2006) *La compétitivité des villes canadiennes en Amérique du Nord*. Dans: Compétitivité urbaine à l'ère de la nouvelle économie. Tremblay, G.-G. et Tremblay, R. (dir.). Québec: PUQ.
- RANTISI, N.M. et LESLIE, D. (2006) *Branding the design metropole: the case of Montréal, Canada*. Area 38.4, 364–376.
- ROGERSON, R.J. (1999) *Quality of Life and City Competitiveness*. Urban Studies. 36(5-6) : 969-985.
- SAGARIN, E. (1969) *Odd Man In. Societies of deviants in America*. Chicago : Quadrangle Books.
- SECOR, A. (2004) *'There is an Istanbul that belongs to me': Citizenship, space, and identity in the city*. Annals of the Association of American Geographers, 94 (2) : 352-368.
- SÉGUIN A.-M. et APPARICIO, P. (1999) *Le vieillissement à Montréal: dynamique intramétropolitaine*. Observatoire métropolitain de la région de Montréal, Cahier 99-05, 1999.
- SHERRADEN, M. (1995) *How to do Focus groups*. Dans IDA Evaluation handbook. St-Louis, Center for social development, University of Washington, p.62-67.
- SIMON, H. (2000) *Statistiques 2000 sur la criminalité*. Québec: Ministère de la sécurité publique.
- STOLARICK, K., FLORIDA, R. et MUSANTE, L. (2005) *Montréal's Capacity for Creative Connectivity: Outlook & Opportunities*.
- Ville de Montréal (2005) *L'évolution de l'emploi à Montréal 1981-2001. Les grands constats*. Direction de la planification stratégique, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine.
- TREMBLAY, R., ROGERSON, R. et CHICOINE, H. (2008) *Indicators and rankings of place quality, economic competition and community living in the city*. Interventions Économiques. 37(1).
- WALCOTT, S.M. (2002) *Analyzing an Innovative Environment : San Diego as a Bioscience Beachhead*. Economic Development Quarterly. 16(2): 99-114.
- ZEIGLER, D. J., BRUNN, S. D. et JOHNSON, J. H. (1996) *Focusing on Hurricane Andrew through the eyes of the victims*. Area, 28 (2) : 124-129.