

— LA MAÎTRISE DE L'URBANISATION AUX ABORDS DES ÉTABLISSEMENTS INDUSTRIELS DANGEREUX : UNE DIFFICULTÉ DE MISE EN ŒUVRE EN FRANCE ET AU QUÉBEC ?

Jean-Christophe Blesius, Doctorant
Institut d'Urbanisme de Paris (IUP)
Université de Paris-Est à Créteil
Lab'Urba

Courriel :
jc.blesius@gmail.com

RÉSUMÉ

Cet article se propose de mener une réflexion sur la thématique de la maîtrise de l'urbanisation, au regard des risques industriels dits majeurs. Après un bref retour sur les risques majeurs que peuvent connaître les espaces urbanisés et les réponses qu'ils peuvent apporter, nous proposerons de porter une focale sur le Québec et la France. Ces deux territoires se distinguent fortement au regard de la prise en charge réglementaire des questions de l'usage du sol aux abords des établissements dangereux. Que l'on soit dans une optique coercitive en France ou bien dans une plus grande souplesse au Québec, la maîtrise de l'urbanisation n'est pas sans poser des difficultés aux espaces urbains. C'est ainsi que nous ouvrirons une perspective vers une autre famille de réponses qui tendrait à rendre le citoyen moins vulnérable, et qui lui inculquerait les comportements à tenir en situation de crise : l'éducation aux risques majeurs.

MOTS-CLÉS

Maîtrise de l'urbanisation, risque industriel, vulnérabilité, cohabitation habitat / industries à risques.

ABSTRACT

The article proposes to think over the theme of controlling urbanization regarding major industrial risks. After a brief return on the major risks which can impact urbanized spaces and the answers which can be brought up, we shall suggest a focus on two spaces, Quebec and France. These spaces distinguish themselves strongly with regard to the statutory coverage of questions of land use around dangerous establishments. Whether we are in a coercitive view in France or in a more flexible attitude in Quebec, control of urbanization raises difficulties for urban spaces. Thus, we shall open a window towards another family of answers which could tend to decrease citizen's vulnerability, and could inculcate him behaviors to be held in a crisis scenario: risk education.

KEYWORDS

Control of urbanization, industrial risk, vulnerability, habitat / risk industries cohabitation.

—

La ville peut être considérée comme source de problèmes variés allant de la diminution des rapports sociaux au gaspillage des terres agricoles, en passant par la violence et l'insécurité (Pruneau & Desjardins, 2003, pp. 98-99). Parmi les situations problématiques auxquelles la ville est confrontée, il y a celle dite des « risques majeurs ». En effet, le risque et la ville entretiennent une relation privilégiée depuis les origines des espaces urbanisés. Alors que ces derniers devaient combattre des fléaux tels que l'incendie ou les épidémies, les risques ont quelque peu changé de nature à tel point que les pouvoirs publics doivent faire face à une multitude de dangers. De plus, l'avènement de la puissance médiatique nous permet de suivre « les péripéties » des milieux urbains à travers le monde (Dubois-Maury & Chaline, 2004, p. 9).

Outre la possibilité d'obtenir un gain à condition d'en relever le défi (November, 2002, p. 123), le risque dans la ville apparaîtrait comme « *la possibilité de perdre ce à quoi l'on accorde de l'importance* » (D'Ercole & Metzger, 2008). Il est souvent admis que le risque est la conjonction d'un « aléa » (source du danger) et d'une « vulnérabilité » (cible du danger). Cependant, il possède également une dimension subjective qui se traduit par une « *appréciation [...] largement déterminée par un mode de représentations propre à chacun* » (Martinais, 1996, p. 33). Ainsi, un individu pourra avoir une aversion profonde pour un élément qu'il considérera comme un risque important, à l'inverse de son voisin qui n'éprouverait aucun ressenti vis-à-vis de cette même situation.

Le risque, c'est également la dimension non concrétisée de la « catastrophe ». Il s'agirait d'un « *événement dramatique suivi de graves conséquences* » (Dubois-Maury & Chaline, 2004, pp. 10-11). Il existe également une part de subjectivité au regard de cette thématique puisque la question se pose quant au « seuil » au-delà duquel un événement sera caractérisé en catastrophe.

Par le prisme du risque industriel majeur, cet article se propose de mener une réflexion sur une réponse particulière, visant à traiter des espaces de cohabitation étroite entre les entités industrielles et le reste de la ville, souvent occupé par des équipements ou des constructions résidentielles. En effet, nous proposerons de discuter de la thématique dite de « maîtrise de l'urbanisation », ce qu'elle sous-entend, et de ses conséquences spatiales au sein de deux espaces particuliers localisés de part et d'autre de l'Atlantique : la France et le Québec. Auparavant, il nous apparaît nécessaire de revenir sur la notion de risque majeur et des réponses apportées pour y faire face.

— LE RISQUE INDUSTRIEL MAJEUR, SOUS ENSEMBLE D'UNE GRANDE FAMILLE

LES VILLES SONT CONFRONTÉES À UNE MULTITUDE DE RISQUES MAJEURS

Dans les années 1980, H. Tazieff propose une définition du risque majeur : « [...], c'est la menace sur l'homme et son environnement direct, sur ses installations, la menace dont la gravité est telle que la société se trouve absolument dépassée par l'immensité du désastre » (cité dans Larrouy-Castera & Ourliac, 2004, p. 13). Ainsi, une circulaire du 29 novembre 1987 statue sur le concept de risque majeur : il s'agit de « la survenue soudaine et inopinée, parfois imprévisible, d'une agression d'origine naturelle ou technologique dont les conséquences pour la population sont dans tous les cas tragiques en raison du déséquilibre brutal entre besoins et moyens de secours disponibles » (IFEN, 2006, p. 373). Cependant, s'agissant d'un risque, il convient d'ajouter la dimension du « probable » puisque la survenue de l'événement est synonyme de catastrophe. E. Zimmermann emploie également des propos du même ordre tels que « hors du commun » ou « conséquences d'une ampleur exceptionnelle » (Zimmermann, 1996, p. 11). Bien que d'occurrence très rare, le risque majeur doit être connu des milieux urbanisés, mais quels sont les différents types de risques auxquels ils peuvent être confrontés ? Le centre de Sécurité civile de la ville de Montréal nous propose une classification (Ville de Montréal, 2006, p. 8) dont en voici les principales catégories :

- ce sont d'abord les *risques naturels* qui incluent notamment les risques de désordres climatiques, le risque sismique et le risque d'inondations majeures ;
- ce sont ensuite les *risques technologiques* qui comprennent principalement les risques d'accidents industriels majeurs en site fixe, les risques liés au transport de matières dangereuses, ceux liés au transport collectif des personnes (avions, trains, métro, autobus, véhicules nautiques), et ceux liés aux biotechnologies et au nucléaire. À cette liste doivent également être ajoutés les risques liés aux ruptures de barrage ;
- puis, nous pouvons mentionner les *risques d'épidémies et de pandémies*, qui sont traités par les responsables de la santé publique ;
- enfin, ce sont les *risques de troubles sociaux*, tels que le terrorisme, sabotage, émeutes, prises d'otages, tueries massives, pillage à grande échelle, etc.

La ville regorge donc d'un nombre important de risques potentiels ; et l'objet étudié, le risque industriel n'est finalement qu'une composante de la grande famille des risques technologiques. Dans la province du Québec, il est possible de trouver le terme de « contraintes anthropiques ». Ces dernières concer-

nent « *les activités humaines qui génèrent des contraintes majeures pour l'occupation du sol à proximité* » (Caron, 2006, p. 18). Bien qu'ils fassent moins de victimes que les risques naturels, les risques industriels sont d'autant plus effrayants, du fait de leur caractère soudain et violent, et des effets à long terme qu'ils peuvent engendrer par les pollutions chroniques du sol et de l'eau notamment. De plus, « *la contiguïté des personnes et des bâtiments accélère les phénomènes de diffusion* » (Dauphiné, 2005, pp. 162-163). En effet, il s'agit là d'un facteur aggravant un accident puisqu'il constitue un des maillons du probable effet dit « domino ». « [...], *l'urbanisation tend à augmenter effectivement les risques influant à la fois sur les aléas et sur les différents paramètres de vulnérabilité* » (Pigeon, 2005, pp. 68-69). Cependant, cette contiguïté n'a pas que des désavantages puisqu'elle permet néanmoins de mobiliser, sur un espace restreint et de manière rapide, les secours en cas de catastrophe.

En tout état de cause, le choix est-il fait de faire cohabiter les industries sources de risques majeurs avec les constructions qui les environnent en France et au Québec ? Si tel est le cas, quelles sont alors les réponses qui permettraient d'atteindre cet objectif ?

FACE AUX RISQUES INDUSTRIELS MAJEURS, DES RÉPONSES VARIÉES

Au regard des risques industriels majeurs, les réponses qu'apportent les sociétés urbanisées peuvent être de plusieurs ordres. C'est d'abord la mise en œuvre des mesures dites de « mitigations », terme employé au Québec synonyme de mesures de réduction du risque à la source. Elles consistent en l'emploi de procédés techniques issus des sciences de l'ingénieur, actifs ou passifs, et qui se révèlent particulièrement efficaces.

C'est ensuite la gestion de crise faisant directement suite à une catastrophe. Il s'agira de mobiliser et de coordonner les acteurs de la sécurité civile pour combattre les incendies, secourir les populations et les évacuer. Cette réponse précède celle du rétablissement qui consiste à mobiliser des ressources pour redonner « vie » au milieu sinistré, mais également pour effectuer un suivi psychologique des victimes.

Pour améliorer au mieux les réponses en temps de crise et faire face au minimum d'imprévus possibles, les sociétés urbanisées vont mettre en place deux familles de réponses se situant dans la dimension ante-catastrophe. Il s'agit de l'information sur les risques, et de la maîtrise de l'urbanisation. Bien qu'obtenir une information transparente sur les risques qui nous entourent apparaît comme un droit reconnu par tous et qui peut se décliner en plusieurs dispositifs (éducation, concertation, etc.), la maîtrise de l'urbanisation pourrait

être une réponse intéressante dans le sens où elle veut « corriger » les situations héritées du passé. En effet, de nombreux espaces urbanisés laissent au chercheur la possibilité de découvrir des secteurs de cohabitation étroite entre des entités industrielles dangereuses et des constructions, souvent résidentielles. Mais en quoi consiste cette réponse ? Est-elle appliquée de la même manière selon les pays ? C'est en ce sens que nous proposons une démarche comparative entre les espaces montréalais et parisiens, qui se distinguent largement au regard de cette famille de réponses.

— LA MAÎTRISE DE L'URBANISATION ET SA DIFFICILE MISE EN OEUVRE

PRINCIPES THÉORIQUES ET HISTORIQUES

L'idée d'une maîtrise de l'urbanisation n'est pas nouvelle. « *Dès l'antiquité [...], on trouve le souci, certes embryonnaire, de poser des règles minimales de cohabitation entre les activités génératrices de nuisances et les habitations, puisque dans la Grèce Antique était déjà affirmé le principe d'une séparation entre la vie urbaine et ses activités* » (Rasse, 2009, pp. 13-14). Selon cette auteure, la France pourrait être considérée comme pionnière en matière de dispositifs de cohabitation entre la ville et l'industrie, comme en témoigne un décret impérial de 1810. Ce décret instaura les notions « d'établissements classés » et « d'autorisations préalables » en fonction du degré de nocivité de ces entités. Ces dispositions ont-elles été efficaces ? Il apparaîtrait que non puisqu'elles « *se révélèrent d'application difficile en des périodes d'intense croissance urbaine* » (Chaline & Dubois-Maury, 1994, p. 42).

Bonnaud et Martinais font remonter le début de la problématique du voisinage des industries avec le milieu environnant à partir des années 1970. Cela s'explique, entre autres, par l'émergence de préoccupations environnementales, et d'accidents qui ont fait l'objet d'une couverture médiatique tels que Feyzin dans les années 1960, dans le sud de Lyon. Il fallait donc trouver un moyen de permettre la continuation du développement industriel tout en protégeant les espaces environnants. C'est ainsi que vont émerger, en France, la loi de 1976 sur les installations classées pour la protection de l'environnement, et celle de 1987 relative à l'organisation de la sécurité civile, renforcées par les deux directives européennes Seveso. La loi de 1987 serait, selon Bonnaud et Martinais, une « *rupture dans la façon d'envisager la cohabitation entre la ville et l'industrie* » (Bonnaud & Martinais, 2005, p. 11). Cette loi pose déjà les principes de restrictions foncières aux abords des usines pour « *améliorer la sécurité des populations riveraines en préservant le développement indus-*

triel » (2005, p. 12). Cependant, si elle empêche de nouvelles constructions, celles qui préexistent ne sont que peu impactées par cette loi, ce qui aurait même tendance à dévaloriser ces quartiers. Pour ces auteurs, d'une manière générale, les différents textes de loi ou de réglementations n'ont pas pour but d'éliminer toutes les divergences de points de vue sur cette question, mais plutôt de concilier ces intérêts en axant les dispositifs sur tel ou tel aspect, comme le serait, par exemple, le dispositif du Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) que nous aborderons plus loin pour le cas français. D'une manière générale, une maîtrise de l'urbanisation peut prendre différentes formes :

- cela peut être la limitation des constructions à venir dans une zone déterminée ;
- ou bien le renforcement du bâti existant ;
- mais aussi la suppression de constructions existantes ;
- et enfin, la restriction des usages du sol (MEDDTL, 2007, p. 28).

La section suivante analysera la prise en charge de cette réponse dans les arsenaux réglementaires des espaces étudiés.

UNE RÉGLEMENTATION IMPORTANTE EN FRANCE

Selon l'article 12 de la directive européenne Seveso II, « *Les États membres veillent à ce que les objectifs de prévention d'accidents majeurs et la limitation des conséquences de tels accidents soient pris en compte dans leurs politiques d'affectation des sols et/ou dans d'autres politiques pertinentes* » (Nicoud, 2011, p. 54). Le « et/ou » est important puisque cela laisserait une grande souplesse aux États membres quant à la mise en œuvre d'un tel dispositif. Cela pourrait expliquer les différences importantes en la matière au sein des pays de l'espace européen.

Comme abordé précédemment, la France possède une longue histoire quant aux dispositifs qui traitent de la question de la maîtrise de l'urbanisation. Portons une focale sur l'actuel dispositif du PPRT. Après la catastrophe de Toulouse en 2001, de très nombreuses questions ont émergé telles que « *comment a-t-on pu en arriver là ?* » Ou bien, « *faut-il bouter les installations industrielles dangereuses en dehors des agglomérations ?* » (cité dans Le Parisien, le 24 septembre 2001 et repris par Bonnaud & Martinais, 2005). D'une manière générale, ces deux auteurs font un retour sur les discours employés dans la presse au regard de la thématique de la localisation des entités industrielles dans la ville (Bonnaud & Martinais, 2007). Tandis que certains propos convergent vers un éloignement de ces « bombes » (J.-L. Touraine, 1er adjoint au

maire de Lyon, cité par *Libération* du 25 septembre 2001, cité dans Bonnaud & Martinais, 2007, p. 17), d'autres vont plutôt dans le sens d'une cohabitation du fait de l'impossibilité de « déménager » toutes les installations (François Ascher, *Libération* du 26 septembre 2001, cité dans Bonnaud & Martinais, 2007, p. 17). Mais comme le précisent ces auteurs, il s'agit là de vives réactions faisant directement suites à l'événement de Toulouse.

En 2003, la loi qui en découlera, plus communément appelée loi « Bachelot », renforce l'arsenal juridique existant pour la maîtrise de l'urbanisation. « *Les catastrophes ont la vertu d'engendrer des processus de réflexion qui auraient dû être initiés bien plus tôt* » (Héreau, 2004, p. 74). Ce dispositif d'action publique est néanmoins vu comme une solution devant permettre de « *résorber les situations difficiles héritées du passé* » (Préfecture de Seine-et-Marne, 2010, p. 7). C'est un instrument nouveau, mais comme le précisent Bonnaud et Martinais, il est basé sur l'expérience des plans de prévention des risques naturels, apparus au milieu des années 1990 (2007, p. 97).

Ce dispositif permet de mettre en œuvre des mesures foncières concrètes telles que, lorsqu'elle est reconnue d'utilité publique, la procédure de l'expropriation. Il peut être également instauré sur un périmètre établi par la municipalité, un droit de préemption, qui la rend prioritaire sur toutes les ventes s'y déroulant. Enfin, cela peut être la procédure du délaissement qui permet à un propriétaire de mettre la commune en demeure d'acquérir le logement (Dubois-Maury & Chaline, 2004, pp. 97-98). Cependant, « *l'effectivité des mesures d'intervention foncière prévues par le législateur suscite de nombreuses interrogations : il est en effet à redouter que la mise en œuvre de ces nouveaux instruments ne se déroule pas sans difficultés et sans lenteurs* » (Héreau, 2004, p. 100). Pour les financer, un accord tripartite doit être signé après l'approbation du plan entre l'industriel, la collectivité et l'État. Existe-t-il une situation similaire outre-Atlantique ?

UNE RÉGLEMENTATION PLUS SILENCIEUSE AU QUÉBEC

La réglementation dans la province québécoise est sans commune mesure par rapport à la France. La province établit cependant des zones en fonction des « impacts » qui en découleront. Leur délimitation se fonde sur des approches déjà utilisées aux Pays-Bas. « *Les niveaux de risque sont exprimés sous la forme de chances de décès par année en fonction de la distance de la source de risque* » (Belghe & Caron, 1994, p. 25). En se basant sur les références du « Emergency Response Planning Guideline » (ERPG), il existerait quatre zones : la zone à risque de mortalité, la zone à risque d'incapacité, la zone à risque d'inconfort et la zone à risque de détectabilité (Pagé-Bélanger, 2011,

pp. 17-17). Mais ces zones font-elles l'objet d'une maîtrise de l'urbanisation ? La réponse est négative puisqu'elles ne sont pas utilisées à des fins de restriction de l'usage du sol concernant l'existant : « *contrairement à plusieurs pays européens, le Canada et le Québec accusent un retard important en ce qui concerne l'intégration des risques industriels à l'aménagement du territoire* » (Morneau, 2011, p. 32). Il en serait de même pour d'autres pays d'Europe : « *en Belgique, en Espagne, [...] et en Suisse, il n'existe aucune disposition réglementaire contraignante quant aux distances séparant les établissements industriels des zones d'habitations. L'appréciation des distances de sécurité est laissée aux autorités municipales ou territoriales* » (Langellier, 2004, p. 45).

Morneau rappelle à quel point il peut être pénalisant pour une municipalité d'appliquer une « *disposition restrictive* » qui entraînerait, entre autres, la perte de revenus fiscaux (Morneau, 2011, p. 37). Selon lui, ce serait une des raisons qui expliquerait pourquoi les municipalités ont laissé se bâtir des résidences aux alentours des industries à risque. « *[...] l'expérience démontre que, après l'établissement de lieux d'enfouissement sanitaire, les terrains avoisinants ne font pas toujours l'objet de restrictions d'usages. Souvent, les municipalités y autorisent la construction d'habitations sans tenir compte des normes minimales de localisation imposées lors de l'établissement de ces immeubles* » (Caron, 2006, p. 19). De plus, pour beaucoup de personnes rencontrées au sein de la province, l'absence d'accident majeur sur le sol québécois pourrait constituer un autre élément d'explication de cette absence de réglementation coercitive.

— LES CONSÉQUENCES SPATIALES DE LA MAÎTRISE DE L'URBANISATION

La mise en œuvre de cette réponse n'est pas sans difficultés, même dans le cas français où il existe un cadre réglementaire significatif. Le financement des mesures foncières et le départ des industries peuvent constituer des facteurs qui pénalisent cette famille de réponses.

DES DIFFICULTÉS LIÉES AUX FINANCEMENTS DES MESURES FONCIÈRES

Cela prendrait de nombreuses années pour faire revenir « *la campagne aux portes des usines* » (Bonnaud & Martinais, 2005), encore faut-il que les villes le puissent ou le veuillent. Est-il possible de financer le coût de cette désurbanisation ? Selon F. Barthélemy, en France, « *les mesures d'urbanisme (préemption, délaissement, expropriation) pourraient concerner entre 12 000 et 35 000 logements (individuels ou collectifs) pour une population de 35 000 à 100 000 habitants... Le coût total des mesures de préemption, délaissement et expropria-*

tion, ainsi que le déplacement des logements sociaux, est estimé entre 1 200 et 3 500 millions d'euros sur vingt ans, dont la moitié sur les dix premières années » (Dubois-Maury & al., 2007, p. 34). Bien que le Ministère en charge de l'environnement ait trouvé ces chiffres surestimés, nous pouvons prendre conscience de l'important coût que représente la mise en œuvre de ce type de réponse. Pour aller encore plus loin, L. Michel, Directeur général de la prévention des risques au ministère en charge de l'environnement, affirme que le « *total des coûts de mesure foncière ou leur équivalent en investissements de réduction des risques à la source tourneront probablement autour de 2,5 à 3,5 milliards d'euros (hors gros chantiers à périmètres spécifiques où l'on connaît de très grandes difficultés)* » (DRIRE, 2008, p. 67). En cette période difficile au regard des questions économiques, est-il réaliste de penser pouvoir trouver les financements de l'ensemble des mesures foncières prescrites par les PPRT ?

De plus, il n'y a pas de délai fixé concernant la signature de la convention tripartite (État, industriel, municipalité), essentielle au financement des mesures foncières après l'approbation du PPRT. Nous pouvons donc émettre l'hypothèse que cela provoquera des difficultés tant dans la discussion que dans la mise en place de ces mesures après l'approbation du plan qui instaure des zones d'expropriation ou de délaissement. « *La seule sanction du défaut de signature de cette convention l'est au détriment des mesures de maîtrise foncière : tant qu'elle n'a pas été conclue, il n'est pas possible d'instaurer le droit de délaissement et la déclaration d'utilité publique de l'expropriation ne peut être prononcée [...]* » (Billet, 2005, p. 115).

DES INDUSTRIES PARFOIS SOUS PRESSION POLITIQUE

En France, malgré le dispositif contraignant du PPRT, des situations se retrouvent complètement bloquées. C'est le cas des villes de Vitry-sur-Seine et de Villeneuve-le-Roi dans le Val-de-Marne, où règne une pression pour le départ de dépôts pétroliers, compromettant la réalisation de projets urbains. C'est particulièrement le cas à Vitry-sur-Seine accueillant une partie du projet de Seine-Amont où devrait se localiser, entre autres, une gare du Grand-Paris Express. La question du déménagement des usines dangereuses est particulièrement présente dans certaines portions de l'espace francilien.

En l'absence de dispositifs contraignants au Québec, des projets peuvent voir le jour car ils peuvent faire l'objet de discussions et de réorientations pour ne pas augmenter la vulnérabilité. C'est le cas d'un projet d'urbanisme nommé Contrecœur qui prend place aux abords d'une importante zone industrielle. Cependant, cette démarche reste ponctuelle et cette pratique n'est pas sans conséquences puisque non seulement le risque zéro n'existe pas, mais le pro-

moteur n'était pas tenu de réorganiser son projet. Il existe des exemples où c'est l'industrie elle-même qui se voit autoriser la construction de nouvelles installations. En effet, l'entreprise « Canterm Terminaux Canadiens » a pu débiter en 2007 la construction de plusieurs cuves de stockages d'hydrocarbures à proximité directe des habitations. La thématique de la délocalisation n'est pas pour autant inexistante car des mobilisations existent pour s'engager activement vers une nouvelle définition de la vocation de ce territoire industriel.

D'une manière générale, la fédération des chambres du commerce du Québec ne se prononce pas en faveur de la délocalisation. En effet, il faudrait selon elle, « *rechercher des moyens d'assurer une cohabitation plus harmonieuse entre elles [les industries] et les résidants voisins* » (FCCQ, 2010, p. 16). Cette fédération insiste sur le fait qu'aucune des parties, c'est-à-dire industries ou résidences, acceptent de « partir ». Les premières mentionnent l'antériorité de leurs installations, tandis que les secondes « *invoquent la primauté de la sécurité des personnes* ». « *Pour ces raisons, il ne nous paraît pas réaliste de penser créer des zones tampon d'une largeur significative dans les milieux urbains déjà densément bâtis. S'engager dans cette voie, c'est courir après des débats improductifs et pénibles* » (p. 16).

Au regard de ce qui a été dit sur la délocalisation, est-ce que la tendance à l'éloignement *a posteriori* de l'industrie perdure aujourd'hui, ou bien est-il tenté de trouver un moyen de favoriser « l'acceptation » de ces entités par le milieu qui les entoure ?

— CONCLUSION : VERS UNE ÉDUCATION AUX RISQUES MAJEURS ?

Cet article a permis de montrer à quel point la réponse « maîtrise de l'urbanisation » fait face à des enjeux et des difficultés majeures, qui poussent à élargir la réflexion vers d'autres réponses qui permettraient d'envisager une meilleure cohabitation entre la ville et son industrie. Outre les mesures de réduction du risque à la source qui continuent d'être mises en œuvre par les acteurs industriels, il semble intéressant de porter une focale sur une réponse qui tend à se développer de manière significative tant au Québec qu'en France : l'éducation aux risques majeurs. Aussi appelée éducation à la sécurité civile, cette dernière se veut transmettre des connaissances auprès des jeunes, connaissances qui doivent être mises en pratique par la suite dans une démarche d'exercice et d'évaluation.

Comme le rappelle J. Donze qui revient sur cette complexité qui a tendance à fragiliser les organisations, « *les principaux enjeux sont donc bien ceux de l'information et de l'élaboration d'une culture du risque, et ceux d'une gestion globale et territorialisée qui repose sur une meilleure connaissance des vulnérabilités du territoire* » (Donze, 2004, p. 465). Bien que ne permettant pas de contrecarrer l'ensemble des difficultés inhérentes à la maîtrise de l'urbanisation, serait-il possible de voir dans cette démarche une des orientations qui permettrait de transmettre aux individus une information pérenne sur les risques qui les entourent, ce qui aurait pour conséquence de les rendre moins vulnérables dans les espaces urbanisés qui constituent leurs lieux de vie ?

— BIBLIOGRAPHIE

Baudelle, G. (2001). Doit-on déménager les usines dangereuses à la campagne ? *Inter Régions* (239), 10-13.

Belgue, D. et Caron A. (1994). *Détermination des contraintes de nature anthropique.* Ministère des Affaires Municipales, Direction Générale de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire, Québec.

Billet, P. (2005). La reconquête foncière des zones exposées à un risque technologique. In Camproux-Duffrène, M.-P. (dir.), *Les risques technologiques - La loi du 30 juillet 2003* (pp. 107-119). Presses Universitaires de Strasbourg.

Blancher, P. et Marris, C. (1998). Maîtrise de l'urbanisation et risques industriels majeurs. *2001 Plus* (46), 31-44.

Bonnaud, L. et Martinais, E. (2005). Des usines à la campagne aux villes industrielles. *Développement durable et territoires.* [en ligne] Disponible sur : <http://developpementdurable.revues.org/749>

Bonnaud, L. et Martinais, E. (2007). Ecrire la loi - Socio-genèse de la loi Bachelot du 30 juillet 2003. *Programme Risque Décision Territoire - Premier rapport scientifique de fin de contrat (1/4).* Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable, RIVES (ENTPE).

Caron, A. (2006). Contraintes anthropiques et gestion des risques 101. *Urbanité*, 18-20.

- Chaline C. et Dubois-Maury, J. (1994).** *La ville et ses dangers*. Paris : Masson.
- Dauphiné, A. (2005).** *Risques et catastrophes. Observer, spatialiser, comprendre, gérer*. Paris : Armand Colin.
- D'Ercole, R. et Metzger, P. (2008).** Enjeux territoriaux et vulnérabilité : une approche opérationnelle. *Actes du colloque national Vulnérabilités sociétales, risques et environnement. Comprendre et évaluer (Toulouse, 14-16 mai)*.
- Donze, J. (2004).** Les risques technologiques. In Wackermann, G. (dir.), *La géographie des risques dans le monde* (pp. 443-466). Paris : Ellipses.
- DRIRE, (2008).** 3èmes Assises Nationales des Risques Technologiques. DRIRE du Nord-Pas-de-Calais, Douai.
- Dubois-Maury, J. (2002).** *Les risques industriels et technologiques*. Problèmes politiques et sociaux, 882. Paris : La Documentation française.
- Dubois-Maury, J. et Chaline, C. (2004).** *Les risques urbains*. Paris : Armand Colin.
- Dubois-Maury, J. et al. (2007).** *Faisabilité politico-juridique, dans la perspective du développement durable, de dispositifs d'indemnisation, de compensation des risques technologiques, pollutions et nuisances*. Programme interdisciplinaire Développement urbain durable, CNRS, Rapport final.
- FCCQ, (2010).** *Mémoire sur la cohabitation entre les particuliers et les entreprises industrielles*. Fédération des chambres du commerce du Québec.
- Héraud, A. (2004).** *De la maîtrise de l'urbanisation et des risques industriels : une impossible équation ?* Mémoire de DEA, Université de Limoges, France.
- IFEN, (2006).** La société face aux risques majeurs. *Les synthèses*, 373-389.
- Langellier, F. (2004).** *L'urbanisme face aux risques technologiques : Prévenir, aménager, préserver - Etude des cas de Gennevilliers, Argenteuil, et Champs-sur-Marne*. Mémoire de DESS en urbanisme et aménagement, Institut Français d'Urbanisme, Université de Paris 8 - Saint-Denis, France.
- Larrouy-Castera, X. et Ourliac, J.-P. (2004).** *Risques et urbanisme : risques naturels, risques technologiques, prévention, responsabilités*. Paris : Le Moniteur.
- Martinais, E. (1996).** Gestion du risque industriel et conflits territoriaux, le cas de Saint-Fons. *Revue de géographie de Lyon*, 71 (1), 31-44.
- Martinais, E. (2010).** L'écriture des règlements par les fonctionnaires du ministère de l'Ecologie - La fabrique administrative du Plan de prévention des risques technologiques. *Politix*, 23 (90), 193-223.

MEDDTL, (2007). *Le plan de prévention des risques technologiques (PPRT) - Guide méthodologique.* Direction de la Prévention des Pollutions et des risques - Direction Générale de l'Urbanisme de l'Habitat et de la Construction, Paris.

Morneau, C. (2011). *La gestion des risques d'accidents industriels majeurs : Etat de la situation sur le territoire de la Pointe-de-l'Île.* Mémoire de stage, CSSS de la Pointe-de-l'Île, Montréal, Québec.

Nicoud, F. (2011). Catastrophes et réglementation d'urbanisme. *RISEO*, (2011-3), 49-69. [en ligne] Disponible sur : <http://www.riseo.fr/-Revue,53-#page82>

November, V. (2002). *Les territoires du risque : le risque comme objet de réflexion géographique.* Bern : Peter Lang.

Pagé-Bélanger, R. (2011). *Risques industriels et aménagement du territoire - La Table de concertation aménagement et environnement de la Pointe-de-l'Île.* Mémoire de travail dirigé, institut d'urbanisme de la faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal, Québec.

Pigeon, P. (2005). *Géographie critique des risques.* Paris : Economica.

Préfecture de Seine-et-Marne (2010). (Note de présentation). *Plan de Prévention des Risques technologiques de la société KERAGLASS de la commune de Bagnaux-sur-Loing*, approuvé par arrêté préfectoral le 10 août 2010.

Pruneau, D. et Desjardins, G. (2003). L'éducation au développement urbain : Quelle éducation pour quels développements ? *Education relative à l'environnement*, 4, 97-111.

Rasse, G. (2009). *Les plans de prévention des risques technologiques au prisme de la vulnérabilité. Le point de vue du juriste.* Thèse de doctorat, Ecole Nationale Supérieure des Mines de Paris, France.

Ville de Montréal (2006). *Politique de sécurité civile de l'agglomération de Montréal.* Centre de Sécurité civile de Montréal.

Zimmermann, E. (1996). De l'usage de la cartographie dans l'appréhension des risques technologiques majeurs. *Revue de géographie de Lyon*, 71(1), 11-16.