



Retour de mission : Vancouver (Canada) de février à septembre 2020

Dans le cadre d'un projet de recherche sur les lieux de travail des ouvriers contemporains, financé par la région Pays-de-la-Loire (dispositif PULSAR), l'aire métropolitaine de Vancouver (Canada) a été choisie comme cas d'étude, en vis-à-vis des aires urbaines de Paris et de Nantes étudiées par ailleurs. En effet, la tertiarisation des économies urbaines a non seulement transformé la nature des emplois ouvriers, depuis l'industrie vers les services (logistique, nettoyage, déchets), mais aussi leur localisation, depuis les faubourgs et banlieues industrielles vers des parcs d'activités très périphériques.

L'objectif de ce terrain à Vancouver était de répondre à la question suivante : **comment l'évolution des lieux de travail des classes populaires est-elle pensée et prise en compte par les politiques locales et régionales ainsi que par les organisations associatives et syndicales ?**

Les deux photos ci-contre permettent de saisir l'évolution des espaces où travaillent les ouvriers de Vancouver. La première photo (en haut) a été prise dans le quartier vancouverois de **Grandview-Woodland**, situé juste à l'est de l'hyper-centre de Vancouver (« *downtown* »). Faubourg industriel et portuaire (le trafic maritime y est intense), ce quartier offre des logements assez bon marché (des logements sociaux et des logements dégradés), des emplois manuels peu qualifiés, des services publics, associatifs et syndicaux. S'y trouvent donc de nombreuses ressources pour les classes populaires, mais aussi des nuisances variées qui y limitent encore la gentrification. La seconde photo (en bas) a été prise dans le « parc d'affaires » **Campbell Heights**, situé dans la commune de Surrey, à plus de 50 km de Vancouver *downtown*. Cette vaste zone industrielle, qui s'étendra à terme sur plus de 1 000 ha, accueille principalement de grands entrepôts, et donc des emplois ouvriers de manutentionnaires et de caristes, ce que ne laisse pas toujours deviner des façades soignées. Aucun logement ne se trouve à proximité. Les services, uniquement marchands, sont minimaux au sein de la zone. Seul une ligne de bus à faible fréquence la dessert.

Malgré le contexte sanitaire contraignant, 34 entretiens avec des cadres des gouvernements locaux, de l'agence de mobilité, d'organisations syndicales et d'associations ont été réalisés. Des événements et des documents de politiques publiques et de planification territoriale ont été analysés en complément.

Nicolas RAIMBAULT

Géographe, Maître de conférences, Nantes Université, ESO Nantes UMR 6590 CNRS
nicolas.raimbault@univ-nantes.fr

Crédit photos : N. RAIMBAULT, mars 2020

