

## **Étude sur la gouvernance régionale des agglomérations Toledo-Casacavel (Parana, Brésil)**

Yvan Desbiens , Professeur Associé au **Dep. des Sc. Hum. à l'Université du Québec à Chicoutimi (UQAC) 555, boulevard de l'Université, Chicoutimi (Québec) G7H 2B1, Canada**  
Boursier (CNPq) et Professeur invité à la Maîtrise en Développement Régional et Économie Rurale à l'**UNIOESTE (Université d'État de l'Ouest du Parana) CAMPUS DE TOLEDO, Rua da Faculdade, 645 - Cx. P. 520 - Jd. La Salle - TOLEDO - PR, Brasil**  
Post-doctorant en Développement Régional à l'UNIOESTE - l'UQAC  
PhD (Université Laval, technologies éducatives).

**Co-auteur:** Jefferson Andronio Ramundo - Doutor, Prof. UNIOESTE, Economia.

**Co-auteur:** Jandir Ferrera de Lima - PhD, Prof. UNIOESTE Economia.

### **RÉSUMÉ**

Ce travail soulève la question du développement d'agglomérations urbaines connexes du point de vue de l'expansion et de la politique urbaine, dans une perspective régionale. Cette vision d'expansion urbaine appréhendée couvre l'analyse de l'axe Cascavel-Toledo, en sachant que le problème d'analyse locale puisse dépendre aussi des contextes socio-économiques plus larges. L'étude a été réalisée à partir d'une méthodologie de groupe DELPHI adaptée, à partir d'un questionnaire contenant des critères socio-économiques pour une "croissance économique viable" et administré aux experts politiques et économiques locaux. Le questionnaire a présenté la question suivante : « Quels sont les principaux problèmes actuels et futurs de l'axe Cascavel-Toledo? » Les réponses à cette questions ont servi à définir un consensus socio-économique régional à partir de l'expérience et la compétence individuelle des interviewés, dans l'analyse des tendances de croissance économique de l'Axe Cascavel-Toledo..

**Mots clé :** consensus, urbanisation, DELPHI, conurbation, intégration urbaine, développement régional, économie

### **ABSTRACT**

This work raises the question of the development of related urban centers from the point of view of the expansion and the urban policy, always from the growing regional settled. This vision of apprehended urban development covers the analysis of the axis Cascavel-Toledo, by knowing that the problem of local analysis can also depend on the broader socio-economic contexts. The study was carried out starting from an adapted methodology of DELPHI group, starting from a questionnaire containing any socio-economic criteria's for a "economic growth viable" in order to manage it with the political and economic experts local. The questionnaire, presented the following question: "Which are the principal current and future problems Axis Cascavel-Toledo?" The answers to this question were used to define a regional socio-economic consensus starting from the experiment and the individual competence of the people interviewed, in the analysis of the economic growth trends about the Axis Cascavel-Toledo.

**Key words:** consensus, urbanization, DELPHI, conurbation, urban integration, regional development, economy

## INTRODUCTION

La forme territoriale de cette région et la jeunesse (milieu du 21<sup>e</sup> sc.) du peuplement soulignent que des modifications socio-économiques significatives se produisent dans des espaces réduits et durant des périodes restreintes. Les données spatiales et chronologiques livrent une lecture évolutive empruntée pour un degré de développement associé aux ressources naturelles disponibles. L'étude du développement régional, en tant qu'analyse pluridisciplinaire, tente ici de tracer un portrait socio-économique ou un cliché systémique du mode de vie de l'agglomération qui fait l'objet de cette étude. Face au phénomène mondial d'urbanisation, quatre défis se présentent: la globalisation de l'économie, la ségrégation sociale et spatiale, une urbanité et une manière démocratique de gouverner l'urbain à inventer (Domenach-Chich G., 2).

Historiquement, il est intéressant de constater que Toledo-Cascavel, tout en étant de peuplement récent (50 ans et plus) vit un déploiement, un problème de croissance accélérée. La nécessité de la diversification des produits et des services correspond à un besoin pour soutenir la production locale afin de profiter des exigences du marché local, national et international. On observe alors des *phases de croissance* comme la transition d'une économie pionnière basée sur la ressource brute vers une économie plus spécialisée orientée impérieusement sur la transformation multi-ouvrée et diversifiée des biens et services. Cette mutation économique *essime* de nouvelles firmes (petites et moyennes) la plupart du temps soutenues par l'initiative, la recherche et la haute technologie. La réalité socio-économique régionale évolue graduellement et atteint progressivement des niveaux de rupture vers une maturité d'organisation (modernisation) plus complexe, plus diversifiée.

Ce processus de changement peut aisément survenir à l'intérieur d'une période équivalente à un siècle et moins, et même à l'intérieur d'une décennie. Car le capital public et le capital privé sont susceptibles de créer de toute pièce et à court terme, des agglomérations importantes qui transcendent la ressource et passe directement par exemple à une fonction urbaine administrative (Brasilia, Brésil), touristique (Porto Seguro, Brésil), ludique (Las Vegas, États-Unis) ou autre.. Cependant, traditionnellement, les niveaux de développement successifs de l'activité régionale passant à partir des activités d'exploitation dites primaires, s'orientent ensuite pour répondre à une demande et une compétition plus sophistiquées des marchés internes et externes vers des activités de transformations de produits de pointe, des activités tertiaires de services plus ciblés.

### Perspectives générales

La plate-forme physique du Parana de plus ou moins 1000 mètres d'altitude à l'Est, à l'ouest ne dépasse pas les 100 mètres et est parsemé de cuestas et de collines. Le sol est couvert d'une terre sédimentaire rouge riche et fertile bien arrosée qui permet à la fois une agriculture autant extensive qu'intensive sur environ 900 kms x 500 kms. (carte 8). On y retrouve comme activités prépondérantes autant l'élevage (bétail, poulet, moutons,...) que la culture de fruits, de coton, de céréales (maïs, soja, blé, manioc). La culture traditionnelle du café a fait place comme dans l'État de Rio à des produits agricoles moins soumis aux aléas du marché mondial. Alors l'économie locale et celle des agglomérations urbaines dépend en grande partie de l'activité agricole et des industries dérivées (agrocommercial). Ce sont justement les mutations et la modernisation des zones rurales alliées à l'hydroélectrification du Parana (Bassin d'Itaipu) qui provoquent depuis 50 ans une migration rurale importante susceptible d'engendrer et de peupler les villes de Toledo, Cascavel et Foz Iguacu. Dans cette foulée la plupart des petits villages, pour les mêmes

facteurs de polarisation urbaine, ont vu proportionnellement diminuer leur population à la recherche de revenus.

Les villes de Toledo et Cascavel sont des centres d'importance moyenne avec des populations respectives en 2005, de 105 687 hab. et de 301409 hab. pour une agglomération totale de 407 096 hab. Cette agglomération fait partie du Sud brésilien et plus précisément de la région Sud-Ouest de l'État du Parana. Elles forment par leur proximité (35 k.) et leurs similarités socio-économiques une agglomération – type. L'axe de développement Cascavel-Toledo, comme d'autres régions voisines, forme la frange pionnière agricole se développant grâce à un processus historique particulier de modernisation et d'expansion des activités du secteur agroalimentaire créant un haut taux d'excédents productifs. Ce développement relié à la croissance spécifique de la production agricole a exigé de nouveaux investissements de recherche (privés et coopératifs) dans les espèces de cultures industrielles. La dynamisation de l'intérieur du Brésil apparaît de manière plus accentuée à la fin de la décennie de 1980, mais celle-ci s'est construite sur la base des nouvelles technologies, tout en s'incorporant à la phase de modernisation de l'élevage des années 70, et qui, plus tard permettra l'industrialisation agricole.

Ainsi, les villes de taille moyenne apparaissent dispersées à l'intérieur du pays furent entraînées dans ce mouvements d'urbanisation. Dans ces villes, la production agricole et l'élevage dans le mouvement de l'expansion spatiale agricole demeurent prioritaire. Néanmoins, elles subissent l'effet d'un processus de polarisation économique généré par l'agroindustrialisation. À la suite de l'explosion de la production agropastorale et des activités agro-industrielles, beaucoup de villes moyennes se sont formées et développées dans les dernières 20 années. Pourtant, la spécialisation des activités productives est devenue nécessaire dans cette croissance des nouvelles régions devant s'intégrer au contexte national et à la dynamique spatiale du pays dans laquelle s'insère la structure productive d'une région. Dans ce sens, pour comprendre une région c'est important de comprendre la dynamique spatiale du pays et comment cette dynamique l'influence (VERONEZE, 2001).

Au Brésil, dans la période qui correspond à 1950 à 1980, la part des régions métropolitaines dans la valeur de la population brésilienne a augmenté significativement de 17.95% pour un total de 28.93% dans les années 80 et pratiquement inchangée dans le début des années 90 (Bernades, 2004). Motta (2000), dans son travail, a confirmé cette croissance du processus national de métropolisation, dans la dernière décennie, avec l'intensification de la décentralisation des activités productives. Cela signifie que les métropoles brésiennes ont déjà eu un pouvoir élevé d'attraction et/ou de *centralité* de leurs activités. D'autre part, les villes moyennes qui se sont développées à l'intérieur du pays ont aussi ce pouvoir de *centralité* et profitent de ce processus centripète de concentration pour articuler des changements dans les structures de leur développement. Les régions dynamiques produisent un fort taux d'attraction des nouveaux investissements, néanmoins, le consensus public de développement doit considérer la nature de l'espace urbain, scène de conflits et d'inégalités dans une société de plus en plus urbaine.

### **Avantages et frictions du développement urbain**

Hormis le facteur distance, les éléments frictionnels physiques sont peu nombreux; la jeunesse du peuplement (50 ans) et les récentes explosions urbaines reflètent l'homogénéité de l'espace. À partir de ces facteurs physiques et démographiques, déduire que la distance liées à l'amélioration du transport est l'une des principales frictions au développement économique et urbain du Parana apparaît justifié.

La région Ouest du Parana s'est alimenté démographiquement depuis 1930 à partir de trois corridors d'occupations (Nordeste, Est-Ouest, Sud-Ouest) créant une zone de transit et de potentiel de développement et appelé à relayer le littoral atlantique (PRDE, 2006, 40). Trois grappes urbaines se sont développées rapidement (Curitiba-Ponta-Grossa, Maringá-Londrina, Toledo-Cascavel-Foz do Iguaçu)

concentrent 56% de la population et 76% de la production de l'État du Parana (PRDE, 2006, 55), (Tableau 1, Carte 2).

<b>Tableau 1</b>	<b>Population</b>	<b>Production</b>
Curitiba-Ponta-Grossa	32%	58%
Maringá-Londrina	16%	9%
Toledo-Cascavel-Foz do Iguaçu	8%	9%

Les économies d'échelle démontrent que la croissance provoque la croissance, ce qui explique en partie que les villes dynamiques, les agglomérations en développement produisent alors progressivement des surplus et du capital disponibles, cette nouvelle richesse attire irrésistiblement les populations périphériques dans un flux continu même si leur économie est en phase de rupture. Cette *polarisation* urbaine peut être multiforme : *réticulaire* (Vance, 1970), *concentrique*, *hiérarchique* (Christaller, 1933, Löesch, 1940) et l'événement ou les événements déclencheurs de cette polarisation sont aussi variés (décision publique, privée, communautaire). La notion de *gouvernance* (Benko, 102) si elle puise ses fondements sur une plate-forme démocratique devient alors un outil socio-économique pour créer des consensus dans la planification d'un éthique urbain correspondant aux motivations sociales et à cette nouvelle *mobilité* commerciale congruente avec la nouvelle économie.

Selon Ruisseau (2000) et Souza (2000), l'étude sur les effets des futures métropoles et conurbations se produisent de manière sensible dans le contexte national et global impliquant de grands défis à surmonter. Le premier facteur découle de la propre nature de la globalisation, ce facteur surtout lié aux aspects touchant l'internationalisation de l'économie nationale. D'autres aspects importants surgissent à l'intérieur même de ces régions, comme le trafic de drogues et la criminalité, la dégradation environnementale, la crise des mouvements sociaux urbains, la fragmentation du tissu socio-político-spatial et l'ingouvernabilité démontrent que la croissance ne peut s'exercer en dehors du contrôle du pouvoir public.

## PROBLÉMATIQUE

La route fédérale 467 entre Cascavel et Toledo en voie d'élargissement à quatre voies devrait théoriquement accentuer la polarisation commerciale le long de cette artère (Carte 1). Les facteurs de polarisation et de développement économiques, particulièrement celui du transport, posent des défis de gouvernance quant au développement harmonieux du milieu industriel, commercial et résidentiel tout en protégeant la qualité de vie (carte 1) L'amélioration de la mobilité entre les deux villes soulève la problématique de la planification du développement structuré en fonction d'une activité économique accrue mais dans une intégration urbaine qui tiendrait compte de la qualité du milieu ambiant dans l'esprit du développement durable. Cette recrudescence inter municipale appréhendée des activités économiques générant une succession de nouveaux besoins en services et besoins. Ces changements urbains devraient affecter les responsabilités et les juridictions partagées des villes de Cascavel et Toledo.

La plus grande partie de la route 457 se trouve en territoire municipale de Cascavel, mais la friction des nouveaux développements avec les limites municipales étant prévisible, l'implication politique et administrative de Toledo fait partie des solutions. Il y a des complémentarités et des similitudes socio-économique entre les deux villes, néanmoins il y a selon l'expression des élus des différences quant à la perception d'une qualité de vie supérieure à Toledo. On comprend la crainte des citoyens de Toledo de perdre cette qualité de leur milieu de vie, dans la perspective d'un développement désordonné comme la génération et l'agrandissement anarchique de la zone des favelas et l'augmentation endémique des phénomènes sociaux apparentés à la drogue, à la violence, au crime qui affectent déjà la ville de Cascavel. Il s'agit là d'un problème réel de gouvernance, de croissance économique à court terme, de faire en sorte que la politique municipale puisse dominer cette croissance économique urbaine et ses effets sociaux dans

leur espace urbain respectif. Un consensus quant à une action commune des élus, des agents politiques et économiques de l'agglomération Toledo-Cascavel demeure donc à formuler et réaliser.

### Intégration Urbaine

L'homogénéité (historique, culturelle, ethnique et industrielle) urbaine entre Cascavel et Toledo pousse à l'intégration future des deux villes. D'ailleurs comme l'a démontré une recherche de maîtrise (Stamm, 2005, 142) que sur un échantillonnage de 509 personnes Cascavel-Toledo, 48,53 % se déplaçaient quotidiennement entre les deux villes ou pratiquaient un genre de mouvement pendulaire pour fin de travail ou d'études. De plus, à partir du taux de développement spatial des deux villes il est évident que les périphéries résidentielles et industrielles vont se rejoindre obligeant pour le moins un certain partage des services municipaux. Avec l'amélioration de l'infrastructure de transport l'activité inter - municipale, il est possible qu'il y ait fusion nécessaire à court terme.



### Problème de recherche et justification

La perspective de croissance de l'axe Cascavel-Toledo et de ses environs appelé à devenir un pôle régional est due en partie au développement de l'axe de développement le long de la route qui fait liaison avec la ville de Foz d'Iguaçu et de la présence de l'Axe entre Cascavel et Toledo. La particularité de ce dernier axe est la proximité géographique des deux villes formant une agglomération ou une conurbation. L'axe Cascavel-Toledo fait partie d'une région qui connaît depuis ces dernières années une accélération de croissance économique et spatiale, augmentant la proximité géographique entre les deux villes. D'autant plus, la duplication et l'élargissement de la route principale qui les relie, optimiseront les avantages immobiliers intermunicipaux comme centre stratégique commercial, industriel et public. De là, la question pour les gestionnaires publics de savoir comment gérer ce potentiel de développement et de mettre en oeuvre des politiques pour créer des conditions viables pour l'ensemble des aspects impliqués (sociaux, développement, environnementaux, ...) et formuler un modèle d'intervention à partir d'un consensus. En effet, l'extension de cette agglomération a des avantages, mais produira hypothétiquement en réciproque des problèmes d'ordre social ou environnementaux par exemple qui s'apparentent aux questions habituelles relativement à l'urbanisation contemporaine. Le pouvoir public doit considérer, dans leurs décisions et leurs actes, une planification de cet axe de développement urbain avec toutes les dimensions socio-économiques et tous les acteurs sociaux. Pour Perroux le pôle de développement n'existe pas

comme une unité isolée, mais est lié à sa région, par les flux par où se propagent les prix, les anticipations... Cette propagation économique dans ce corridor qui lie deux villes donne origine à ce que Perroux appelle un axe de développement, faisant ressortir, néanmoins, que l'axe ne se résume pas seulement à une route. Un ensemble d'activités complexes indiquent des "orientations déterminées et durables de développement territorial et dépendent surtout de la capacité d'investissement supplémentaire" (ANDRADE, 1987 : 65-66).

Le point de départ de tout abordage dans des termes de développement urbain est celui de la gouvernance et du développement durable. Ainsi, la planification urbaine et régionale doit donner, comme règle d'action, un développement qui réponde aux nécessités économiques sans compromettre la capacité des générations futures. Cette définition sera le fil conducteur des actions dans des termes d'analyse de l'axe Cascavel-Toledo, même si le problème local d'analyse dépend de contextes socio-politiques.

Ainsi, le développement durable peut être défini comme un abordage stratégique et politique, établi dans la notion de solidarité dans un espace donné, ayant comme objectif un triple dividende pour les agglomérations urbaines (efficacité économique, équité sociale et prudence environnementale).

La solidarité dans l'espace, entre les territoires en faisant de la lutte contre la pauvreté et l'exclusion une priorité. Le développement doit être global et doit considérer les exclus. La solidarité dans le temps, entre les générations d'aujourd'hui et de demain : la planète, avec sa finitude, doit être viable pour les générations futures, les décisions politiques et économiques doivent s'y intégrer à long terme.

## **OBJECTIF GÉNÉRAL**

L'objectif central de ce projet fut d'examiner la question du développement d'une agglomération en conurbation du point de vue de la croissance planifiée de la production et de la structuration urbaines en développement à l'intérieur du pays, et, spécifiquement, le cas de l'axe de développement Cascavel - Toledo, Ouest du Paraná - Brésil. L'étude devait produire un consensus ou une photo socio - économique ponctuelle des opinions de spécialistes municipaux, commerciaux et industriels sur la problématique de la croissance accélérée de l'Axe Cascavel-Toledo.

## **OBJECTIFS SPÉCIFIQUES**

En abordage stratégique, la description des caractéristiques du développement urbain au Brésil devait introduire l'objet de la présente recherche, c'est à dire trouver un consensus concernant le développement du *corridor et indirectement de la couronne* de Cascavel - Toledo. L'examen du profil structurel et dynamique de ce système urbain devait fournir les politiques prioritaires d'organisation des espaces urbains selon l'analyse des gestionnaires publics du corridor de développement Cascavel - Toledo. Des priorités ont été cernées et mises en ordre définissant par le fait une prospective d'application des politiques. Il s'agissait ensuite de compiler, de classer, d'analyser, d'interpréter significativement à l'aide des statistiques descriptives afin d'en donner une tendance et un sens. Les données cumulatives et médianes de l'ensemble des réponses et des sous-groupes devaient être prises en compte de même que les commentaires des experts. Enfin la description devait tenir compte qu'on se devait de trouver un consensus, nécessairement de nature qualitative et intuitive mais susceptible d'être chiffré pour une meilleure compréhension et meilleur usage sous une forme plus synthétique.

## MÉTHODOLOGIE

Considérant que les résultats d'une recherche strictement quantitative ne décrivent pas toujours l'ensemble des intentions des gestionnaires pour la prise de décision et généralement ne reflètent pas les nécessités réelles de la société et des organisations, la présente étude a privilégié une recherche de questions de groupe, basée sur l'opinion individuelle et anonyme d'experts sur leur perception des problèmes urbains, régionaux, économiques et sociaux de l'axe de développement Toledo-Cascavel. En fait, la méthode DELPHI fut utilisée avec adaptation significative en respectant quelques principes comme le choix d'experts (6) de premier niveau respectivement de Cascavel et Toledo (2 préfets, 2 vice-préfets, 2 secrétaires) permettant la confection du questionnaire pour la second niveau d'experts. L'administration de ce questionnaire comportait l'anonymat des réponses individuelles et la mise en ordre des problèmes prioritaires (10) par un deuxième groupe d'experts de second niveau respectivement de Cascavel et Toledo (77). Pour fins d'ordre économique et temporel, le principe des tours multiples par courrier postal ou électronique ne fut pas utilisé. L'administration du questionnaire s'est faite dans un seul temps à chaque groupe d'experts de domaines connexes (politique, commercial, industriel) par entrevue directe sans interventions verbales directrices de l'administrateur et discussions entre les participants (élimination de l'effet leadership). Dans cette enquête de groupe, les directions et les experts locaux de premier niveau ont exprimé les problèmes reliés au voisinage de deux villes en croissance provoquant une pression administrative, commerciale, industrielle, résidentielle, environnementale, sociale, économique... Cet exercice a permis de définir un consensus général sur la problématique générale de l'axe Cascavel-Toledo et de pointer en ordre d'importance 10 priorités générales. Comme toute recherche elle fut exécutée selon une méthode heuristique classique c'est à dire dans ce cas-ci : problématique générale, hypothèses implicites, cueillette de données par interviews et questionnaires, analyse électronique, interprétation qualitative, conclusion sur les données et prospective). L'exécution de la recherche, à partir de la cueillette d'informations a impliquée l'application mixte de techniques qualitatives et quantitatives. Les résultats furent l'objet d'une organisation et catégorisation par champ et montés dans une banque de données afférentes au problème visé, susceptible de produire des règles et en proposer des diagnostics. Cette étude est donc principalement multidisciplinaire et de nature qualitative malgré qu'elle fasse usage ultérieurement de mesure quantitative, à la rigueur on pourrait la qualifier de recherche quasi-quantitative.

## INSTRUMENTS DE MESURE

### Première phase

Par consultation dans l'esprit de la technique DELPHI, l'équipe multidisciplinaire (géographes, économistes, ingénieur, philosophe, urbaniste, architecte, historien, assistants) a planifié un agenda, rédigé les documents et sélectionné les experts significatifs pour mener la recherche. Les chercheurs ont opté pour un enregistrement électronique-audio et transcription-papier des interviews avec les experts (6) de premier niveau et soulignement des critères significatifs pour fin de classement et d'intégration pour formuler une liste de priorités nécessaires à la confection du questionnaire.. Lors des interviews un document référence (voir annexe) situant la recherche et la problématique, énumérait une liste exhaustive de critères potentiels pour orienter et ouvrir des pistes potentielles, dans l'application de cette phase les experts de premier niveau s'exprimaient librement et de façon continue (30 minutes) si ce n'est pour une intervention ponctuelle de l'administrateur pour relancer le discours de l'expert.

### Deuxième phase

Un questionnaire (ci-dessous, en portugais pour respecter le sens) contenant la suggestion de 10 priorités d'une "*croissance économiquement viable*" fut administré aux (77) experts locaux respectivement de

Cascavel et Toledo (milieu commercial et industriel). La rédaction des réponses furent individuelle et confidentielles pour éviter les variables interpersonnelles. Des espaces étaient prévues pour la proposition de nouvelles priorités et pour les commentaires, ces derniers commentaires furent recueillis afin de mieux définir contextuellement les priorités.

## Questionnaire

### Caros colaboradores,

O ponto de partida, de toda abordagem em termos de desenvolvimento urbano, é o da sustentabilidade. Assim, o planejamento urbano e regional deve proporcionar, como regra de ação, um desenvolvimento que responda às necessidades do presente sem comprometer a capacidade das gerações futuras. Esta definição será o fio condutor das ações em termos de análise do eixo Cascavel-Toledo, mesmo que o problema local de análise dependa de contextos sócio-econômicos.

Este questionário dirige-se especialmente aos **gestores públicos e privados (líderes locais)** a fim de determinar suas prioridades administrativas de acordo com uma série de critérios gerais pré-determinados. Além disso, a dinâmica de grupo instigará os líderes na análise das tendências problemáticas do eixo Cascavel-Toledo. A redação das respostas deverá ser individual e confidencial a fim de se evitar as variáveis interpessoais.

Segundo especialistas consultados, sugerimos **10 critérios em ordem alfabética de desenvolvimento urbano do Eixo Cascavel-Toledo**. Pedimos que os reordene **numericamente**, em grau de importância, sendo 1 para o mais importante e 10 para o menos importante, de acordo com suas próprias prioridades, justificando as mesmas. Salientamos que a lista serve apenas como um guia, podendo ser estabelecida uma lista própria, desde que numerados os itens conforme graus de importância e justificados. Caso haja necessidade de inserir novos itens, não há empecilhos desde que se conserve a técnica de numeração acima descrita. O campo "Comentários" pode ser utilizado livremente.

### Lista sugerida de problemas de desenvolvimento do eixo Toledo-Cascavel:

<b><u>Atividades Comerciais e Industriais (Localização, tipos...)</u></b>	<b><u>Desenvolvimento (Infra-estrutura, Habitacional, Tecnologia, Mobilidade, Serviços)</u></b>
<b><u>Objetivos de Planejamento (Zoneamento, Gestão, Controle, Coordenação, Centralização...)</u></b>	<b><u>Políticas Públicas (Nacional, Estadual, Municipal)</u></b>
<b><u>Integração Urbana (Administração, Serviços e Infra-estrutura... )</u></b>	<b><u>Problemas Sociais (Saúde, Pobreza, Violência e Assaltos)</u></b>
<b><u>Meio Ambiente (Moda de vida, Espacial Verde, Estética, Ar Puro, Lazer ...)</u></b>	<b><u>Transportes (Rodovia, Ferrovia, Aeroporto)</u></b>
<b><u>Economia (Local, Regional, Internacional)</u></b>	<b><u>Urbanização (Forma, Amplitude...)</u></b>

<u>Numéro</u>	<u>Critério</u>	<u>Justificativa</u>
1		
2		
3		
4		
5		

<b>6</b>		
<b>7</b>		
<b>8</b>		
<b>9</b>		
<b>10</b>		

<b>Comentários</b>

**Troisième phase**

Les chercheurs ont complété les interprétations en consultant des archives, les cadastres, des références cartographiques (cartes, photos aériennes), des statistiques et des articles scientifiques permettant la superposition de plusieurs éléments d'informations théoriques sur l'axe Cascavel-Toledo. Ces données sont susceptibles d'être traitées pour une lecture et une interprétation multidisciplinaire futures à partir des informations pour la prise de décisions par un croisement et une intersection des valeurs critériées. Les interviews des experts du premier niveau ont permis de dégager 10 problématiques saillantes : les problèmes sociaux, l'intégration urbaine, le transport, l'économie, le développement, la fonction publique, l'urbanisation, l'environnement, les activités commerciales et industrielles, les objectifs de planification.

**DONNÉES**

Les résultats bruts apparaissent dans le tableau 2 , c'est à dire la fréquence pour chacune des 10 priorités en ordonnée selon un ordre d'importance de 1 à 10 du plus important pour le choix 1 et le moins important le choix 10. La liste de 10 priorités au lieu de 8 par exemple a l'avantage de donner la possibilité de mieux isoler les valeurs centrales en éliminant les valeurs extrêmes. Pour exemple, utiliser le cumulatif et les moyennes des 5 premières ou 5 dernières priorités choisies permet de vérifier avec plus de certitude un consensus favorable (une concentration) ou défavorable. Le nombre total de l'échantillonnage fut de 77 sujets, 31 experts pour Toledo et 46 experts pour Cascavel, les résultats respectifs apparaissent donc , à la fois pour Toledo, pour Cascavel et Toledo-Cascavel. Ce qui devrait être considéré comme suffisant dans la technique DELPHI qui suggère 25 sujets.

**Analyse et interprétation**

La corrélation (0,21) entre les données de Toledo et celles de Cascavel démontre une différence significative, ce qui se démontre d'ailleurs dans les choix différents de priorités problématiques et les commentaires individuels respectifs. Les opinions se recoupent plus fortement sans atteindre un niveau de signification sur les critères de l'environnement, des problèmes sociaux et de l'urbanisation. L'analyse de l'ensemble des réponses Toledo-Cascavel apparaît donc plus importante pour définir un consensus médian représentant les opinions des deux agglomérations.

Pour obtenir un profil plus clair des consensus, plus particulièrement à partir des choix apparaissant initialement, les choix 6-10 (tableau 3) furent isolés pour permettre un calcul (sommation progressive) plus révélateur des concentrations autour d'un groupe ou d'une problématique urbaine. Dans ce calcul statistique descriptif et central, la prise en compte des cinq premiers choix révélaient plus significativement la constance et la concentration des opinions, le cinquième choix étant la limite centrale d'une tendance préférentielle.

<b>Tableau 2 Choix de priorités Toledo-Cascavel (Données Brutes)</b>										
<b>TOLEDO</b>	<b>Choix</b>									
<b>Priorités</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>
<b>Développement socio-économique</b>	5	3	4	4	2	3	4	1	3	2
<b>Urbanisation</b>	3	3	3	2	2	2	4	1	7	4
<b>Objectifs de planification</b>	2	3	6	6	1	3	4	2	1	3
<b>Économie (Croissance)</b>	2	2	1	2	6	3	6	3	3	3
<b>Intégration Urbaine</b>	2	5	5	4	3	4	3	2	1	2
<b>Activités Commerciales et Industrielles</b>	1	8	1	5	3	3	1	5	1	3
<b>Environnement</b>	1	2	4	2	6	6	1	1	4	4
<b>Transports</b>	2	5	2		2	2	4	8	2	4
<b>Problèmes Sociaux</b>	13		4	2	4	2	1	3	0	2
<b>Politiques Publiques</b>			1	4	2	3	3	5	9	4
<b>Total</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>31</b>
<b>CASCADEL</b>										
<b>Priorités</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>
<b>Développement socio-économique</b>	7	14	6	7	3	5	2	1	1	1
<b>Urbanisation</b>		2	1	2	3	3	8	9	13	5
<b>Objectifs de planification</b>	8	2	5	6	5	4	6	2	6	3
<b>Économie (Croissance)</b>	3	3	14	2	2	4	8	5	2	1
<b>Intégration Urbaine</b>	1	3	3	15	4	3	4	4	5	4
<b>Activités Commerciales et Industrielles</b>	9	3	4	2	5	5	3	7	4	4
<b>Environnement</b>	3	6	2	2	8	8	3	3	5	6
<b>Transports</b>	4	8	6	3	6	6	6	0	3	3
<b>Problèmes Sociaux</b>	9	2	2	4	7	4	4	8	2	5
<b>Politiques Publiques</b>	2	3	3	3	3	4	2	7	5	14
<b>total</b>	<b>46</b>	<b>46</b>	<b>46</b>	<b>46</b>	<b>46</b>	<b>46</b>	<b>46</b>	<b>46</b>	<b>46</b>	<b>46</b>
<b>CASCADEL E TOLEDO</b>										
<b>Priorités</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>
<b>Développement socio-économique</b>	12	17	10	11	5	8	6	2	4	3
<b>Urbanisation</b>	3	5	4	4	5	5	12	10	20	9
<b>Objectifs de planification</b>	10	5	11	12	6	7	10	4	7	6
<b>Économie (Croissance)</b>	5	5	15	4	8	7	14	8	5	4
<b>Intégration Urbaine</b>	3	8	8	19	7	7	7	6	6	6
<b>Activités Commerciales et Industrielles</b>	10	11	5	7	8	8	4	12	5	7
<b>Environnement</b>	4	8	6	4	14	14	4	4	9	10
<b>Transports</b>	6	13	8	3	8	8	10	8	5	7
<b>Problèmes Sociaux</b>	22	2	6	6	11	6	5	11	2	7
<b>Politiques Publiques</b>	2	3	4	7	5	7	5	12	14	18
<b>Total</b>	<b>77</b>	<b>77</b>	<b>77</b>	<b>77</b>	<b>77</b>	<b>77</b>	<b>77</b>	<b>77</b>	<b>77</b>	<b>77</b>

Priorités (Cinq premiers choix)	Écart		Médiane	Σ	ValMax	Niveau cons.
	Moy	type				
<b>Développement socio-économique</b>	<b>11,00</b>	<b>2,80</b>	<b>11</b>	<b>55</b>	<b>17 (2)</b>	<b>Dominant</b>
Urbanisation	4,20	0,64	4	21	5 (2,5,6)	Faible
<b>Objectifs de planification</b>	<b>8,80</b>	<b>2,64</b>	<b>10</b>	<b>44</b>	<b>12 (4)</b>	<b>Élevé</b>
Économie (Croissance)	7,40	3,28	5	37	15 (3)	Moyen
Intégration Urbaine	9,00	4,00	8	45	19 (4)	Dominant
<b>Activités Commerciales et Industrielles</b>	<b>8,20</b>	<b>1,84</b>	<b>8</b>	<b>41</b>	<b>11 (2)</b>	<b>Élevé</b>
Environnement	7,20	3,04	6	36	14 (5)	Moyen
Transports	7,60	2,48	8	38	13 (2)	Élevé
<b>Problèmes Sociaux</b>	<b>9,40</b>	<b>5,68</b>	<b>6</b>	<b>47</b>	<b>22 (1)</b>	<b>Dominant</b>
Politiques Publiques	4,20	1,44	4	21	7 (4)	Faible

Les écarts-type (moins élevés) considérant qu'ils indiquent aussi une concentration plus ou moins forte autour d'un consensus (moyenne) devaient être pris en compte. Le calcul des médianes, des sommations et des valeurs maximales ont confirmé majoritairement les valeurs moyennes. À partir des données du tableau 3, on observe un regroupement majeur des opinions selon un ordre d'importance, trois problématiques prévisibles dans le développement de l'Axe Cascavel-Toledo : le développement socio-économique, l'intégration urbaine et les problèmes sociaux (forment un consensus majeur). Le recoupement des moyennes, des écarts types, des médianes, sommations, des valeurs maximales de chacune des 10 priorités indiquent 3 autres regroupements consensuels, le premier de faveur élevée (les objectifs de planification, les activités commerciales et industrielles, les transports), le deuxième de faveur moyenne (la croissance de l'économie, l'environnement) et enfin le troisième de faveur faible (urbanisation, politique publique).

## CONCLUSION

Le consensus s'oriente sur un développement global et de gouvernance en soulevant par la différence d'opinion entre Cascavel et Toledo, le besoin d'un plan collectif face à l'intégration urbaine implicite à l'expansion urbaine prévisible due à l'élargissement de la route entre Cascavel et Toledo.

Ces informations sont une référence des priorités dominantes d'un développement se voulant structuré basé sur un modèle de développement urbain de l'axe Cascavel-Toledo. Les réponses obtenues ont permis de percevoir des perspectives problématiques relatives à la croissance et au développement de cet axe, sur la base des politiques publiques et commerciales et industrielles. Une plaquette synthèse (préliminaire, sans interprétation) des consensus Toledo-Cascavel des séries globale de choix critériés (problème plus urgent au moins urgent) est déjà livrée officiellement aux administrations municipales et aux autorités régionales comme une référence pour des actions de planification urbaine et régionale éventuelles (Desbiens Y., Ferrera J., Staduto J., 2006). Ce faisant, des prévisions et des perspectives quant à la planification du développement appréhendé de ces villes et de leur rayon de polarisation pourront surgir de cet exercice, comme une trajectoire socialement et certainement écologiquement soutenable. Cette étude a produit une base d'informations empiriques et concrètes suffisantes pour créer des avenues hypothétiques d'approfondissement et de discussions théoriques sur l'Axe entre les villes Cascavel et de Toledo de l'Ouest de l'État du Paraná. Comme déjà commenté, les résultats de la recherche (consensus administrativo-politique) furent obtenues avec l'absence de communication interpersonnelle et l'analyse des réponses des différents experts municipaux et gouvernementaux donne une photo des opinions. Les résultats après interprétation plus approfondie serviront à tracer les lignes directrices d'une stratégie

consensuel de croissance économique durable entre les agglomérations urbaines de Cascavel-Toledo. En outre, l'intégration de données référentielles multifformes et plusieurs références dans le questionnement de groupe furent utiles pour tracer les tendances du développement économique urbain et régional, selon les vues du concept de durabilité. L'idée centrale fut d'appréhender un profil développement amélioré (mode de vie) de ces villes et la qualité de vie des citoyens. Parmi les variables sous-jacentes analysées, on peut citer : - Le facteur social ; - Les périphéries, les extensions inévitables au développement (espace) ; - La lutte contre les facteurs néfastes (pollution, bruit, *favelisation*...l'environnement); - Le facteur économique, l'exploration maxima des ressources en conservant son caractère culturel et patrimonial (socio-économique) ; - La vision de ces villes dans les plans directeurs devront s'harmoniser à court et long terme, mais la comparaison ultérieure des données régionales est fort utile pour une intégration urbaine théorique.. - La confrontation de la vision de experts locaux avec la réalité régionale a permis de tracer une prospective stratégique consensuelle quant aux projets futurs. En outre, les données seront utiles pour formuler des recommandations et stimuler le dialogue régional dans le domaine de la planification urbaine et régionale. Dans le contexte de l'analyse des informations, les lignes directives pourront être utiles pour différentes raisons.. Exemple, le développement harmonieux des zones urbaines placées dans l'Axe, selon un abordage intégré des projets urbains en fonction d'un niveau d'efficacité qui satisfasse la qualité de vie et la croissance économique à long terme De même, les résultats pourront stimuler le dialogue en rapport avec la gouvernance des villes de manière à réduire les contradictions des intérêts économiques et politiques négatifs inhérents au secteur urbain pour faciliter la planification. Ce portrait consensuel pourrait renforcer la coopération régionale pour affronter la compétition économique internationale dans une meilleure coordination du développement régional. Enfin, l'étude a fourni un tableau de référence stratégique pour des actions d'intégration de l'agglomération Cascavel-Toledo selon les politiques régionales et nationales.

## BIBLIOGRAPHIE

- Andrade T.A; Serra R.V., Valente R, (2001) Cidades Medias brasileiras, Rio de Janeiro, IPEA.
- Benko G.,(1998), La science régionale, PUF, 126 p.,
- Bernardes, A. Construção da nação: processo de urbanização. Disponível em: <<http://www.mre.gov.br/cdbrasil/itamaraty/web/port/consnac/ocupa/procurb/metropol/>>.
- Bonello Y.-H., (1995) La ville, PUF.
- Desbiens Y., Ferrera J., Staduto J (2005), Um Estudo do Eixo Cascavel – Toledo Parana – Brasil, UNIOESTE
- Desbiens Y., Ferrera J., Staduto J., (2006), Consenso Sócio-Economico Toledo-Cascavel, Dados Preliminares, UNIOESTE, YDES.
- Desbiens, Yvan et Ferrera J., (2002), « Cadrage du développement régional », *Interfaces Brésil/Canada*, vol. 4, Brésil.
- Desbiens, Yvan (2004), « Salvador de Bahia, Réflexions sur une cité mystique à résoudre », *Teoros*, 46-62.
- Développement économique Canada (DEC), (7 Juin, 2004), Regional innovation system Saguenay lac saint jean Région, Case Study.
- Domenach-Chich G., (2000) Os desafios da Urbanização, Label France N° 39 , 4 p. abril
- Fijalkow Y., (2002), Sociologie de la ville.,Éd. La Découverte.
- Godet M., (1991) De l'anticipation à l'action" Dunod,.
- Helmer O., (1983) Looking forward : a guide to futures rescarch, Sage publications,. (Olaf Helmer est l'un des pères de la méthode Delphi)
- Hilhorst, Jos. (1981), Planejamento Regional: enfoque sobre sistemas. Zahar editores, Rio de Janeiro,.  
<http://webgeo.pr.gov.br/website/gestao/viewer.htm>
- Lefebvre, H. (2002), A revolução urbana. Belo Horizonte: Editora da UFMG,.

- Linstone H. A., Turrof, M., (1975) *The Delphi method, techniques and applications*, Addison wesley publishing.
- Martino J.P., (1993) *Technological forecasting or decision making*, Mac Graw Hill., (ouvrage vendu avec une disquette de programmes permettant notamment de traiter une enquête Delphi)
- M.E. Porter, (2000), *Locations, Clusters and Company Strategy*, in *Economic Geography*, Oxford University Press, , pages 253-274.
- Motta, D., M., Org (2000), *Redes urbanas regionais: Sul. Série caracterização e tendências da rede urbana do Brasil*. IPEA, UNICAMP/IE, NESUR, IPARDES. n. 6. Brasília: IPEA.
- Moura, R., Ultramari, C. (1994), *Conceitos, técnicas e leis no espaço metropolitano*. In: Ultramari, C.; Moura, R. (Orgs.) *Metrópole: grande Curitiba: teoria e prática*. Curitiba: IPARDES., p. 123-143.
- Olic, Nelson Bacic. (2003), *As novas regiões metropolitanas do Brasil*. Disponível em: <[http://www.clubemundo.com.br/revistapangea/show\\_news.asp?n=175&ed=4](http://www.clubemundo.com.br/revistapangea/show_news.asp?n=175&ed=4)>
- Organization for Economic Co-operation and Development (OECD) in the *Oslo Manual (1992)* This model, developed by the and adapted by Quebec's science and technology council, Conseil de la science et de la technologie du Québec, illustrates the regional innovation system concept schematically.
- Perroux F., (1981), *A filosofia do novo desenvolvimento*, Ed. Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa.
- Perroux, F., (1977), *O conceito de pólos de crescimento*. In: Schartzman, J. et al. *Economia Regional – textos escolhidos*. CEDEPLAR/CETEDRE – MINTER, Belo Horizonte, 145-156.
- PRDE (2006) (*Planos regionais Desenvolvimento Estratégico Estado do Paraná*), *Encontros Regionais 2006, CYCLO INTERATIVO*.
- Proulx M. U., (1998), *Le phénomène régional au Québec*, PUQ.
- Ribeiro, L. C. Q. Org, (2000), *O futuro das metrópoles: desigualdades e governabilidade*. Rio de Janeiro.
- Revan: Fase, Souza, M. L. (2000), *O desafio metropolitano: um estudo sobre a problemática sócio-cultural nas metrópoles brasileiras*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.
- Saint-Paul R., Teniere-Buchot P.F., (1974) *Innovation et évaluation technologiques*, *Entreprise moderne d'édition*,.
- Stamm C., (2005), *Cidades Médias e os Movimentos Pendulares: Um estudo das Cidades de Cascavel e Toledo, Unioeste*
- Vance, J.E., Jr., (1970), *The Merchant`s World: The Geography of Wholesaling*, Englewood Cliffs, N.J., Prentice-Hall,.
- Veroneze, M., (2001), *Polarização e desenvolvimento regional no Paraná: uma análise a partir dos métodos gravitacional e de centralidade*. (Monografia do Curso de Economia). Unioeste/Campus de Toledo.
- Villaça, F. (2001), *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute.