

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL

LA VILLE VIABLE COMME PROJET INTÉGRATEUR :
REGARD SUR SA MISE EN ŒUVRE
ENTRE LA PLANIFICATION ET LE DESIGN URBAIN

MÉMOIRE
PRÉSENTÉ
COMME EXIGENCE PARTIELLE
DE LA MAÎTRISE EN SCIENCES DE L'ENVIRONNEMENT

PAR
CHRISTIAN PETIT

AVRIL 2008

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL
Service des bibliothèques

Avertissement

La diffusion de ce mémoire se fait dans le respect des droits de son auteur, qui a signé le formulaire *Autorisation de reproduire et de diffuser un travail de recherche de cycles supérieurs* (SDU-522 – Rév.01-2006). Cette autorisation stipule que «conformément à l'article 11 du Règlement no 8 des études de cycles supérieurs, [l'auteur] concède à l'Université du Québec à Montréal une licence non exclusive d'utilisation et de publication de la totalité ou d'une partie importante de [son] travail de recherche pour des fins pédagogiques et non commerciales. Plus précisément, [l'auteur] autorise l'Université du Québec à Montréal à reproduire, diffuser, prêter, distribuer ou vendre des copies de [son] travail de recherche à des fins non commerciales sur quelque support que ce soit, y compris l'Internet. Cette licence et cette autorisation n'entraînent pas une renonciation de [la] part [de l'auteur] à [ses] droits moraux ni à [ses] droits de propriété intellectuelle. Sauf entente contraire, [l'auteur] conserve la liberté de diffuser et de commercialiser ou non ce travail dont [il] possède un exemplaire.»

L'errance, terme à la fois explicite et vague, est d'ordinaire associée au mouvement, et singulièrement à la marche, à l'idée d'égarement, à la perte de soi-même. Pourtant, le problème principal de l'errance n'est rien d'autre que celui du lieu acceptable.

L'errant en quête du lieu acceptable se situe dans un espace très particulier, l'espace intermédiaire. À l'espace intermédiaire correspond en fait un temps intermédiaire, une temporalité que l'on pourrait qualifier de flottante. Ce temps flottant est le temps du regard sur l'histoire, où l'errant s'interroge sur le passé en même temps qu'il réfléchit sur son futur proche.

Alexandre Laumonier, cité par Raymond Depardon, *Errance*

AVANT-PROPOS

Depuis quelques années déjà, je crois, ma vie est une errance. J'accumule, depuis, une suite de passages, en quête de ce lieu acceptable. Sachez que ce mémoire est, pour moi, l'un de ces passages. Pour quelque temps, j'ai adopté l'approche scientifique. Mais la quête reste, de même que plusieurs *a priori*.

Le choix du sujet de recherche en est probablement la conséquence. La ville viable est devenue, à mes yeux, un exemple d'espace intermédiaire auquel correspond un temps intermédiaire. La recherche de viabilité est, pour moi, le juste milieu entre ma passion pour la nature humaine – avec ce qu'elle a de forces et de faiblesses, de bonté et de méchanceté – et ma fascination devant la grandeur et la petitesse de la nature, sa complexité et sa simplicité.

L'une de mes prémisses concernant cette recherche est celle de l'habitant. Oui, le citoyen, mais d'abord l'habitant. Comme le disent Petiteau et Pasquier (2001, p. 69), « [...] si une culture de l'habiter existe, elle ne peut être inventée que par les habitants eux-mêmes, les architectes et autres aménageurs ne pouvant être au mieux que des traducteurs. » Comme le mentionnait une personne en entrevue, vivre en ville c'est savoir être poli, c'est savoir vivre avec les autres. La ville viable, c'est probablement savoir vivre avec la nature, l'être humain faisant partie de cette nature.

REMERCIEMENTS

D'abord et avant tout, j'aimerais remercier particulièrement toutes les personnes qui m'ont accordé un peu de leur précieux temps lors des entretiens. Pour utiliser une phrase cent fois écrite, probablement parce qu'elle dit simplement ce qu'il y a à dire : sans votre participation, cette recherche n'aurait jamais pu être menée à bien.

Ensuite, un mémoire de maîtrise ne peut être l'œuvre d'une seule personne. Deux ans (parfois deux ans et demi) de recherche nécessitent des connaissances, des réflexions et des objections provenant de gens de plusieurs horizons et qui n'ont pas le nez sans cesse collé sur le sujet à l'étude.

Il va de soi de remercier mes directeurs : Normand Brunet et Börkur Bergmann, qui m'ont offert, tour à tour, un peu de tout ça. Merci aussi à François Jégou, pour la stimulation intellectuelle. Merci à Daniel Legault et Serge Viau pour de l'inestimable information. De plus, merci à Carsten Jahn Hansen et l'équipe de l'Université d'Aalborg pour leur accueil et leur disponibilité.

Enfin, paraît-il aussi qu'il est de mise de remercier ses parents, sa copine et ses enfants, pour leur support et leur amour. Merci donc à mes parents. Et puis merci à la gentille dame qui voudra bien, un jour, m'endurer, m'aimer et mettre au monde notre enfant, que je pourrai aimer avec elle.

ACKNOWLEDGMENTS

First and foremost, I would like to address my special thanks to all the people that accepted to give some of their precious time for the interviews. As said and repeated a hundred times before, probably because it says simply what has to be said : without your contribution, this research would never have been possible.

Then, a master's thesis can never be the work of one single person. Two (and sometimes two and a half years) of research need knowledge, thoughts and questions from people of various horizons, and people that can keep a distance from the study.

It is stating the obvious to thank my supervisors : Normand Brunet and Börkur Bergmann, who offered me all of this. Thanks to François Jégou, for intellectual stimulation. Thanks to Daniel Legault and Serge Viau for priceless information. Thanks as well to Carsten Jahn Hansen and the Aalborg University team for accomodating me in the UPM programme, and for your great availability.

Finally, it looks like the habit is to thank our parents, girlfriend and children for their love. Well thanks to my parents. And thanks to the kind woman that will, one day, endure me, love me and have our child, that we will love together.

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES FIGURES	xiii
LISTE DES TABLEAUX	xiii
LISTE DES ENCADRÉS	xiii
RÉSUMÉ	xv
ABSTRACT	xviii
<hr/>	
INTRODUCTION	1
<hr/>	
CHAPITRE I LA VILLE VIABLE	5
<hr/>	
1.1 La ville viable : Un projet nécessaire	5
1.2 Un historique de la ville viable	8
1.2.1 Histoire du développement durable	
1.2.2 Du développement durable à la ville viable	
1.2.3 Appels et engagements pour la ville viable	
1.3 Un tour d'horizon du projet de ville viable	15
1.3.1 De nombreuses compréhensions dans la mise en oeuvre	
1.3.2 Regard sur différentes approches	
1.3.3 Les modifications de l'appareil municipal	
1.3.4 Quelques questions	
1.4 Transversalité de la ville viable	25
1.4.1 En quoi consiste la transversalité?	
1.4.2 La ville viable, une ville transversale?	
1.5 La ville viable et la culture	28
1.5.1 Une définition de la culture	
1.5.2 Culture et qualité de vie	
<hr/>	
CHAPITRE II VILLE VIABLE ET DESIGN URBAIN	33
<hr/>	
2.1 De la culture au design urbain	33
2.2 Design urbain et ville viable	35
2.2.1 Environnement, ville viable et design urbain	
2.2.2 Design urbain, planification urbaine et ville viable . transversalité	
2.2.3 Identité et temps	
2.2.4 Complexité	
2.2.5 Processus	

2.3	La Ville viable vue par le design urbain	46
<hr/>		
	CHAPITRE III L'IMPORTANCE DES PERCEPTIONS	49
3.1	L'originalité de la ville viable ?	49
	3.1.1 <i>Adhésion politique</i>	
3.2	Perception et appropriation	51
	3.2.1 <i>Discours dominant</i>	
	3.2.2 <i>L'importance de l'information</i>	
3.3	Perception et action	56
<hr/>		
	CHAPITRE IV UNE RECHERCHE EXPLORATOIRE : OBJECTIFS ET CADRE	59
4.1	L'essentiel de la problématique	59
4.2	Recherche exploratoire	61
	4.2.1 <i>Objectif et choix d'une méthode</i>	
	4.2.2 <i>Choix des études de cas</i>	
4.3	Cadre de la recherche	65
	4.3.1 <i>La collecte des données</i>	
	4.3.2 <i>Le traitement des données</i>	
<hr/>		
	CHAPITRE V RÉSULTATS ET ANALYSE	71
5.1	Analyse comparée par ville	71
	5.1.1 <i>Copenhague</i>	
	5.1.2 <i>Oslo</i>	
	5.1.3 <i>Montréal</i>	
	5.1.4 <i>Québec</i>	
	5.1.5 <i>Analyse comparée des villes</i>	
5.2	Analyse comparée par profession	114
	5.2.1 <i>Politique</i>	
	5.2.2 <i>Planification environnementale</i>	
	5.2.3 <i>Planification urbaine</i>	
	5.2.4 <i>Design urbain</i>	
	5.2.5 <i>Analyse comparée des professions</i>	
<hr/>		
	CHAPITRE VI DISCUSSION	133
6.1	Perceptions relatives au projet de ville viable	134
6.2	Design urbain et ville viable	136
6.3	Processus et ville viable	139

CONCLUSION	143
<hr/>	
ANNEXES	147
<hr/>	
Annexe 1 : Le questionnaire d'entretien	147
Annexe 2 : Réduction des données; Mots clés par thème	149
<i>La ville viable et le développement durable</i>	
<i>La culture</i>	
<i>Identité</i>	
<i>Temps</i>	
<i>Place publique</i>	
<i>Le design urbain dans la ville viable</i>	
<i>Interdisciplinarité</i>	
<i>Processus</i>	
<hr/>	
RÉFÉRENCES	157

LISTE DES FIGURES

Figures	Page
1.1 Différentes représentations tripolaires du développement durable	17
3.1 Le cycle de la décision collective	54
3.2 Échelle de la participation citoyenne	57
5.1 Centres d'Action 21 dans Copenhague	79
5.2 La vague verte	88
5.3 La Ville de Montréal et les villes reconstituées	94
5.4 Le plan vert, bleu et blanc de Québec	106

LISTE DES TABLEAUX

Tableaux	
1.1 Quatre types d'approches transversales	27
4.1 Les entretiens	67
5.1 Résultats des entretiens par ville : Perception de la ville viable	72
5.2 Résultats des entretiens par ville : Les sept derniers thèmes	73-76
5.3 Résultats des entretiens par profession : Perception de la ville viable	115
5.4 Résultats des entretiens par profession : Les sept derniers thèmes	116-119

LISTE DES ENCADRÉS

Encadrés	
5.1 Les cinq thèmes d'A21L imposés par le <i>Planning Act</i>	77
5.2 Dogme 2000 : Les trois dogmes	78

RÉSUMÉ

Cette recherche pose un regard sur la transversalité et l'interdisciplinarité du projet de ville viable, à travers la pratique du design urbain, pratique à saveur culturelle et dont les objectifs sont très rapprochés de ceux du développement durable en milieu urbain. D'une part, la culture, malgré les bonnes intentions, reste un domaine auquel on n'accorde pas l'importance qui lui revient. D'autre part, le discours concernant l'apport du design urbain à la ville viable fait souvent la preuve de la dominante environnementale sur le discours du développement durable : réduction du transport, densité, réduction de la consommation d'énergie, choix des matériaux de construction, etc.

À l'ère de la « bonne gouvernance » et de la participation citoyenne, le rôle de négociation des professionnels du design urbain est de plus en plus important. Ils doivent être porteurs du projet de développement durable pour favoriser la construction collective de ce qui sera considéré comme un design urbain viable. Ainsi, leur propre perception du projet devient un facteur clé.

Sur cette base, la recherche avait pour objectif de **comprendre la dynamique existante entre la planification de la ville viable et sa mise en œuvre dans la pratique du design urbain**, au moyen d'entretiens semi-dirigés auprès d'employés et élus municipaux. Sous forme d'études de cas, quatre villes ont été ciblées : Copenhague, Oslo, Montréal et Québec. Les résultats et l'analyse sont présentés en deux temps : d'abord selon les quatre cas à l'étude, puis selon les fonctions occupées par les personnes rencontrées lors des entretiens.

Premier constat : quatre villes à l'étude et autant de stratégies différentes pour atteindre la viabilité urbaine. Mais la perception du développement durable, et surtout celle de l'environnement, est fortement tributaire du discours environnementaliste, parfois au détriment de la flexibilité souhaitée. De plus, il existe des langages professionnels qu'il importerait de faire se rencontrer, et les urbanistes semblent avoir un rôle important à jouer à ce niveau. Enfin, l'esprit de la gouvernance a déjà fait sa marque; les gens de tous horizons semblent prêts à accepter l'expertise des autres. Il ne reste plus qu'à trouver de bonnes façons de favoriser le partage.

Mots-clés :

Ville viable; développement durable; design urbain; interdisciplinarité; transversalité; culture; processus; perceptions; information.

ABSTRACT

This research gives an outlook on the transversality and interdisciplinarity of the sustainable city project, through the practice of urban design, a practice with both a cultural aspect and a strong link to sustainability. First, culture, despite good intentions, does not receive the attention it deserves. Second, the discourse about urban design and its role in the sustainable city often shows the dominance of environmental discourse over sustainability: reducing transportation, density, reducing energy consumption, choices in building materials, etc.

In regard to the actual era of "good governance" and public participation, negotiation becomes more and more important within the urban designers' practice. The designers have to be at the forefront of the sustainability project in order to foster a collective definition of what sustainable urban design should be. Therefore, their own perception on the whole project becomes a key factor.

On this basis, the goal of the research was to **understand the existing dynamics between sustainable city planning and its implementation through the practice of urban design**. For that purpose, employees and politicians were interviewed, to conduct case studies in four cities: Copenhagen, Oslo, Montreal and Quebec city. Results and analyses are presented in two ways: first according to the case studies, and second according to the interviewees' professional activities.

As a first observation, it is notable that the four cities show four very different strategies in order to attain urban sustainability. However, the perception of sustainable development, and even more so of the environment, is strongly influenced by the environmentalist discourse, sometimes at the expense of a desirable flexibility. Moreover, there are professional lexicons that need to be combined, and urban planners have an important part to play in this. Finally, governance has already started to change some habits and people seem opened to take into account the backgrounds of others. What's left to do is to find the best ways to foster the sharing of these backgrounds.

Keywords :

Sustainable city; sustainability; urban design; interdisciplinarity; transversality; culture; process; perceptions; information.

*C'est volontairement qu'il marche vers un avenir inévitable
et parfait. Autrefois il lui est arrivé trop souvent de se laisser
prendre aux cercles du doute et de l'impuissance,
maintenant il marche ; il a retrouvé là sa durée.*
Alain Robbe-Grillet, *Les gommages*

INTRODUCTION

Face aux crises écologiques augmentant en nombre et en intensité, la protection de l'environnement s'est graduellement imposée au fil des ans et s'est infiltrée dans le discours politique, allant jusqu'à modifier le cadre de référence idéologique des sociétés modernes (Eder, 1996). C'est dans ce courant qu'en 1972 a eu lieu la Conférence de Stockholm : première rencontre internationale pour parler de l'environnement. De cette conférence est né le concept d'éco-développement. Puis, le développement durable est apparu au tout début des années 1980, dans la Stratégie mondiale pour la conservation de la nature (UICN *et al.*, 1980). Par la suite, ce concept a été popularisé par le Rapport Brundtland (CMED, 1988).

On a depuis suggéré que le développement durable soit un nouveau paradigme du développement des sociétés humaines (Gendron et Revéret, 2000), lequel doit désormais concilier des considérations d'ordre économique, environnemental et social. En parallèle, l'urbanisation de la population mondiale va croissant. Selon les statistiques colligées par le Fonds des Nations Unies pour la population (UNFPA), c'est à partir de 2008 que les populations urbaines seront plus importantes en nombre que celles des milieux ruraux. Le pendant urbain du développement durable devient de ce fait crucial. On lui donnera parfois même une appellation particulière : la ville viable¹.

¹ Voici l'appellation qui a été retenue dans le cadre de cette recherche, mais le lecteur doit savoir qu'il ne s'agit pas d'une appellation unique et univoque. On aurait pu dire « développement urbain durable », « ville durable », « ville soutenable », en fonction des préférences symboliques reliées aux

À partir des trois pôles du développement durable (l'environnement, la société et l'économie), la ville viable est présentée comme un effort transversal au sein des municipalités. Mais selon certains, le pôle social n'occupe pas la place qui devrait lui revenir dans le développement durable (Ballet *et al.*, 2004; Emelianoff et Theys, 2001; Sébastien et Brodhag, 2004; Torrès, 2005). D'autres questionnent tout simplement la transversalité affichée de la ville viable (Emelianoff, 2005a). À titre d'exemple, la culture, malgré qu'elle soit mentionnée à plusieurs reprises pour son importance dans le cadre du développement durable (voir section 1.5), ne trouve à toute fin pratique aucune application réelle dans la mise en œuvre du projet. Pourtant, certaines professions, qui traitent de façon quotidienne avec des notions culturelles, sont directement mises à contribution. C'est notamment le cas du design urbain.

Cette recherche, de type exploratoire, a donc pour objectif de comprendre comment ce concept de ville viable perce à travers les départements administratifs des villes et dans quelle mesure des professionnels comme ceux qui pratiquent le design urbain peuvent s'approprier le projet et y apporter une touche de culture. À cet effet, la démarche préconisée est l'étude de cas, regroupant quatre municipalités : Copenhague, Oslo, Montréal et Québec. Dans chacune de ces villes, des entretiens semi-dirigés ont été réalisés auprès d'élus, de planificateurs environnementaux, de planificateurs urbains et de designers urbains.

Suite aux entretiens, la réduction des données s'est faite selon une grille d'analyse réunissant les propos relatifs à huit thèmes de recherche. Puis une analyse qualitative a été menée selon une structure de base axée sur une comparaison en deux temps : les quatre villes, et les quatre professions. Chacune des villes et des professions a été présentée séparément et dès la présentation des résultats (pour les cas à l'étude : les villes), quelques éléments d'analyse ont été amenés. Puis, dans la dernière phase de

l'analyse, les résultats des villes ont été comparés, de même que l'ont été les résultats des professions.

Les trois premiers chapitres de ce mémoire présentent de façon exhaustive le cadre théorique qui sous-tend la recherche. Le chapitre premier offre un tour d'horizon du développement durable et de la ville viable, une explication de la volonté de transversalité qui lui est associée et des lacunes à cet égard. Le chapitre 2 dresse le portrait du design urbain et de l'intérêt qu'il représente pour le projet de ville viable. Le chapitre 3, quant à lui, présente l'importance des perceptions dans la mobilisation des acteurs d'un projet politique comme la ville viable. Au chapitre 4, on retrouve d'abord les points essentiels du cadre théorique présenté au préalable. Puis, les détails de la méthode sont expliqués. Le chapitre 5 présente à la fois les résultats et l'analyse. Enfin, le chapitre 6 est le lieu de la discussion sur les résultats obtenus.

It is not so important that all small nations make immediate and astonishing contribution to the great culture... it is, on the contrary, of major importance that they develop independently and logically from their own roots, working with subjects which especially suit them – in order little by little, and in an original way, to grow part of the larger organism, and address its variety from an original and vital perspective.

Richard Bergh, cité par Roald Nasgaard, *The Mystic North*

CHAPITRE I

LA VILLE VIABLE

1.1 LA VILLE VIABLE : UN PROJET NECESSAIRE

Depuis le début de l'ère industrielle, une vague d'urbanisation a déferlé sur les pays occidentaux d'abord, et s'étend maintenant à l'ensemble de la planète. Ce mouvement fait désormais partie de la réalité des établissements humains. L'année 2008 sera celle d'une étape charnière dans l'évolution de la population mondiale. Pour la première fois de son existence, l'humanité habitera majoritairement en milieux urbains (UNFPA, 2007). Et comme le mentionne le Fonds des Nations Unies pour la population, la deuxième vague d'urbanisation, à laquelle nous assistons aujourd'hui, est celle des pays dits « en développement », et est plus rapide que celle qu'ont connue les pays aujourd'hui industrialisés (UNFPA, 2007). Or, l'histoire démontre que les cités qui ont connu une densification trop rapide ou ont été trop densément peuplées ne se sont pas avérées soutenables et que la qualité de l'environnement y était souvent en cause (Grant, 2004). L'être humain se questionne maintenant quant à l'impact qu'il a sur son environnement et qu'en retour, l'environnement a sur son mode de vie. Et dans ce contexte, les villes occupent dorénavant une place prépondérante. Les causes et conséquences de l'urbanisation doivent être prises en

considération. Dans ces circonstances, la viabilité des milieux urbains, la ville viable, apparaît comme un projet nécessaire.

Or, comment la ville viable se définit-elle? Pour plusieurs, les considérations de viabilité urbaine impliquent de penser la ville comme un écosystème. Un rapport de la Commission européenne, entre autres éléments, mentionne ce lien à la ville viable.

Le présent rapport explore la signification fondamentale de la durabilité en pensant la ville comme un écosystème. Le *Livre vert sur l'environnement urbain* reconnaît le rôle des villes dans la résolution de certains problèmes écologiques mondiaux. Les agglomérations affectent l'écosystème planétaire en consommant de l'énergie et des ressources ou en rejetant des déchets et des polluants, par exemple. [...]Le défi pour la durabilité urbaine consiste à résoudre les problèmes dont les villes souffrent elles-mêmes (objet essentiel des initiatives passées) et ceux qu'elles suscitent (Commission européenne, 1996, p. 13).

Résumée, la ville viable se définit en trois temps, selon Emelianoff (2002) :

- C'est une ville capable de se maintenir dans le temps, de garder une identité, un sens collectif, un dynamisme à long terme;
- La ville durable doit pouvoir offrir une qualité de vie en tous lieux et des différentiels moins forts entre les cadres de vie;
- Une ville durable est, en conséquence, une ville qui se réapproprie un projet politique et collectif [...]. Les villes [durables] définissent, à l'échelon local, quelles formes donner à la recherche d'un développement équitable sur un plan écologique et social, vis-à-vis de leur territoire et de l'ensemble de la planète, et elles reformulent par là même un sens collectif.

On peut, en effet, concevoir la ville viable comme un projet. En ce sens, elle s'apparente au projet urbain, tel que conçu en planification urbaine.

Le projet urbain naîtrait de la mise en cause de l'idéologie économiste – idéologie déifiant l'économie et sanctifiant la logique productiviste, le marché des objets et la croissance comme seul salut possible à la civilisation voire, comme fin civilisationnelle ultime– dès lors qu'il est avéré que cette orientation de l'activité humaine met en péril la planète entière (Zimmermann et Toussaint, 2000, p. 193).

Toujours selon Zimmermann et Toussaint, le projet urbain se démarque des pratiques lui précédant par sa façon de mobiliser les acteurs. « Plus exactement, le projet urbain dans sa critique radicale des pratiques d'aménagement auxquels il s'opposait, assumait comme posture d'action le dialogue » (Zimmermann et Toussaint, 2000, p. 194).

Roncayolo, quant à lui, voit dans le projet urbain l'avantage d'une définition non figée mais plutôt en lente évolution :

[...] la notion même de « projet urbain », à travers sa double dimension de « projet » et « d'urbain », n'a finalement jamais été totalement éclaircie. Ce n'est point là un reproche, parce que précisément une notion, qui n'est peut-être éclaircie ni trop tôt ni trop mécaniquement quand elle vient presque en contre-feu de pratiques et de réalités antérieures, est souvent plus productive de réflexions que lorsqu'elle se fige, et finit par établir de nouvelles coupures, de nouvelles frontières stériles (Roncayolo, 2000, p. 25-26).

À l'image du projet urbain, la ville viable est l'institution d'un changement qui permet « d'assumer la responsabilité sociale sur [les] devenirs possibles y compris les possibles inattendus » (Zimmermann et Toussaint, 2000, p. 197). En somme, dans les deux cas, « il faut dresser « une vision plutôt qu'une prévision » du développement urbain » (Pinson, 2000, p. 82).

Voilà qui donne une petite idée pour appréhender la ville viable. Toutefois, on ne peut la saisir en quelques lignes seulement. C'est pour cette raison que le reste de ce chapitre s'emploiera à dresser un portrait plus complet du projet.

1.2 UN HISTORIQUE DE LA VILLE VIABLE

On pourrait remonter très loin dans le temps pour retracer des préoccupations semblables à la recherche actuelle d'une ville viable, en particulier dans le domaine de l'aménagement urbain. Comme le mentionne Élène Levasseur (Levasseur, 2007), la ville des Lumières se voulait « saine », celle de la période classique « belle », et celle des Temps modernes « radieuse ». Cette dernière est d'ailleurs le fruit du travail de LeCorbusier, également principal instigateur de la Charte d'Athènes (CIAM-France, 1943), sorte de manifeste émettant 95 principes pour une ville plus humaine. Ainsi, seulement dans le dernier siècle, plusieurs tentatives, plus ou moins contestées, ont eu des intentions bien similaires. Avant la Charte d'Athènes, dès les années 1920 l'École de Chicago avait fait émerger le concept d'écologie humaine, dans lequel la société est soumise à deux forces : celle de la compétition au sens écologique du terme et celle de la communication et du consensus, comme mécanismes culturels (Park, 1952). Plus tard, l'écologie humaine devenait un domaine d'étude en soi, mettant en relief la relation entre l'environnement et le comportement humain (Rapoport, 2003). Dans les années '50 et '60, c'était au tour d'auteurs d'influence comme Jane Jacobs et Kevin Lynch d'inspirer les professionnels de l'aménagement à l'époque, et encore aujourd'hui. Puis, l'écologie urbaine, clairement inspirée de l'École de Chicago, aborde la ville comme un écosystème. Mais c'est le Rapport Brundtland (CMED, 1988), en popularisant le concept de développement durable, qui est à l'origine de ce qu'on appelle aujourd'hui la ville viable.

1.2.1 Histoire du développement durable

En 1987, la Commission mondiale sur l'environnement et le développement, dirigée par la Première ministre norvégienne, Gro Harlem Brundtland, déposait son rapport à l'Organisation des Nations Unies (CMED, 1988). Sur quelques centaines de pages, ce rapport prône un développement durable, dont la définition admise de façon assez générale, est celle d'un développement qui réponde aux besoins des générations actuelles, sans compromettre la capacité des générations à venir de répondre aux leurs (CMED, 1988).

La conjoncture était en place pour l'accueil d'un tel rapport. Les préoccupations quant à la dégradation de l'environnement prenaient toujours plus d'importance depuis l'avertissement qu'avait servi le Club de Rome en 1967. Le développement durable est en quelque sorte né dans la foulée de crises écologiques (Sébastien et Brodhag, 2004), à un moment où le développement, dans sa forme traditionnelle, était pointé comme une menace à la pérennité de l'espèce humaine et des écosystèmes, et l'environnement comme dénominateur commun afin de créer une solidarité accrue entre les citoyens de la planète (Vaguet *et al.*, 2005). C'est dans ce contexte qu'il est devenu la pierre angulaire d'une série de rencontres et déclarations internationales, d'engagements et de plans dans toutes les sphères de la société, et enfin, de plus en plus d'actions concrètes. Ainsi, cinq ans après le dépôt du Rapport Brundtland, en 1992, se tenait à Rio de Janeiro la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement (CNUED). À cette occasion ont été signés entre autres deux documents très importants. L'un est un texte de loi par lequel les États s'engagent à réduire leur émissions de gaz à effet de serre. Il s'agit de la Convention cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), dont le Protocole de Kyoto est un amendement rédigé cinq ans plus tard, en 1997. L'autre est Action 21 (A21), dans lequel sont identifiées une série d'actions pour la mise en œuvre du développement durable, dont le chapitre 28, *Initiative des collectivités locales à*

l'appui d'Action 21 (CNUED, 1992), est d'un intérêt particulier pour cette recherche puisqu'on y traite des milieux urbains et qu'il est à l'origine de ce qu'on appelle aujourd'hui Action 21 locale (A21L). Il est à noter qu'on fait souvent référence à ces deux textes sous les appellations Agenda 21 et Agenda 21 local, issues de la terminologie anglaise *Agenda 21* et *Local Agenda 21*.

1.2.2 Du développement durable à la ville viable

Du point de vue du développement durable, la question de l'environnement urbain prend toute son importance, particulièrement en ce début de troisième millénaire. Comme il en a déjà été question, ce sera bientôt plus de la moitié de la population mondiale qui habitera en milieu urbain et le phénomène d'urbanisation est en pleine croissance. Cela est particulièrement vrai dans les pays dits « en voie de développement », où l'on prévoit retrouver, d'ici 2015, vingt-sept des trente-trois mégapoles du monde (Berdoulay et Soubeyran, 2002). Ne serait-ce qu'en Asie, la croissance de la population prévue d'ici 2030 représente l'équivalent de la création de 130 méga-villes de plus de 10 millions d'habitants (Sorensen *et al.*, 2004).

En soi, l'importance du nombre justifie une attention particulière pour les milieux urbains. Mais il y a plus. Depuis les années '80, une ère de globalisation s'installe, caractérisée au niveau politique par une crise de la gouvernance, aussi présentée comme une recherche de la « bonne gouvernance ». Dès lors, les réflexions sur la gouvernance opèrent « le déplacement d'une conception classique du gouvernement, centrée sur l'État, à une conception beaucoup plus ouverte de l'action collective, centrée sur une pluralité d'acteurs exprimant une multiplicité d'intérêts » (Theys, 2003). Avec la bonne gouvernance, les pouvoirs politiques sont en train de se modifier. L'exercice de la démocratie, en ouvrant sur l'action collective, cherche un rapprochement avec le principal intéressé, c'est-à-dire le citoyen. Or, les gouvernements municipaux sont considérés plus à même de favoriser la participation

citoyenne que ne le sont les gouvernements centraux. Le principe d'action du chapitre 28 d'Action 21 est éloquent à ce sujet:

Les problèmes abordés dans Action 21 qui procèdent des activités locales sont si nombreux que la participation et la coopération des collectivités à ce niveau seront un facteur déterminant pour atteindre les objectifs du programme. En effet, ce sont les collectivités locales qui construisent, exploitent et entretiennent les infrastructures économiques, sociales et environnementales, qui surveillent les processus de planification, qui fixent les orientations et la réglementation locales en matière d'environnement et qui apportent leur concours à l'application des politiques de l'environnement adoptées à l'échelon national ou infranational. Elles jouent, au niveau administratif le plus proche de la population, un rôle essentiel dans l'éducation, la mobilisation et la prise en compte des vues du public en faveur d'un développement durable (CNUED, 1992).

Par une certaine décentralisation du pouvoir politique, on délègue ainsi de plus en plus de pouvoir aux municipalités. Ceci est d'autant plus vrai en ce qui concerne les grandes villes. Qui plus est, ces dernières forment maintenant des réseaux internationaux sous forme d'associations qui leur offrent un soutien dans le partage de leurs expériences et connaissances, mais aussi pour renforcer leur représentation auprès d'instances internationales. Nous n'en verrons ici que quelques-unes, parmi les plus importantes. Il y a *Cités et gouvernements locaux unis*, qui regroupe plus de mille municipalités et dont la mission est d'assurer et de promouvoir le rôle des gouvernements locaux dans la gouvernance globale (UCLG, s.d.). *Metropolis* réunit 90 grandes métropoles, qui sont par la même occasion membres de *Cités et gouvernements unis*. Les objectifs de cette association sont de favoriser les échanges entre ses membres et de renforcer l'influence mondiale des gouvernements métropolitains (Metropolis, s.d.). Enfin, une organisation qui particulièrement intéressante dans le cadre de cette recherche est le *Conseil international des initiatives environnementales locales* (ICLEI), créé à New York en 1990, lors du *Congrès mondial des collectivités locales pour un avenir durable*, et qui se veut un

relais entre les institutions internationales et les collectivités locales (Emelianoff, 1999). L'objectif de l'ICLEI est l'élaboration d'une politique internationale pour la viabilité au plan local (ICLEI, s.d.).

En parallèle au mouvement politique de décentralisation des pouvoirs, la littérature scientifique traitant des différentes facettes de la ville viable se multiplie. Si certains insistent sur les bienfaits ou les « bonnes pratiques » liés au projet de viabilité urbaine, d'autres opèrent plutôt un examen critique du projet ou de ses concrétisations, voire de ses stagnations.

La taille des villes, leur importance politique grandissante et la littérature scientifique, tout cela converge dans la recherche de la viabilité des établissements humains. Les villes sont, en quelque sorte, à la fois les principales causes et les principales victimes des problèmes environnementaux (Mega, 2000). Ainsi, elles s'affichent de plus en plus comme les instances premières pour la défense de l'environnement, et leur voix prend de plus en plus d'importance. À titre d'exemple, l'ICLEI « invente » les A21L dès 1991, avec une première campagne d'actions impliquant 21 villes pilotes, après quoi il participe à la rédaction du chapitre 28 d'Action 21, le chapitre dédié aux autorités locales (Emelianoff, 2005b). Et ce n'est qu'un début. Les engagements de toutes sortes pour le développement durable et axés sur les milieux urbains se multiplient durant la décennie des années '90.

1.2.3 Appels et engagements pour la ville viable

Suite au Rapport Brundtland, et en préparation pour la CNUED, nombreuses ont été les rencontres internationales ayant pour thème le développement urbain viable et tenues par des gouvernements locaux et les associations qui les représentent (Brunet, 2002). On peut compter parmi ces rencontres le 3e Sommet des grandes villes du monde (SGVM), tenu à Montréal en 1991. Il a mené à une déclaration commune dans

laquelle les maires et gouverneurs participants s'entendaient « sur l'objectif commun d'intégrer les principes du développement durable dans la gestion des villes du monde » et mandataient « le Comité directeur du Sommet à promouvoir et à surveiller la réalisation des objectifs de développement urbain viable » (SGVM et Ville de Montréal, 1992, p. 25). Mais sans doute qu'une de ces rencontres préparatoires, parmi les plus importantes, a été celle de Curitiba. Dans l'engagement de Curitiba, qui en a découlé, on préconise clairement l'élaboration de plans d'A21L comprenant des mesures concrètes pour atteindre des objectifs précis et pour en assurer le suivi (Association mondiale des grandes métropoles *et al.*, 1992).

Depuis le Sommet de la Terre de Rio, les rencontres internationales où l'on accorde une place prépondérante à la viabilité des milieux urbains se suivent à un bon rythme. D'une part, plusieurs se déroulent sous l'égide des Nations Unies. C'est le cas de Habitat II, qui a eu lieu en 1996 à Istanbul, sous l'aile de l'organisme ONU-Habitat. Ce sommet, aussi nommé le Sommet des villes, faisait le point sur les vingt années qui le séparaient de Habitat I, tenu à Vancouver. Il se penchait également sur les nouveaux objectifs du développement durable. Toujours sous l'aile de l'organisme ONU-Habitat ont eu lieu trois Forums urbains mondiaux : le premier à Nairobi en 2002, le deuxième à Barcelone en 2004 et le troisième à Vancouver en 2006. À Nairobi, l'une des deux séries de dialogues avait pour thème l'urbanisation soutenable (UN-HABITAT, 2002). Bien que la part de la deuxième session des Forums urbains mondiaux accordée strictement à la viabilité urbaine soit moins grande, un dialogue y était dédié. De plus, le thème de la soutenabilité est omniprésent dans l'ensemble des dialogues (UN-HABITAT, 2004). Finalement, le thème du troisième Forum urbain mondial était « Notre avenir : Des villes durables – Passer des idées à l'action » (UN-HABITAT, 2006).

D'autre part, des rencontres régionales réunissant les dirigeants des villes ont eu lieu en différents endroits, menant à un nombre impressionnant de déclarations et de plans

d'actions en vue d'atteindre un développement urbain viable. L'Europe, ici, fait assurément figure de leader, avec la Campagne des villes durables. La première étape de cette campagne est la Conférence européenne pour les villes durables (CEVD), dont Aalborg a été l'hôte en 1994. C'est à ce moment que le premier jalon politique d'Europe pour la viabilité des villes a été posé. Les dirigeants des villes présentes y ont signé ce qui est maintenant connu sous le nom de la Charte d'Aalborg, dans laquelle ils s'engageaient à élaborer un A21L (CEVD, 1994).

Depuis, le nombre des villes signataires de la Charte d'Aalborg a largement augmenté, dépassant aujourd'hui les 2500 signatures, et d'autres rencontres ont eu lieu pour réitérer les engagements d'Aalborg et opérer un suivi sur les actions à entreprendre en ce sens. Ainsi, en 1996, une deuxième session de la CEVD a eu lieu à Lisbonne et avait pour objectif, à travers un plan d'action, de passer « de la Charte à la pratique » (CEVD, 1996). En 2000, c'était au tour de Hanovre d'accueillir la troisième session de la CEVD dans le but d'évaluer les progrès des villes européennes dans le projet de durabilité et s'accorder sur les efforts à effectuer en ce début de XXI^e siècle (CEVD). Aalborg a à nouveau accueilli la CEVD en 2004, pour réaffirmer, dix ans plus tard, les intentions de la Charte d'Aalborg et adopter les Engagements d'Aalborg, axés sur 1- la gouvernance, 2- la gestion locale vers la durabilité, 3- les biens naturels communs, 4- la consommation responsable et les choix de style de vie, 5- la planification et la conception urbaines, 6- la mobilité améliorée, le trafic limité, 7- les actions locales pour la santé, 8- l'économie locale vivante et durable, 9- l'équité sociale et la justice et, 10- le lien entre le local et le global (CEVD, 2004). Enfin, les villes et communautés locales se sont rencontrées pour une cinquième fois à Séville, en 2007, pour partager leurs expériences d'application d'A21L et ainsi apprendre comment favoriser la viabilité de leurs communautés.

En parallèle, des conférences régionales ont eu lieu en 1998 et 1999 à Turku, Sofia, Séville et La Haie. De plus, Rome a accueilli une conférence des villes méditerranéennes, en 1995. Et un dernier événement européen à prendre en note est la Rencontre informelle des ministres du développement urbain et de la cohésion territoriale, tenue à Leipzig en mai 2007, sous la présidence allemande de l'Union européenne. Les ministres en question ont alors signé la Charte de Leipzig sur la ville européenne durable (UE, 2007), plaçant pour la première fois des balises européennes de niveau national pour le développement urbain.

1.3 UN TOUR D'HORIZON DU PROJET DE VILLE VIABLE

Comme nous l'avons vu à la section 1.2.1, le développement durable tourne autour d'une définition reconnue généralement. De plus, il inclut trois pôles: l'environnement, l'économie et la société. Cette définition remonte à 1980, dans la Stratégie mondiale de la conservation (UICN *et al.*, 1980) qui avait pour objectif d'intégrer le développement et la conservation, deux notions déjà perçues par plusieurs comme contradictoires, pour assurer que les modifications apportées à la planète par l'humanité garantissent la survie et la prospérité de cette dernière. Le développement est ici défini comme une modification de la biosphère pour satisfaire les besoins de l'homme et améliorer sa qualité de vie (UICN *et al.*, 1980). C'est exactement le même objectif qui est repris dans le Rapport Brundtland, en parlant plutôt de besoins et aspirations de l'être humain (CMED, 1988). Ce développement, et par conséquent le développement durable, est donc fondamentalement « axé sur les êtres humains ». De plus, il est intimement lié à l'économie. Des sept points indispensables au développement et à la conservation que la Stratégie mondiale de la conservation nomme, un seul n'est pas directement lié à l'économie. Le Rapport Brundtland suit exactement cette piste:

Pour répondre aux besoins essentiels, il faut réaliser tout le potentiel de croissance; le développement soutenable nécessite de tout évidence la croissance économique là où les besoins ne sont pas satisfaits. Ailleurs, développement et croissance économique sont compatibles, à condition que le contenu de celle-ci respecte les principes que sont la soutenabilité et la non-exploitation d'autrui. [...] Ainsi, pour que le développement soutenable puisse survenir, les sociétés doivent faire en sorte de satisfaire les besoins, certes en accroissant la productivité, mais aussi en assurant l'égalité des chances pour tous (CMED, 1988, p. 52).

On doit donc comprendre du développement durable, tant dans la Stratégie mondiale de la conservation que dans le Rapport Brundtland, que pour le bien de la société, le développement – associé en grande partie à la croissance économique – est essentiel et que la conservation de la nature – la durabilité – est au service du développement.

1.3.1 De nombreuses compréhensions dans la mise en oeuvre

Voilà donc pour ce qui est de la définition de départ du développement durable. Mais ces deux textes comportent une part de flou. Il est d'ailleurs avancé que dans le Rapport Brundtland, ce flou ait été intentionnel, dans le but d'assurer la popularité du concept (Daly, dans Gendron et Revéret, 2000). Par conséquent, lorsque vient le temps de préciser en quoi consiste l'application concrète du développement durable, les interprétations varient beaucoup en fonction des intérêts spécifiques de chaque organisation. Comme le mentionnent Gendron et Revéret (2000), « la signification et les implications d'une définition tripolaire du développement durable varie considérablement selon la définition, l'autonomie et la priorité accordée à chacune de ses trois composantes ». C'est ce qui explique les différentes schématisations de cette définition tripolaire (voir figure 1.1).

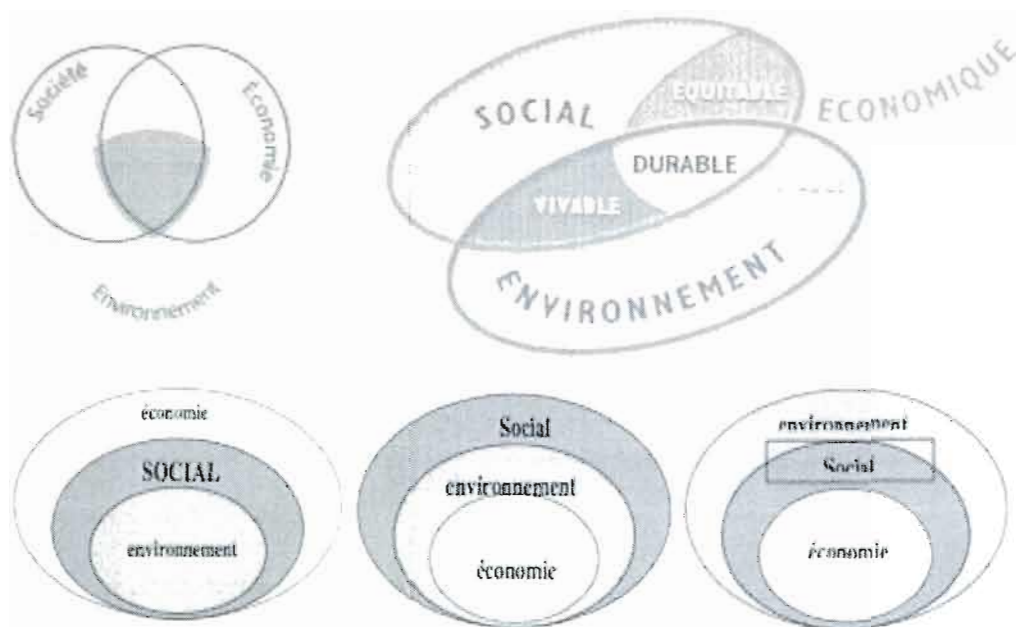


Figure 1.1 Différentes représentations tripolaires du développement durable
Sources : Gouvernement du Québec, 2004; Sébastien et Brodhag, 2004
Territoires durables, <http://www.territoires-durables.fr>

Dans la plupart des documents issus d'un quelconque organisme des Nations Unies et qui traite de développement durable, que ce soit du *Programme des Nations Unies pour l'environnement* (PNUE), du *Programme des Nations Unies pour le développement* (PNUD) ou de *ONU-HABITAT*, la paix dans le monde et l'élimination de la pauvreté reviennent de façon presque systématique parmi les principales préoccupations. La réduction de l'extrême pauvreté et de la faim est d'ailleurs le premier des Objectifs du millénaire pour le développement (ONU, s.d.). Les milieux d'affaires et financiers, pour qui le pôle économique du développement durable prend une place prépondérante, utilisent eux aussi cet objectif pour expliquer leurs positions. Ainsi, selon la *Banque mondiale*, la croissance économique est essentielle à la réduction de la pauvreté, et pour assurer cette croissance, il faut garder en tête les dimensions sociale et environnementale (Banque mondiale, 2005). Le Fonds monétaire international (FMI, 2002), quant à lui, dit effectuer un travail de

surveillance dans le cadre duquel il insiste sur la viabilité de la situation financière des pays pour la prévention des crises, ce qui constituerait l'une des principales contributions du FMI au développement durable. D'ailleurs, la croissance économique est, aux yeux du FMI, essentielle au développement durable (FMI, 2002). Enfin, le World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) mentionne que la pauvreté est l'une des plus grande barrière au développement durable, lequel est mieux atteint dans le cadre du libre marché (WBCSD, 2002).

Les milieux environnementaux, dont les organisations non gouvernementales, ont plutôt tendance à mettre la protection de l'environnement de l'avant, en parlant de développement durable. La Coalition Québec vert Kyoto, par exemple, parle d'une définition du concept suivant une « tripolarité hiérarchisée : l'intégrité écologique comme condition, le développement économique comme moyen et un développement social et humain comme objectif », en précisant que l'économie n'est qu'un moyen parmi d'autres pour y parvenir (CQVK, 2005).

Dans le mouvement des bâtiments verts, le développement durable a pour objectif l'efficacité des constructions et la réduction de leurs impacts sur la santé humaine et l'environnement. Tout cela passe par une considération de l'ensemble du cycle de vie d'un bâtiment (BDC, 2003). La mission du Conseil du bâtiment durable du Canada, qui mène à pousser les leaders de l'industrie à « accélérer l'adoption générale de principes, politiques, pratiques, normes et outils de construction durable », la construction LEED (CBDC, 2004), traduit bien ces considérations plutôt techniques du domaine architectural. Certains, toutefois, ratissent plus large. C'est le cas du U.S. Green Building Council, dont les valeurs incluent non seulement la soutenabilité, en termes de capital naturel et social, mais aussi l'équité, l'inclusion, le progrès et la connectivité (USGBC, s.d.).

De par leur nature, les institutions politiques sont celles qui abordent le développement durable avec un regard le plus large possible. Par exemple, la définition du développement durable qu'on retrouve dans le Plan de développement durable du Québec (Gouvernement du Québec, 2004) est ouvertement inspirée de celle du rapport Brundtland, en ce qui a trait à l'équité intergénérationnelle, d'une définition bonifiée par l'UICN, le PNUE et le WWF, pour intégrer la notion d'amélioration des conditions d'existence, et d'un consensus international, retenant les trois pôles du développement durable. Fait intéressant à noter, un peu comme la CQVK, le Gouvernement du Québec présente l'environnement comme une condition, la société comme une finalité et l'économie comme le moyen pour y parvenir, sans toutefois parler de hiérarchie. De plus, il redéfinit les dimensions environnementale, sociale et économique, respectivement en milieu de vie, mode de vie et niveau de vie. L'équilibre de ces trois dimensions forme ainsi la qualité de vie, qui représente l'objectif ultime du développement durable (Gouvernement du Québec, 2004). Environnement Canada (Environnement Canada, 2004), tout en reconnaissant l'importance d'intégrer les trois pôles du développement durable, propose une approche sensiblement plus environnementale au sens écologique du terme. Et étrangement, tout en disant vouloir renforcer sa contribution au programme international de protection de l'environnement et du développement durable, ce ministère propose une définition du concept dont l'objectif est de « satisfaire les besoins des Canadiens ». (Environnement Canada, 2004).

Cette diversité des interprétations et des actions pour la soutenabilité est également très présente en ce qui concerne la ville viable. Les signataires de la Charte d'Aalborg reconnaissent la diversité des villes et des moyens de chacune pour atteindre la durabilité (CEVD, 1994). Ceci était déjà présent dans le chapitre 28 d'Action 21, où l'on recommande « que toutes les collectivités locales instaurent un dialogue avec les habitants, les organisations locales et les entreprises privées afin d'adopter "un programme Action 21 à l'échelon de la collectivité" » (CNUED, 1992). Au préalable,

il avait été mentionné dans le rapport Brundtland que « les responsabilités de développement sont propres à chaque ville et doivent être évaluées dans le contexte de sa propre région. Ce qui convient dans une ville peut être totalement inapproprié dans une autre » (CMED, 1988, p. 286). On ne retrouve donc presque aucun plan de développement durable semblable d'une municipalité à l'autre. Nous verrons plus loin (chapitre 5) quelques cas de plans municipaux et les contextes dans lesquels ils se sont établis. Au ministère des Affaires municipales et régionales du Québec, on va jusqu'à dire que depuis 25 ans, avec la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, « le Québec possède un ensemble très complet d'instruments et de processus de planification et d'intervention », et que par conséquent, l'ajout de documents de planification n'aiderait pas à « une meilleure définition des grands axes du développement équilibré du territoire » (Blais et Caron, 2007). Pourtant, plusieurs expériences en cours démontrent que la mosaïque de leurs plans existants ne représente qu'une approche incomplète et fragmentaire en vue d'une gestion durable de leur territoire (Creedy *et al.*, 2007).

1.3.2 Regard sur différentes approches

Il existe donc plusieurs approches face à la mise en œuvre de la ville viable. Selon une étude menée par la Fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU), le centre de recherche et d'information pour le développement (CRID), Cités Unies France, et 4D, les villes françaises « soucieuses de mettre en œuvre une politique transversale le font en partant de thèmes ou de problèmes considérés comme centraux pour leur avenir » (Rouxel et Rist, 2000, p. 45). Cela donne lieu à cinq types de démarches partiellement transversales : les démarches fondées sur l'aménagement et l'urbanisme, les démarches environnementales, les démarches fondées sur le lien entre environnement et économie, les démarches participatives et les démarches tiers-mondistes, à travers lesquelles on accorde une importance particulière à la solidarité mondiale (Rouxel et Rist, 2000).

Au regard de toutes ces façons de faire qui n'ont souvent rien à voir les unes avec les autres, et du fait qu'il est de plus en plus périlleux de ne pas prendre position pour le développement durable, il est parfois avancé qu'un danger de dilution guette le concept (Næss, 2001). Une chose est certaine, jusqu'à maintenant presque aucune ville n'a réussi l'objectif de départ d'intégrer véritablement les pôles environnemental, social et économique. Cela mène à certaines critiques, en fonction notamment des approches retenues. Ainsi, on reproche aux démarches plus environnementales ou écosystémiques de dériver vers des approches « technocentrées », excluant du coup d'autres aspects de l'environnement urbain (Torrès, 2005). Quant à la participation citoyenne, au-delà du discours, sa pratique reste encore peu courante (Couret *et al.*, 2005), voire contestable dans sa forme, jugée bien souvent corporatiste, cherchant un consensus, bien sûr, mais entre des acteurs choisis au préalable (Bourque *et al.*, 1999). Plus encore, les restructurations de la gouvernance liées à la démocratisation que propose la ville viable se font surtout, jusqu'à maintenant, dans le sens d'une ouverture au libre-marché, qui affaiblit les moyens pour appliquer les principes de la viabilité (Patterson et Theobald, 1996). Dans plusieurs cas, on craint le système économique actuel, lequel doit connaître une transformation profonde pour que le développement soit durable (Emelianoff, 2005a). Or, pour certains, le développement durable rime avec la traditionnelle croissance, qui devient alors une croissance durable, voir l'accumulation de profits durables (Loget, 2005). Toutefois, la plupart des analystes s'entendent pour dire que les différentes approches ont en commun de modifier de façon assez profonde la gestion des villes.

1.3.3 Les modifications de l'appareil municipal

Comme nous l'avons vu à la section 1.2.2, le développement durable apparaît dans un contexte de globalisation des échanges. Cette situation a renforcé le rôle des villes dans l'économie mondiale, mettant de l'avant les liens d'interdépendance entre le

niveau local et l'ensemble de la planète. On rejoint ici un leitmotiv environnemental qui consiste à « penser globalement pour agir localement ». Les villes sont appelées à participer à un « processus mondial de convergence des systèmes socio-économiques et écologiques mondiaux » pour prendre en compte les externalités environnementales du phénomène urbain (Torrès, 2005). Le tout débouche sur le principe de subsidiarité, mentionné dans la Charte d'Aalborg comme déterminant la capacité des villes à assumer leur responsabilité envers la durabilité (CEVD, 1994). Ce principe selon lequel la gestion se fait au plus petit niveau de décision et le plus près possible des citoyens (van Vliet, 2000) est devenu un des thèmes centraux de la politique de la Communauté européenne (Brugmann, s.d.), faisant des autorités locales des partenaires essentiels dans l'atteinte des objectifs de l'Europe (Nay, 2002). La ville viable renforce donc à la fois l'autonomie et la responsabilité des municipalités envers le reste de la planète et débouche « sur une vision entièrement nouvelle de l'articulation des territoires – à la fois entre eux et avec le « Monde » ; et sur une conception également originale du politique, capable de concilier universalisme et particularisme, unité et diversité » (Emelianoff et Theys, 2001). Dans un des engagements d'Aalborg+10, titré « Du local au global », les villes s'engagent à réduire leur impact sur l'environnement global et à développer des réponses locales aux problèmes globaux (CEVD, 2004). Par conséquent, l'application de plans tels que les A21L exige une restructuration des politiques et des processus de prise de décision, qui mène entre autres à une plus grande implication de la communauté via la participation publique (Voisey *et al.*, 1996).

Ainsi, la recherche de la viabilité urbaine, à l'instar du développement durable, implique d'importants changements dans la conception et l'application de la démocratie. Tout cela a pris forme dans les années '80 sous le terme de « gouvernance », qui désigne aujourd'hui un art de gouverner qui se distancie du

vieux modèle hiérarchique et passe par des processus interactifs où des acteurs dont les objectifs divergent viennent à formuler une représentation commune d'un problème pour trouver des solutions qu'ils appliquent de façon collective (Theys, 2003; van Bueren et ten Heuvelhof, 2005). Dans cette optique, les gouvernements jouent un rôle de coordination et d'arbitrage (Nay, 2002). Une plus grande place est offerte à la participation citoyenne, comme le reconnaît entre autres la Charte d'Aalborg et nombre d'autres documents politiques liés au développement durable ou à la ville viable.

1.3.4 Quelques questions

Suite à ce tour d'horizon des définitions, conceptions et compréhensions du développement durable et de son prolongement urbain, on comprend que les questions et critiques concernant le projet de la soutenabilité pourraient faire l'objet d'un mémoire à elles seules. Nous n'en verrons ici que deux, qui apparaissent essentielles pour la suite de la présente recherche.

Notons d'abord que les porteurs du projet de ville viable sont principalement des instances politiques, c'est-à-dire les gouvernements municipaux et les administrations qui les soutiennent. Bien sûr il existe des organisations locales qui donnent forme à des projets de collectivités viables mais ces groupes sont souvent tributaires, en particulier sur le plan financier, des autorités locales qu'ils tentent de stimuler. De plus, ce sont les administrations municipales, sous l'impulsion des politiciens, qui établissent les balises de ce que le développement durable de leur ville sera, dans le cadre de leurs plans de développement durable ou leurs A21L. Or, les politiciens, qui souhaitent se faire réélire, veulent obtenir des résultats. Mais comment évaluer l'avancement de la mise en œuvre d'un projet aussi vaste? À cette question, deux types de réponses, relativement opposées, s'affrontent.

La première stratégie à s'être développée est celle des Indicateurs de développement durable (IDD) (Thuillier, 2005). Ceux-ci sont souvent associés à des A21L dont le profil est principalement environnemental (Emelianoff, 2005b) et qui sont, comme nous l'avons vu précédemment, critiqués pour leur approche trop « technocentrée ». Avec les indicateurs, on peut classer les réussites et les échecs, et on le fait, en proposant des répertoires de bonnes pratiques (Mega, 2000). On tombe alors dans une logique de compétition et de valorisation de l'image des villes, où l'utopie dominante est celle de la « qualité totale », du « zéro défaut », et où ces exemples de bonnes pratiques deviennent des vitrines écologiques pour des stratégies plus générales de « marketing urbain » (Emelianoff et Theys, 2001). Une autre stratégie consiste à s'intéresser de plus près au processus de prise de décision et de mise en application. Dans cette optique, la faiblesse est de ne pas pouvoir répondre aux questions de la soutenabilité : quelles pratiques sont soutenables et lesquelles ne le sont pas, et comment atteindre les objectifs de soutenabilité (van Bueren et ten Heuvelhof, 2005). Bien sûr, la plupart des villes ont adopté des méthodes hybrides alliant répertoires de bonnes pratiques, conformité aux principes du développement durable, interaction et intégration des principaux pôles du développement durable et les IDD (Thuillier, 2005).

Face à ce besoin de résultats, pour un projet qui est perçu de multiples façons et par lequel l'appareil municipal s'ouvre à la participation citoyenne et se positionne comme négociateur et arbitre, la question de l'implication et de l'interaction des différents services se pose. Le projet de ville viable s'insère dans un contexte politique – dont, d'ailleurs, il participe fortement à la mise en place – qui rend nécessaire cette intégration. Cette dernière notion, de même que la transversalité, deviennent alors incontournables. Or, la modification de la structure des administrations municipales, ou de leurs interactions internes, sont quasi absentes des discours issus des villes, de même que dans les recherches sur la ville viable. Seule Emelianoff (2005a; 2005b) a identifié l'inertie des administrations municipales, dont

les cloisonnements hiérarchiques mènent beaucoup de plans de durabilité urbaine à s'enfermer dans les services de l'environnement, parmi les problèmes à considérer. Voilà un vide qui appelle un approfondissement de la question. C'est dans cette perspective que la présente recherche s'attardera sur la transversalité du projet de ville viable dans le cadre des administrations municipales.

1.4 TRANSVERSALITE DE LA VILLE VIABLE

1.4.1 En quoi consiste la transversalité?

L'utilisation ultérieure des notions de transversalité, d'intégration et d'interdisciplinarité, voire de transdisciplinarité, étant données leurs apparitions souvent indifférenciées dans la littérature, nécessitent quelques explications. D'abord, interdisciplinarité et transdisciplinarité sont toutes deux liées à la recherche. Les chercheurs tentent, avec la première, d'expliquer un phénomène alors qu'avec la seconde, ils cherchent à le comprendre (Max-Neef *et al.*, 1989). Dans la pratique de l'interdisciplinarité, on crée des relations entre plusieurs disciplines réunies alors que par la transdisciplinarité, on englobe et dépasse les disciplines de départ pour créer une méthode commune, voire une nouvelle discipline (Max-Neef *et al.*, 1989; OLF, s.d.). Puisqu'on s'intéresse en ce moment à la mise en œuvre d'un projet, ces deux termes ne seront presque pas utilisés, du moins dans la partie théorique. Nous retrouverons beaucoup plus fréquemment les termes transversalité et intégration, puisque ceux-ci sont plus orientés vers l'action et ont tous deux des implications très directement liées au projet de ville viable. Dans la transversalité, une « communication maximale et réciproque s'effectue entre les niveaux hiérarchiques » (OLF, s.d.). Avec l'intégration, on retrouve l'avantage de pouvoir allier l'utilisation qui en est faite en écologie et dans la théorie des organisations. En écologie, il s'agit d'une « opération ou [d'un] processus par lequel des éléments, des ensembles, des individus ou des collectivités s'assemblent pour former un système présentant de

nouvelles propriétés » (OLF, s.d.), alors qu'au niveau d'une organisation, c'est la « coordination des organes de l'organisation et [l']adhésion de ses membres à ses objectifs » (OLF, s.d.).

Rappelons ici la récurrence, depuis le rapport Brundtland, de l'idée d'intégrer trois ensembles du système dans lequel l'être humain évolue : l'environnement, la société et l'économie. N'oublions pas non plus que la ville viable s'inscrit dans une recherche de nouveaux processus de prise de décision, dans lesquels les gouvernements et administrations publiques jouent un rôle de coordination. Enfin, ce qui est souligné dans ces définitions est l'importance de la communication et de l'adhésion des membres de l'appareil municipal, dans le but de briser les barrières hiérarchiques dont Emelianoff (2005a; 2005b) fait mention.

1.4.2 La ville viable, une ville transversale?

Au-delà des beaux discours, qu'en est-il de la transversalité et de l'intégration dans le projet de viabilité urbaine? La plupart des engagements pour la ville viable appellent à l'intégration des diverses sphères de la société. Or, nombreux sont les observateurs qui, depuis le tournant du siècle, remarquent des lacunes à ce niveau. Selon les mots d'Emelianoff (2005a, p. 137), « la quête de transversalité emprunte des voies tâtonnantes ». Ces tentatives, elle les classe selon quatre types d'approches de la transversalité dans les municipalités : la réorganisation des services, les missions transversales, les approches prospectives et les projets inter-service (voir tableau 1.1). Néanmoins, elle fait remarquer que les approches des villes restent souvent rattachées aux services de l'environnement (Emelianoff, 2005b). Roseland (1997) note que la plupart des initiatives de viabilité urbaine sont faites à la pièce plutôt que de faire partie d'un cadre plus large. Enfin, des trois pôles du développement durable, la dimension sociale semble briller par son absence, ou alors n'obtenir qu'une place toute rhétorique (Ballet *et al.*, 2004; Emelianoff et Theys, 2001; Sébastien et

Brodhag, 2004; Torrès, 2005). La sectorisation de l'action publique est pointée du doigt, et le dialogue ne se fait pas entre le pôle social et les deux autres, même si les questions écologique et sociale sont imbriquées (Emelianoff, 2005a), sans compter les relations évidentes qui existent entre l'économie et la société. Si depuis quelque temps, des efforts sont faits pour l'intégration du pôle social dans les actions municipales pour la viabilité, ils restent principalement orientés vers la participation citoyenne, qui, comme nous l'avons vu, correspond de toute façon à une mouvance dans la planification urbaine. Or, bien que ces efforts soient nécessaires, la dimension sociale de la ville viable devrait inclure toute une panoplie d'autres préoccupations. À titre d'exemple, qu'on retrouve dans une très grande quantité de documents politiques, la culture est un pan de la société pour lequel on ne trouve à toute fin pratique aucune application réelle dans la mise en œuvre du projet.

Tableau 1.1 Quatre types d'approches de la transversalité

Réorganisation des services	<ul style="list-style-type: none"> • Modification de l'organigramme • Point positif: permet une meilleure communication • Point négatif: approche trop surplombante pour engager de nouvelles pratiques au sein des services
Missions transversales	<ul style="list-style-type: none"> • Création de structures spécifiques en charge des politiques transversales que l'on souhaite conduire • Structures efficaces et dotées d'une bonne légitimité • Approche paradoxale car on ne peut envisager la multiplication de ces structures
Approches prospectives	<ul style="list-style-type: none"> • Démarche prospective, capable de faire le lien entre des enjeux fonctionnellement dissociés et de nourrir une planification transversale • Risque de ne pas parvenir à entraîner les services et les élus dans des phases plus opérationnelles
Projets inter-services	<ul style="list-style-type: none"> • Démarche qui consiste à ne pas déléguer la mise en oeuvre de la transversalité à une structure ou à quelques personnes clés • En l'absence de portage politique fort, la sensibilisation des services et des élus plafonne

Adapté de : Emelianoff, 2005a

1.5 LA VILLE VIABLE ET LA CULTURE

Il suffit de faire un tour d'horizon de quelques documents politiques internationaux pour comprendre que le respect, voire la protection, des identités culturelles est omniprésent dans le discours sur le développement durable, et plus encore quand il s'applique aux collectivités locales. On retrouve quatre types de documents, selon la façon dont y est présenté le rapport entre la culture et le développement durable. D'abord, dans certains est inscrit le respect ou à la promotion des différentes cultures (Habitat, 1976; Habitat II, 1996a; Habitat II, 1996b; ICEPM-ECU, 2005; UE, 2007). D'autres présentent l'importance de la culture dans l'atteinte d'un développement durable (Assemblée générale de l'ONU, 2000; OIF, 2002; SMDD, 2002). Dans certains documents, une quatrième dimension du développement durable a été créée, plaçant ainsi la culture sur un pied d'égalité avec l'économie, l'environnement et le social (CEVD, 2004; LGS-WSSD, 2002). Enfin, il existe des documents entièrement dédiés à l'importance de la culture pour le développement (CGLU-GTC, 2007; UNESCO, 2002).

La culture est donc un élément important du développement des villes, pour s'assurer qu'elles parviennent à la viabilité. Aux yeux de certains, la culture devrait être une quatrième dimension du développement durable, au même titre que les trois premières. Cette idée se retrouve dans la Stratégie nationale de développement durable du gouvernement français (CIDD, 2003).

L'idée se propage donc qu'il ne suffit pas de veiller à ce que les excès de l'économie ne nuisent pas à l'environnement naturel et à la société mais aussi à la culture des sociétés en question. Dans un monde qui change aussi rapidement, il importe d'éviter de créer ce qu'on pourrait appeler une monoculture sociale. On pourrait aussi dire qu'il importe, dans une optique de développement durable, d'éviter les rigidités et

inadaptations culturelles qui auraient des influences négatives sur l'environnement biophysique ou la société.

Dans le contexte de la globalisation, la culture peut jouer un rôle important pour faire en sorte que les villes soient des milieux de vie où l'on respecte les principes du développement durable. Les préoccupations culturelles doivent donc être incorporées, au-delà des mots, au projet de ville viable.

1.5.1 Une définition de la culture

Avant toute chose, voyons en quoi consiste la culture, du moins dans les pages qui suivent. « La culture est à envisager comme un système qui relie l'expérience humaine à un savoir constitué », bref, elle n'est pas innée (Lucchini, 2002). Selon Rapoport (1984; 2003), on peut retracer trois types de culture : 1- un mode vie, avec ses idéaux et ses normes, 2- un système de schémas symboliques, dont l'environnement bâti et la façon d'utiliser les lieux font partie, et 3- des stratégies d'adaptation écologique. Ce mode de vie et ces symboles, qui forment les stratégies d'adaptation d'un groupe, se transmettent de génération en génération, mais aussi se recréent en permanence et mènent à une vision du monde, une façon caractéristique de voir et de donner forme à son environnement (Rapoport, 1984; 2003; UNESCO, 2003). La culture est ainsi liée à la notion d'identité. Enfin, il est intéressant de noter qu'en ce qui concerne l'environnement bâti – les paysages et les établissements –, celui-ci est le résultat d'une longue série de choix individuels, dont la cumulation forme un tout reconnaissable (Rapoport, 1984). C'est de cette façon que se recréent sans cesse les symboles physiques d'une culture donnée.

1.5.2 Culture et qualité de vie

L'amélioration de la qualité de vie est de toute évidence une idée prépondérante dans le projet de viabilité urbaine (Max-Neef *et al.*, 1989; Roseland, 1997; Voisey *et al.*, 1996). Mais alors qu'elle est souvent utilisée dans les discours plus techniques, environnementaux et économiques, le point de vue ici est que la qualité de vie dépend aussi d'éléments plus culturels, lesquels doivent donc être pris en considération. Quand Amin (2006), en parlant de la « bonne ville », dit que les discussions à cet égard ne peuvent ignorer les particularités du « mode de vie urbain », le choix de cette expression nous renvoie nécessairement à la notion de culture. Et comme le mentionne Torrès (2005), la qualité de vie dépasse le cadre matériel de vie, et implique entre autres la vie culturelle, associative et politique. De plus, la planification urbaine post-moderniste, en réaction contre l'ordre de la modernité, correspond à une résurrection des idées de Jane Jacobs et Kevin Lynch au profit, entre autres, des différences culturelles comme éléments de l'amélioration de la qualité de vie urbaine (Craglia *et al.*, 2004). Parmi les nombreux éléments formant la culture d'une société, ou la culture urbaine, deux seront ici approfondis, parce qu'ils semblent représenter un intérêt particulier pour le projet de ville viable : l'identité et la temporalité.

Dans son document rédigé pour le 3^e Sommet des grandes villes du monde, Peter Jacobs (1991) nomme trois impératifs qui forment la base éthique du développement viable dont l'un est de faire ressortir le sentiment d'appartenance, l'identification au milieu dans lequel nous vivons. Dans un même ordre d'idées, le Conseil européen des urbanistes (CEU, 2003) s'intéresse au défi de l'identité urbaine, avec toutes les influences culturelles qui se rencontrent dans les villes globalisées, l'impression d'appartenance à son environnement étant une condition fondamentale de la qualité de vie en ville. Torrès (2005), quant à lui, parle de trois dimensions du bien-être retiré de

la qualité environnementale : qualité esthétique et de confort, protection offerte par le milieu de vie, et qualité identitaire et sociale. Ces trois dimensions sont intéressantes dans la mesure où elles « se prêtent à un jeu de décomposition qui fait prendre conscience de l'impact central de la production du secteur public local sur la qualité du cadre de vie d'une agglomération » (Torrès, 2005, p. 61).

Si la temporalité citadine est un élément constitutif d'une identité urbaine et un outil fondamental de construction de singularité citadine (Lussault, 2001), son intérêt, dans la recherche actuelle, est surtout dans les multiples rapports que la culture et la viabilité urbaine entretiennent avec le temps. D'abord, la ville durable implique de toute évidence la durée dans le temps. Cette durée est appréhendée sous deux principaux angles. D'abord, on tente de penser un développement qui ne se limite plus au court terme, mais par lequel on cherche à assurer les résultats sur le long terme. Puis, de plus en plus, on reconnaît l'importance des acquis du passé, du patrimoine. Ces deux aspects temporels de la ville viable doivent être mis en relation.

Avec la mémoire urbaine et le projet urbain, la ville affirme avec force – certes en sens opposé – son inscription dans le devenir social, son aptitude à « habiter le temps ». Pourtant, mémoire urbaine et projet urbain s'ignorent bien souvent, et deviennent comme étrangers l'un à l'autre. La mémoire urbaine se dégrade volontiers en ville-musée, le projet urbain se contracte aisément en ville-artéfact (Chesneaux, 2001, p. 107).

La ville durable est, selon Chesneaux, une ville qui sait s'enrichir « au fil du temps », qui est capable à la fois de nourrir un projet et donner vie à une mémoire. Mais il faut être conscient que dans la ville, une panoplie de temps – temps naturels, temps sociaux ou temps individuels – se côtoient, se mêlent et s'entrechoquent, particulièrement avec la globalisation.

La viabilité urbaine appelle donc la création d'une appartenance culturelle et d'une conscience temporelle. Dans une société de la gouvernance, où les responsabilités sont partagées entre les citoyens et les différents niveaux gouvernementaux, ce sont sans doute deux aspects du projet que les administrations municipales ont comme rôle de véhiculer. Or, dans les villes, le projet urbain et ses valeurs culturelles sont abordés de façon bien concrète dans le design urbain. Voilà pourquoi nous nous attarderons maintenant à cette pratique et les liens qu'elle entretient avec la ville viable.

La route n'a par elle-même aucun sens ; seuls en ont un les deux points qu'elle relie. Le chemin est un hommage à l'espace. Chaque tronçon du chemin est en lui-même doté d'un sens et nous invite à la halte. La route est une triomphale dévalorisation de l'espace, qui aujourd'hui n'est plus rien d'autre qu'une entrave aux mouvements de l'homme, une perte de temps.
Milan Kundera, *L'immortalité*

CHAPITRE II

VILLE VIABLE ET DESIGN URBAIN

Le lien entre la ville viable et le design urbain vient d'être abordé, en un éclair. Le chapitre qui suit a pour objectif de mettre en relief les liens qui justifient de se pencher sur la pratique du design urbain dans le cadre de cette recherche. Cette identification sera faite en trois temps. D'abord, depuis la ville viable, en passant par la culture, nous en sommes arrivés au design urbain. Par conséquent, il apparaît important, même rapidement, de bien expliquer ce passage de la culture au design urbain. Ensuite, nous reviendrons plus longuement sur l'intérêt de cette « discipline » pour le projet de viabilité urbaine. Enfin, nous verrons la place que tient la ville viable dans la pratique du design urbain.

2.1 DE LA CULTURE AU DESIGN URBAIN

La culture, nous l'avons vu, influence la façon que les gens ont de voir et de donner forme à leur environnement. Pour ce faire, elle passe par des symboles, dont l'environnement bâti et la façon d'utiliser les lieux. C'est ici qu'entre en jeu le design urbain. Mais qu'est-ce que le design urbain? Que fait le design urbain?

Identifier ce qu'est le design urbain semble être en soi une tâche complexe. La question de son territoire reste encore bien présente : discipline, profession ou façon de penser, pratique ou théorique, art ou science (Levasseur, 2007)? Partant de la prémisse que le design urbain ne se résume pas à un concept précis mais englobe plusieurs points de vue et stratégies d'application face à l'environnement bâti, Schurch (1999) conclut qu'on gagnerait à le qualifier de champ d'activité. Cette idée que le design urbain intègre de nombreux points de vue, de nombreuses disciplines, est généralisée. Barnett (2006) parle d'un processus collaboratif regroupant non seulement architectes, planificateurs, architectes paysagistes, mais aussi ingénieurs, investisseurs, élus, de même que le public. En fait, si l'on se fie au tour d'horizon que Levasseur (2007) fait à propos du rôle du designer urbain, ce dernier semble avoir un lourd poids sur les épaules :

- articuler la forme et les composantes programmatiques des conjonctures urbaines;
- offrir des lignes directrices pour la création et le développement d'une ville;
- tisser du lien entre les espaces publics et privés, les infrastructures urbaines et les bâtiments, les réseaux routiers et les places publiques;
- assurer les connexions entre les différentes échelles;
- répondre aux besoins physiologiques, sécuritaires, identitaires, cognitifs, d'appartenance, d'intimité et d'estime d'une communauté;
- œuvrer en faveur de la conservation de l'environnement naturel et de la gestion efficace des éléments naturels en territoire bâti;
- regarder le site dans son ensemble, en l'observant dans sa grande échelle, mais aussi en s'occupant des détails;
- servir de communicateur et de vulgarisateur, d'agent de liaison, d'accompagnateur, de facilitateur et d'animateur.

Si l'on résume le rôle du designer urbain, celui-ci doit tenir compte des valeurs et des aspirations de la communauté où se construit un projet urbain (Moughtin, 2003). En d'autres termes, son rôle social consiste à créer, protéger et restaurer la cohésion des expériences humaines de la forme urbaine (Sternberg, 2000).

Il ressort de cet effort pour cerner l'objet et le rôle du design urbain que l'être humain y occupe une place prépondérante, et que, dans son essence, cette pratique s'adresse à l'environnement bâti et ses relations avec le système social mis en place par l'humanité. C'est le lien physique entre l'environnement naturel et la culture humaine. Le design urbain est intimement lié au paysage ; le paysage idéal étant celui où la permanence et le changement ont trouvé un équilibre (Jackson, 1984). Le paysage est directement lié à notre quotidien, on y tire notre « être-au-monde », notre identité.

[...] every landscape is the place where we establish our own human organization of space and time. It is where the slow, natural processes of growth and maturity and decay are deliberately set aside and history is substituted (Jackson, 1984, p. 156).

2.2 DESIGN URBAIN ET VILLE VIABLE

Suite à ce que nous venons de voir, au-delà du lien entre culture et design urbain, le lien entre le design urbain et la ville viable est assez clair. De toute évidence, l'homme, et son environnement culturel, influence la nature. C'est ce à quoi le regard écologique sur le développement durable s'attaque. Toutefois, il ne faut pas négliger l'influence des éléments naturels sur l'environnement humain, par conséquent, l'environnement urbain. Le design urbain prend alors toute son importance dans le projet de ville viable. Non seulement ceux et celles qui y travaillent doivent considérer l'impact de leurs constructions sur l'environnement biophysique. De plus, pour créer des milieux humainement viables, ils et elles doivent prendre en considérations les éléments biophysiques de l'environnement. Pressman (1996), entre autres, pointe cette réalité en parlant des sociétés qui se sont installées en milieux nordiques.

2.2.1 Environnement, ville viable et design urbain

« Le design urbain et les sciences de l'environnement partagent des intentions fondamentales similaires, tel le cheminement vers une qualité de vie accrue, le développement durable, la protection de l'environnement naturel, l'harmonisation entre les différents milieux de vie » (Levasseur, 2007, p. 27). Or, comme nous l'avons vu à la section 1.2.1, le concept de développement durable trouve son origine dans les préoccupations grandissantes pour la dégradation de l'environnement naturel. En réunissant ainsi l'économie, la société et l'environnement, ce dernier reste surtout compris dans sa dimension écologique. C'est d'ailleurs le cas dans la plupart des documents qui en parlent. Un bel exemple est l'utilisation qu'en fait le Gouvernement du Québec, dans son Plan de développement durable. Le milieu de vie – la dimension environnementale du développement durable – est constitué de facteurs physiques, chimiques et biologiques, fait référence à l'eau, à l'air, au sol et au sous-sol, et est caractérisé par une grande diversité d'organismes vivants (Gouvernement du Québec, 2004). Ce terme, « environnement », englobe pourtant aussi des éléments culturels. Ainsi, Design Montréal fait au Gouvernement du Québec la recommandation suivante :

[...] il y aurait lieu de préciser dans le Plan DD que le terme « **environnement** » concerne « **l'environnement naturel et construit dans ses dimensions écologiques et culturelles** ».

Ainsi, « en harmonie avec la nature » pourrait être remplacé par en harmonie avec « **l'environnement naturel et construit** » ou « **l'environnement naturel et culturel** » (Design Montréal, 2005, p. 2).

Les designers urbains, qui conçoivent l'environnement à la fois dans ses dimensions naturelle et culturelle, ont donc le potentiel de forcer à élargir le regard porté sur l'environnement dans le projet de ville viable et, par la même occasion, étoffer l'approche de la viabilité urbaine. L'approche quantitative des sciences de l'environnement peut être combinée à celle qualitative du design urbain et déboucher

sur la notion de paysage (Levasseur, 2007). Mais attention ! Il n'est pas ici question de diluer la portée écologique du développement durable ou de justifier la domination de la nature par l'homme. L'intérêt de faire une plus grande place à la culture dans le projet de ville viable, entre autres par le design urbain, n'est pas d'imposer un ordre contrôlé, une planification autoritaire, comme l'a reproché Jane Jacobs (1961) à Le Corbusier et autres tenants de la Cité-jardin ou de la Ville belle, mais plutôt de respecter sa dynamique et de l'intégrer aux autres dynamiques du développement durable.

Les professionnels du design urbain ont certes en partie comme rôle de répondre aux impératifs écologiques du développement durable. Dans cette recherche toutefois, l'attention est plutôt portée sur l'apport culturel du design urbain à l'environnement physique des villes, dans les passerelles qu'il peut créer entre l'écologie, d'une part, et d'autre part l'utilisation et la signification des espaces. C'est en quelque sorte une façon de ne pas oublier ce que le botaniste Edgar Anderson disait : « [Nature watching] is quite as easy in the city as in the country ; all one has to do is accept Man as part of Nature » (cité dans Jacobs, 1961, p. 444).

2.2.2 Design urbain, planification urbaine et ville viable : transversalité

Le fait de s'intéresser au design urbain, dans le contexte de la planification du développement durable en milieu urbain, passe nécessairement par la planification urbaine. Fait à noter : selon les dires de plusieurs personnes rencontrées au cours de cette recherche, une distinction doit être faite entre l'urbanisme en Amérique du Nord et la planification urbaine – pourrait-on dire – en Europe. En effet, l'urbanisme pratiqué en Amérique du Nord est encore très fortement une question réglementaire (zonage, etc.), ce qui lui attire beaucoup de critiques. En Europe, la désignation « planification urbaine » est plus juste puisque qu'on y propose des lignes directrices de développement non réglementaires. Mais règle générale – du moins en théorie –

les liens entre urbanisme, architecture et design urbain sont très étroits. De surcroît, les questions anciennes et nouvelles, que la viabilité urbaine impose à l'urbanisme, mènent aux mêmes réflexions en ce qui concerne la forme à donner à la ville.

Face aux modifications urbaines issues de la globalisation, par exemple, Graham et Marvin (2001) ont développé l'idée d'un urbanisme de la fragmentation (*Splintering urbanism*). Dans cette optique, les nouveaux réseaux mondiaux d'échanges entre villes ont fait émerger une nouvelle catégorie de villes : les villes globales. L'infrastructure de ces villes se trouve fragmentée entre des quartiers privilégiés, lieux de la connexion au système urbain planétaire, et les autres, correspondant à des connexions presque intimes entre deux zones urbaines distantes physiquement, alors que deux quartiers adjacents, dans la même ville, n'entretiennent pratiquement aucun lien (Graham et Healy, 1999). Or, souvent ces coupures locales au profit du global sont directement inscrites dans la composition géographique de ces réseaux et le contrôle sur la mobilité des biens et des personnes (Graham et Marvin, 2001).

Dans un parallèle entre la situation de Lagos, la plus grande ville subsaharienne, et d'autres villes faisant face à de graves problèmes de pauvreté, de fractures sociales et de dérives de la gouvernance, Gandy (2006) note le rôle potentiel des réseaux d'infrastructures pour surpasser les polarisations émergentes et identifier les points communs afin de solidifier les collectivités locales. Dans ce genre d'exercice, il est primordial que les urbanistes et les designers urbains se comprennent mutuellement quant à leurs objectifs et leurs méthodes.

Partant de là, on débouche assez aisément sur la transversalité de la ville viable et du design urbain. Non seulement les designers doivent-ils s'accorder avec le travail des planificateurs urbains mais, comme nous l'avons déjà vu, ils doivent prendre en considération des préoccupations issues de plusieurs autres disciplines. En quelque sorte, on peut dire qu'une des particularités de cette pratique est son anonymat.

Aucun designer, aucune profession ne peut réclamer la paternité de la forme d'une ville (Schurch, 1999). Au même titre que « le projet urbain est le produit d'une convergence d'actions et d'intentions particulières, qui interagissent pour se traduire en une énonciation collective » (Cogato Lanza *et al.*, 2000, p. 219), les paysages et les établissements sont le résultat d'une longue série de choix individuels, dont la cumulation forme un tout reconnaissable (Rapoport, 1984).

La ville est non seulement un objet perçu – et peut-être apprécié – par des millions de gens, de classe et de caractère très différents, mais elle est également le produit de nombreux constructeurs qui sont constamment en train d'en modifier la structure pour des raisons qui leur sont propres. [...] Il n'y a jamais de résultat final, mais seulement une succession ininterrompue de périodes [...] (Lynch, 1999, p. 2).

Contrairement à l'architecture, l'œuvre du design urbain n'appartient pas à son concepteur et n'est jamais finie, mais constamment revisitée, reformulée, au fur et à mesure des modifications sociales. Les créations particulières doivent être flexibles et adaptables dans le long terme (Levasseur, 2007).

2.2.3 Identité et temps

Dans la section 1.5.2, nous avons vu l'importance de la culture pour la ville viable, dans ses dimensions identitaire et temporelle. Le design urbain y a aussi sa place. L'importance temporelle vient tout juste d'être abordée, mais cette question a des implications plus vastes. Les deux citations qui suivent donnent un bon aperçu de l'importance non négligeable que revêt le temps, dans le contexte du projet urbain et de la ville viable :

Le véritable problème me semble résider dans la relation entre les différentes manières de concevoir le temps. D'une part, le temps des créateurs, des architectes, des urbanistes, des ingénieurs – celui des projections mais aussi celui des constructeurs et des financiers – suspendu aux risques du marché ou de l'anticipation. D'autre part le temps des pratiques sociales qui, en dehors des grandes utopies, restent accrochées au présent et à une approche des tendances le plus souvent rétroactives – en tout cas qui cède peu au mirage de la divination. Le temps enfin des ajustements entre formes et société, dont les croisements échappent, en fin de compte, à nos déterminismes et à notre prévisibilité pour partie et peut-être pour l'essentiel. Pour éviter l'éclatement entre ces temps, en saisir au contraire quelques articulations, il faut sans doute concevoir ces temps, non comme une opposition radicale entre le passé et le futur, de part et d'autre d'un présent, qui paradoxalement, reste qualifié par une durée incertaine, mais plutôt comme le développement d'actions, de trajectoires entre passé, présent et futur. (Roncayolo, 2002, p. 90-91).

Les utopies ont pour point commun de nier le temps en posant des gestes fondateurs qui définissent un nouveau commencement ou qui s'appuie sur un mythe des origines pour fonder une nouvelle origine. La visée du développement durable aurait-elle, au contraire, cette vertu de nous réconcilier avec le temps ou de nous donner une nouvelle intelligence du temps? À l'évidence non, si elle consiste, comme on le voit bien souvent, à jouer de la nostalgie de la « petite ville à taille humaine proche de la nature », ou si elle consiste à définir l'urbain correct au nom de la préservation du futur. [...]

Oui, peut-être, si elle nous aide à approfondir notre socialisation temporelle, autrement dit, si elle nous aide à conjuguer convenablement les temps, des plus lents aux plus rapides, des plus longs aux plus brefs. Si elle nous aide à résoudre le problème de l'intégration sociale par la coordination de plus en plus fine des temps de la ville (Godard, 2000, p. 45-46).

En plus de contribuer à l'agencement des nombreuses temporalités d'une ville, le design urbain participe à la formation de l'identité des lieux. La place publique joue un rôle prépondérant dans la formation d'une solidarité urbaine.

The everyday negotiation of diversity is crucially influenced by the public ethos of places, which draws on many inputs, from neighbourhood movements and city-centre dynamics to the habits of public office, the media and other local institutions, public events and shared spaces. The thin line

between suspicion and tolerance is demarcated only too frequently around prosaic negotiations of diversity, so part of the politics of relatedness in the good city has to be about working on the prosaic as the space of strange (be)longings, the site of cultural transgression (Amin, 2006, p. 1016-1017).

Cette idée de l'identité est de plus en plus présente. À titre d'exemple, l'un des cinq objectifs du Plan d'action intégré en design de Montréal est de renforcer l'image et l'identité de la ville (Carabin *et al.*, 2006). Julier (2005) présente quelques cas où le *branding* des villes est passé par la création de ce genre d'identité locale, soit dans le développement ou la régénération d'un quartier. La revitalisation d'espaces urbains délaissés permet la reconnexion de réseaux physiques, laquelle peut améliorer les flux d'information, l'estime communautaire et l'identité culturelle (Levasseur, 2007). Cette identité que l'espace physique fournit, dans le contexte de la ville viable, fait ressortir des objectifs de respect et de préservation du patrimoine (Bruns et Schmidt, 1997; Emelianoff, 1999; 2005b; Gouvernement du Québec, 2004; Héritage Montréal, 2006; Pressman, 1996; Rouxel et Rist, 2000; UE, 2007). Il faut toutefois faire attention que cette notion ne se limite pas, comme c'est trop souvent le cas, « à la préservation ou la sauvegarde des monuments anciens. C'est la rencontre patiente et difficile entre le site (qu'il soit bâti, planté ou naturel) et l'histoire (ancienne ou récente) qui est source de patrimoine, donc de lien social » (Design Montréal, 2005, p. 14). Malheureusement, avec des écoles de pensée dominantes quant à la conservation urbaine, l'Europe est en voie de créer une standardisation des paysages urbains, affaiblissant du coup le rôle que possède l'héritage bâti dans la création d'une identité locale (Gospodini, 2004). La construction d'opéras comme point central de la réhabilitation de nombreux espaces portuaires en Europe est un exemple où la culture, perçue au sens trop strict d'activité culturelle, et le patrimoine sont pris au piège de la standardisation et du conformisme.

2.2.4 Complexité

La notion de complexité est indissociable de tous les liens que nous venons de voir entre la ville viable et le design urbain. Rotmans *et al.* (2000), partant de l'idée que la ville est un système complexe, considèrent que l'atteinte de la viabilité urbaine doit passer par un outil de planification intégré. En Angleterre, un document commun du *Department of the Environment, Transport and the Regions* (DETR) et de la *Commission for Architecture and the Built Environment* (CABE) suggère l'élaboration de cadres de design urbain afin de considérer l'environnement urbain dans toute sa complexité, que son tout et ses parties soient appréhendés dans leurs connexions et leur globalité (CABE-DETR, 2000). Ces considérations, somme toute assez récentes, puisque contradictoires au paradigme de la modernité qui a prévalu jusque dans les années '80, ont le mérite de dépasser l'attitude précédente, que critiquait déjà Jane Jacobs (1961), et qui consistait à nier la complexité des problèmes urbains. Mais voilà qu'un bel oxymoron vaut la peine d'être utilisé puisque le rapport à la complexité, dans certains cas, est un peu simplificateur. Un regard sur la notion de complexité s'impose.

La réflexion qui menait Jane Jacobs à qualifier les urbanistes d'irrespectueux envers l'objet de leur pratique – la ville – était basée sur un essai sur la science et la complexité, rédigé par Warren Weaver, en 1958, pour le compte de la Fondation Rockefeller (dans Jacobs, 1961, p. 429). De cet essai, elle retenait trois étapes de développement dans l'histoire de la science, auxquelles sont liées trois façons de voir les problèmes : les problèmes simples (à deux variables), les problèmes de complexité désorganisée (à multiples variables aléatoires) et les problèmes de complexité organisée (à multiples variables interdépendantes). Jacobs classait la ville dans la dernière catégorie et c'est aujourd'hui une façon très courante d'identifier les problèmes urbains. Mais en quoi consiste réellement la complexité de la ville, et quelles en sont les implications?

Dans la même veine que Jane Jacobs, Coward et Salingaros (2004) affirment que l'indésirable complexité de la ville, telle que perçue par le regard traditionnel de la planification, est issue d'une profonde incompréhension de l'architecture des systèmes. Même si « la complexité surgit comme difficulté, comme incertitude et non comme clarté et comme réponse » (Morin, 1988, p. 79), elle peut enrichir l'action dans la mesure où l'on accepte sa réalité, ses contradictions et de ses aléas, et qu'on développe une méthode de la pensée complexe.

La complexité n'est pas une recette pour connaître l'inattendu. Mais elle nous rend prudents, attentifs, elle ne nous laisse pas nous endormir dans l'apparente mécanique et l'apparente trivialité des déterminismes. [...] La pensée complexe ne refuse pas du tout la clarté, l'ordre, le déterminisme. Elle les sait insuffisants, elle sait qu'on ne peut pas programmer la découverte, la connaissance, ni l'action (Morin, 1990, p. 110).

La complexité, selon Edgar Morin, combine à la fois les approches simple, de complexité désorganisée et de complexité organisée ou, selon ses propres mots, combine à la fois l'ordre, le désordre et l'organisation. La complexité n'est donc ni réductionniste ni strictement holistique. La compréhension d'un phénomène passe par des explications non plus linéaires mais circulaires, passant sans cesse des parties au tout et du tout aux parties (Morin, 1988). Dans le cas des villes, leur complexité peut être comparée à celle d'un organisme vivant². Un peu comme le cerveau humain, les villes doivent opérer leurs modifications dans une évolution, sans avoir le contrôle précis sur chaque détail des modifications (Coward et Salingaros, 2004).

Puisque notre sujet de recherche est le design urbain et la ville viable, qu'en est-il quand vient le temps de passer à l'action? D'abord, action et complexité sont en quelque sorte intimement liées :

² La démarche du design urbain est parfois dite organique et non linéaire (Levasseur, 2007).

L'action est stratégique. Le mot stratégie ne désigne pas un programme prédéterminé qu'il suffit d'appliquer *ne variatur* dans le temps. La stratégie permet, à partir d'une décision initiale, d'envisager un certain nombre de scénarios pour l'action, scénarios qui pourront être modifiés selon les informations qui vont arriver en cours d'action et selon les aléas qui vont survenir et perturber l'action. [...] Le domaine de l'action est très aléatoire, très incertain. Il nous impose une conscience très aigüe des aléas, dérives, bifurcations, et il nous impose la réflexion sur sa complexité même (Morin, 1990, p. 106-107).

Cette idée de sélection parmi certaines alternatives, certains scénarios, convient tant au design qu'à la viabilité. La convergence des deux se retrouve dans le travail d'Ezio Manzini, un designer industriel, sous forme de scénarios écologiques. Face aux contraintes liées aux problématiques environnementales, il propose une « esthétique du projet écologique ».

[...] le projet écologique ne peut être formulé sans fixer un cadre général, sans créer des scénarios où chaque projet et chaque produit puissent exister. Ébaucher ces scénarios constitue donc un aspect décisif de la réflexion et de la pratique du design contemporain : c'est grâce à eux que toutes sortes d'initiatives peuvent trouver une composante commune et converger pour produire une nouvelles qualité de l'environnement (Manzini, 1991, p. 124).

Ceci a pris forme dans des scénarios du quotidien, élaborés à l'occasion d'ateliers à travers le monde et réunis dans une exposition (Manzini et Jégou, 2003). L'idée derrière ces scénarios est que les changements qui s'imposent dans nos modes de vie participeront à un processus d'apprentissage social, avec ses erreurs et ses contradictions. Les scénarios sont donc des *work-in-progress*, des outils de base pour une discussion démocratique dans le processus d'élaboration d'une société viable (Manzini et Jégou, 2003).

2.2.5 Processus

Puisqu'il est question de processus, voyons comment peut se concevoir une relation triangulaire entre processus, ville viable et design urbain. Ce dernier, d'abord, se conçoit lui-même comme un processus, incluant flexibilité, rétroaction et itération (Levasseur, 2007). Mais il existe des approches plus axées sur le processus que d'autres. Ainsi Klaasen (2003) classe le design urbain en deux catégories : le design axé sur le processus (*process-oriented design*) et celui axé sur la composition (*pattern-oriented design*). Dans la première catégorie, le designer s'intéresse de près à l'utilité présente et/ou future du système physique urbain, avec ses processus sociaux cycliques (Klaasen, 2003). Nous avons vu précédemment que le design urbain est plutôt anonyme, et le processus est un aspect de cette pratique qui contribue à son anonymat (Schurch, 1999). Cela signifie également que les designers doivent apprendre à développer leurs projets dans un contexte où la population en général participe au processus. C'est une réalité que pointe Samadhi (2004), dans un texte sur l'Indonésie. Mais les raisons invoquées sont facilement généralisables au projet de ville viable, peu importe le lieu.

What is needed is less bureaucratic planning and more local-based urban design because, in the end, (urban) development is a learning process. It is a process in which the local people must participate (Samadhi, 2004, p. 214).

La participation citoyenne est également une préoccupation pour Schurch (1999), car l'approche du design urbain, ce « mode de vie », est influencé par le contexte, c'est-à-dire le lieu, les gens et les objets.

The intention here is to make users and citizens an integral part of the design process, i.e. encouraging a democratic approach and precluding the difficulties of communication and participation which frequently typify community design charrettes (Schurch, 1999, p. 16).

La charrette et l'atelier (ou le workshop) sont deux outils dont l'utilisation prend de l'ampleur depuis quelques années.

Selon les circonstances, [l'atelier] peut être une étape d'étude de définition de projet, servir à l'établissement de consensus ou contribuer à l'identification de partenaires et à la recherche d'investisseurs. L'atelier est aussi un moyen concret d'application d'une planification urbaine de type « bottom-up ».

Ce processus d'idéation et de conception est utilisé le plus souvent en amont de la commande afin d'explorer (et de valider) de nouvelles idées qui seront par la suite intégrées dans les programmes de réalisation. Ce processus ouvert est particulièrement approprié pour les projets urbains complexes et constitue un exercice de communication favorable au développement de visions partagées (Design Montréal et Le Sud-Ouest de Montréal, 2006, p. 15).

Ainsi, la participation citoyenne s'immisce dans la pratique du design urbain, non sans difficultés, comme le fait remarquer Schurch (1999). La bonne gouvernance, qui influence tant la conception de la ville viable, influence également les projets de design urbain.

Au regard de l'objet, des objectifs et des moyens qu'ont en commun la ville viable et le design urbain, on comprend que celui-ci a sa place dans la mise en application de viabilité urbaine. Mais non seulement faut-il que la mise en œuvre de la ville viable fasse une place concrète au design urbain, il importe aussi que les professionnels de la composition urbaine y trouvent leur compte et acceptent de jouer le jeu. Or, cela n'est pas encore évident.

2.3 LA VILLE VIABLE VUE PAR LE DESIGN URBAIN

De plus en plus de textes tentent de faire le pont entre design urbain et viabilité urbaine. Selon *Urban Task Force*, en Angleterre, la meilleure façon de régénérer, conserver, ou créer des lieux soutenables est d'intégrer le design urbain dès le début de la planification et du processus de développement (CABE-DETR, 2000). Mais le

rapprochement ou l'intégration de la pratique du design urbain et du projet de ville viable se fait-il concrètement, chez les professionnels du design urbain? Il est permis d'en douter. D'une part, le développement durable est régulièrement perçu comme la composante écologique des préoccupations sur la ville (Bruns et Schmidt, 1997; Grant, 2001; Inam, 2002; Moughtin, 2003; Sénécal *et al.*, 2005). D'autre part, s'ils reconnaissent les trois pôles de la société que la viabilité urbaine a pour objectif de réunir, on ne peut pas dire qu'ils y voient une occasion de renouveler leur pratique ou de réellement réfléchir à leur profession au regard des connaissances d'autres disciplines.

En effet, l'idée que le développement durable n'est qu'une nouvelle appellation pour un travail que les urbanistes, architectes, designers urbains et autres font depuis belle lurette (voir section 1.2) semble assez courante. À ce sujet, toute la question du projet urbain offre l'occasion de voir des similitudes que celui-ci a avec le projet de ville viable (Godard, 2000), mais aussi la continuité peu renouvelée des débats tenus par les professionnels de l'aménagement, alors qu'au tournant du siècle, le projet urbain est toujours perçu comme une réaction à la Charte d'Athènes (Pinson, 2000; Vogel, 2000; Zimmermann et Toussaint, 2000). Il est difficile de croire qu'en s'enfermant dans ce genre de débat on puisse réellement faire place aux considérations nouvelles de la viabilité urbaine. Sans doute cette attitude est-elle similaire à celle décrite par Klaasen :

It is characteristic of the discipline of urban & regional design, as stated, that it has a guild-like character which expresses itself in professional conformity, an almost complete lack of scientific debate and the persistence of a master-apprentice relationship in the disciplinary education (Klaasen, 2003, p. 182).

Pourtant, le projet de ville viable devrait inspirer l'ensemble de la planification urbaine, jusqu'à la pratique du design urbain. Et inversement, les professionnels de ces disciplines devraient saisir l'occasion d'élargir le spectre des multiples

dimensions et perceptions du développement durable. La signification du terme « environnement » pourrait d'ailleurs participer grandement à l'élaboration d'un pont entre le développement durable et la planification urbaine, incluant le design urbain (voir section 2.2.1). Or, force est de constater que le fossé reste encore grand. Et cela est compréhensible quand on voit le nombre de textes, traitant du développement durable, où l'environnement est strictement considéré en termes écologiques. C'est le cas, par exemple, dans le texte de Klaasen alors qu'elle attribue au champ des connaissances du design urbain les trois pôles qui sont ceux du développement durable, en prenant soin d'inclure la soutenabilité dans la partie écologique :

With respect to functionality, the socio-cultural aspects of urban design must certainly be incorporated in research by design, in addition to the spatial-ecological aspects (including of course sustainability) and the economic-technical aspects (Klaasen, 2003, p. 183).

La ville viable a son originalité. Il reste maintenant à lui permettre de se déployer, entre autres en assurant une bonne communication, qui ne soit pas unidirectionnelle. Il importe que les urbanistes, les architectes et les designers urbains s'intéressent au projet de la viabilité, qu'ils se l'approprient pour pouvoir le communiquer sans perpétuer l'attitude actuelle qui consiste trop souvent à promouvoir la protection de l'environnement biophysique pour les générations à venir tout en assurant ses arrières professionnels ou scientifiques. Comme le mentionne Samadhi (2004), le développement urbain doit être pensé comme un processus d'apprentissage, et c'est d'autant plus vrai si l'on souhaite qu'il soit viable.

Parfois, il faut rester plus modeste, plus humble, ne pas avoir la prétention de vouloir changer le monde avec ses images, mais rester à sa place, tendre la main, partager la route et rapprocher les gens. Mais sans dogmatisme, sans message, sans ethnocentrisme, c'est-à-dire sans domination de l'un sur l'autre, sans donner de leçons, sans faire de paternalisme.
Rayond Depardon, *Errance*

CHAPITRE III

L'IMPORTANCE DES PERCEPTIONS

3.1 L'ORIGINALITE DE LA VILLE VIABLE ?

Si la ville viable donne à certains une impression de « déjà vu », elle propose pourtant plusieurs idées tout à fait originales en comparaison de la plupart des projets précédents ayant des objectifs similaires. Certes, il est sans doute correct de voir les plans de développement urbain durable comme une progression naturelle dans la dynamique des villes. Mais il est important de reconnaître que ces plans sont des processus d'apprentissage qui ne s'arrêtent pas une fois le plan rédigé (Haughton, 1999). Il s'agit là d'une facette tout à fait originale de la ville viable, qui sort des cercles fermés d'experts détenant la connaissance, et de la planification qui dicte cette connaissance, pour faire du projet un lieu de débat et d'apprentissage mutuel. Nous aborderons cette facette de la ville viable un peu plus loin. Voyons d'abord un autre aspect original de la ville viable : son adhésion politique répandue.

3.1.1 Adhésion politique

Ne se sont engagés dans la Charte d'Athènes que des professionnels de l'aménagement, et encore, elle est contestée parce que Le Corbusier l'a rédigée avec

quelques collègues au nom de l'ensemble des membres des *Congrès internationaux d'architecture moderne* (CIAM). Les Cités-jardins, la Ville belle ou la Ville Radieuse ont été des programmes correspondant à des théories d'aménagement. La Ville radieuse, par exemple, était la mise en forme de la théorie du fonctionnalisme, tant martelée par Le Corbusier. L'École de Chicago et l'écologie urbaine, bien que toujours présentes dans les débats actuels autour de la ville viable, surtout chez les environmentalistes, sont en fait restées principalement du domaine du débat scientifique, quoi que quelques projets pilotes aient eu lieu. Sans aucun doute, ces mouvements ont eu leur influence. Le fonctionnalisme et la Charte d'Athènes sont en quelque sorte à l'origine du zonage en urbanisme (M'Bala, 2001), quoique cette approche de l'urbanisme soit fortement remise en question aujourd'hui, comme nous l'avons vu avec le projet urbain. Mais là où la ville viable affiche une nouveauté qui porte en elle un grand espoir, c'est dans l'adhésion politique générale, et ce à l'échelle internationale. Des théories, des prises de positions ou l'élaboration de plans d'aménagement qui sont en déphasage avec le mouvement social et politique de leur époque risquent fort de rester lettre morte. C'est ce qu'explique M'Bala (2001) à propos du premier plan d'urbanisme de la région métropolitaine de Montréal, avec la conclusion suivante :

Point n'est donc besoin de dire qu'en l'absence d'une volonté politique ferme, les mutations qui s'opéraient dans la société, sous l'effet du développement technologique et de l'explosion démographique, pouvaient difficilement être circonscrites dans une structure spatiale concentrée telle que le proposait Jacques Gréber pour Montréal. Son plan est donc resté figé dans le temps, proposant une organisation spatiale qui ne faisait pas nécessairement l'affaire des promoteurs immobiliers, et ne rencontrait pas non plus le goût du public (M'Bala, 2001, p. 68).

Or la ville viable, elle, est en phase parfaite avec son époque. Jamais les politiciens, qui sont redevables de leurs populations, n'ont autant pris d'engagements et poussé pour la mise en œuvre de projets de société. À peu près toutes les sphères de la

société s'entendent pour la nécessité de faire les efforts que le développement durable et la ville viable, dans le cas des milieux urbains, exigent. La volonté est généralisée et les moyens préconisés convergent, entre autres avec la mise en place de structures de prise de décision et de mise en application de type « bottom-up » comme les charrettes et les ateliers de design. Mais si on s'entend sur l'importance de faire place à toutes les disciplines, à toutes les professions et à toutes les strates de la société, l'interaction et la compréhension entre chacun reste encore bien difficile. Si, comme nous l'avons vu aux sections 2.2.1 et 2.3, le terme « environnement » reste systématiquement compris dans ses dimensions écologiques, même parmi les designers urbains (Bruns et Schmidt, 1997; Grant, 2001; Moughtin, 2003), c'est qu'il reste du chemin à faire. L'argument ici n'est pas de nier l'importance de la protection de l'environnement biophysique dans le projet de ville viable.

Ce qu'il convient de dire, c'est qu'en ville, l'environnement n'est pas que naturel (Jackson, 1984). Par conséquent, l'environnement non naturel doit faire partie des considérations de la ville viable. Et les designers urbains, les architectes et les urbanistes sont – ou du moins devraient être – les mieux placés pour parler d'environnement humain, d'environnement culturel, d'environnement bâti, etc. Et comme il doit y avoir interaction entre environnement naturel et non naturel, entre professionnels de toutes disciplines, et entre les experts et la population, les notions de perception et d'appropriation deviennent essentielles.

3.2 PERCEPTION ET APPROPRIATION

Comme nous l'avons vu à la section 1.5.2, l'un des impératifs du développement viable est l'identification au milieu dans lequel nous vivons (Jacobs, 1991). Les gens s'identifient plus à un environnement qu'ils peuvent s'approprier en agissant dessus (Moughtin, 2003). C'est un peu la même chose en ce qui concerne un projet ou un plan, mais cette relation est alors à double sens. Une personne s'identifie mieux à un

projet quand elle peut y mettre du sien et, inversement, agit plus volontiers dans un projet auquel elle s'identifie. C'est ce qu'ont compris certaines administrations municipales, comme celle de Copenhague, qui conclut d'une étude que les définitions de la soutenabilité et de la viabilité dépendent des perceptions personnelles des citoyens (Københavns Kommune, 2006a). De plus, l'expérience du premier A21L leur a démontré que le même phénomène joue un rôle important à l'intérieur même de l'administration.

One important lesson is that the internal organisation of the work is very important with regard to ownership and anchorage of the plan's goals and initiatives. This is why we have decided to change the way in which the work is organised when it comes to preparing the second Agenda 21 Plan.

With the first plan there were three administrations in the project group and steering committee. This meant that it was difficult to create a sense of ownership for the plan in the four administrations that were not involved in the steering committee (Københavns Kommune, 2006b, p. 22).

C'est donc dire qu'il est important que les stratégies de développement durable en milieu urbain laissent place aux perceptions individuelles face au projet, dans le but de permettre à chacun de se l'approprier.

The second strategy accounting for the success or failure of governance arrangement is the extent to which actors have the opportunity to reframe the arrangements. Reframing the arrangement provides actors with the opportunity to couple the policy goals to their own goals and interests, and to tune the arrangement to other decision-making process (van Bueren et ten Heuvelhof, 2005, p. 63).

3.2.1 Discours dominant

Cela étant dit, le projet de viabilité urbaine semble baigner dans un discours dominant. Même si pour certains, le flou existant autour de la définition du concept permet de parler de compétition des perceptions (van Bueren et ten Heuvelhof, 2005)

ou de conflit entre une représentation « écocentrée » et une autre plus anthropocentrique (Torrès, 2005), le fait est que la protection de l'environnement, avec son discours écologique, s'est graduellement imposée au fil des ans et s'est infiltré dans le discours politique, allant jusqu'à modifier le cadre de référence idéologique des sociétés modernes (Eder, 1996). Or le développement durable contribue à véhiculer ce discours écologique. Gendron et Revéret (2000) mentionnent d'ailleurs que de nombreux écologistes et environnementalistes ont participé de près au débat sur le concept et sa mise en œuvre. Les questions de la qualité sensible de la ville, de l'urbanité ou de l'identité traduisent bien cette réalité.

En effet, si l'on interroge les gens « directement », c'est-à-dire en leur posant des questions précises sur leurs souhaits ou leur « aspirations », on risque de n'obtenir que des réponses stéréotypées, reflétant les discours ambiants de l'écologie, de la qualité de vie et de la protection de l'environnement (Amphoux, 2001, p. 153).

Il est tout à fait légitime de dire que la société actuelle vit dans un paradigme de l'économie libérale, avec son discours dominant qui est celui de la croissance continue. Il est sans doute également réaliste de dire, comme le fait Næss (2001), que les tenants du discours dominant – celui de l'économie libérale – utilisent une tactique de dilution pour contrer les effets du développement durable, qui va à contre-courant de la croissance continue. Mais il faut faire attention que le discours écologique du développement durable n'opère pas, à l'inverse, une fermeture aux autres points de vue, au nom de la connaissance scientifique, surtout si on souhaite vraiment laisser place à la participation citoyenne. Dans le même texte, Næss indique que la planification peut devenir un processus d'apprentissage. Pour ce faire, il est primordial que les quatre types d'information utile à la participation citoyenne : la connaissance scientifique, l'expérience personnelle des participants, les histoires des autres participants et la connaissance intuitive (Innes, 1998), aient leur place côte à

côte. Ainsi, l'information – sa quantité, sa qualité et sa communication – revêt une importance cruciale.

3.2.2 L'importance de l'information

Les théoriciens d'un nouveau paradigme de la planification urbaine, connu en anglais sous l'appellation *communicative planning* – que nous appellerons ici planification participative –, ont déjà souligné à plusieurs reprises l'importance de la communication de l'information. Brodhag (2000), par exemple, démontre que les échanges d'information à toutes les étapes du cycle de la décision collective, tant à l'étape de l'identification des problèmes, de la mise en œuvre des stratégies et de leur évaluation, sont primordiaux. La figure 3.1 illustre bien cette situation.

Quand il est question de gouvernance, que ce soit dans le cadre du développement durable ou non, l'accès à l'information ne manque pas d'être mentionné (Brodhag, 2000; CEU, 2003; Environnement Canada, 2004; Gouvernement du Québec, 2004; Haughton, 1999; Theys, 2003; van Bueren et ten Heuvelhof, 2005). Mais pour passer

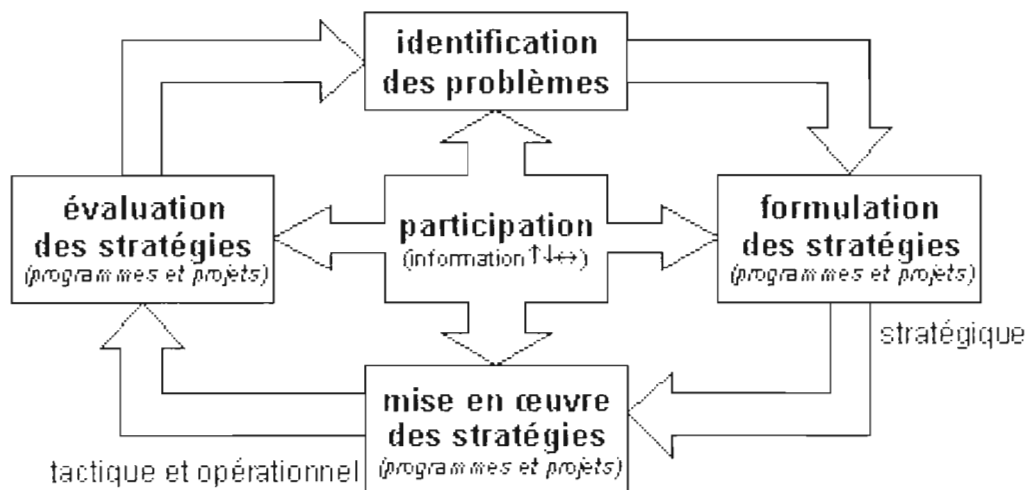


Figure 3.1 Le cycle de la décision collective, Source : Brodhag, 2000.

au nouveau mode de planification, la façon de voir l'information doit être modifiée (Innes, 1998). Or, dans le cadre de la décision collective, il est nécessaire de tenir compte de la relation entre la connaissance et le pouvoir (Pløger, 2001).

Les fondements de la planification participative restent le lieu de plusieurs débats, et ceux-ci font ressortir une tension dans la société actuelle, celle entre le consensus et le conflit, tension emblématique des philosophies de Jürgen Habermas et Michel Foucault (Flyvbjerg, 1998). À la communication consensuelle de Habermas, dont la planification participative est grandement influencée, Foucault oppose la présence inévitable de conflits et de luttes de pouvoir (Flyvbjerg, 1998; Pløger, 2001).

Habermas's efforts to achieve more rationality and democracy, however laudable, draw attention away from critical relations of power. The neglect of power is unfortunate, because it is precisely by paying attention to power relations that we may achieve more democracy (Flyvbjerg, 1998, p. 219).

Et si la recherche de consensus, tout en reconnaissant les nombreuses luttes de pouvoir, trouvait une piste de solution dans l'aspect d'apprentissage d'une planification participative? La prise de décision devient alors un processus adaptatif, itératif et d'apprentissage où l'information s'implante dans une compréhension du problème qui se crée collectivement (Gauthier et Lepage, 2005; Innes, 1998; van Bueren et ten Heuvelhof, 2005). Ce serait sans doute un des meilleurs moyens pour permettre aux urbanistes, architectes et designers qui ont une impression de cliché face à la ville viable de construire avec d'autres une idée du développement durable à laquelle ils auront le goût de participer. De plus, si, comme le mentionne Schurch (1999) (voir section 2.2.5), les difficultés de communication et de participation sont typiques des charrettes et des ateliers de design, l'idée d'apprentissage collectif du projet de ville viable pourrait peut-être améliorer la situation.

3.3 PERCEPTION ET ACTION

On en vient donc à la relation qui existe entre la perception de la ville viable et les gestes posés en ce sens. À partir des engagements que les politiciens prennent en faveur du développement durable en milieu urbain, en passant par le plan élaboré à cet effet, puis par la planification urbaine et le design urbain et potentiellement jusqu'à des ateliers de design urbain, impliquant experts et citoyens, le potentiel de création de sens est très grand. Une question se pose dès lors : ce potentiel est-il mis à profit, afin que l'ensemble des gestes posés par les acteurs réunis autour du projet concoure réellement à la création d'un milieu de vie, d'un environnement bâti viable?

Certes, nous devons ne pas négliger les luttes de pouvoirs. Il nous faut ne pas oublier la présence d'acteurs dominants. Et dans ce contexte, les professionnels de l'aménagement doivent de plus en plus assumer des fonctions de médiation et de négociation (Hamel, 1997). Si l'on se réfère à l'échelle de la participation citoyenne d'Arnstein (figure 3.2), on peut aisément associer la plupart des gestes actuels en ce sens aux niveaux de l'information et de la consultation, où les acteurs faibles obtiennent une voix mais n'ont aucune assurance que l'action dépassera le statu quo (Arnstein, 1969). L'apprentissage collectif permettrait d'augmenter le niveau de participation et correspondrait plus au partenariat. Comme le mentionnent Crozier et Friedberg (1977), le changement – comme c'est le cas de l'implantation du projet de viabilité urbaine – passe par un processus collectif qui mobilise, voire crée, les ressources et les capacités des participants :

Une telle redéfinition des problèmes du changement dirigé nous permet de mettre en évidence une dimension qui nous paraît fondamentale dans tout processus de changement, qu'il soit dirigé ou « naturel » : *à savoir l'apprentissage, c'est-à-dire la découverte, voire la création de l'acquisition par les acteurs concernés, de nouveaux modèles relationnels, de nouveaux modes de raisonnement, bref, de nouvelles capacités collectives* (Crozier et Friedberg, 1977, p. 339).

À la question « qu'est-ce qu'un environnement bâti viable? », la réponse devrait être définie collectivement, en fonction du contexte d'un projet d'aménagement. En effet, un projet orienté vers des objectifs bien précis, même s'il est interdisciplinaire, risque fort de se voir dominé par une discipline, laquelle impose sa définition du problème et de l'objectif (Leroy, 2004). Ici, le pouvoir des mots entre en jeu, non seulement ceux des acteurs dominants mais aussi ceux des négociateurs, soit les designers urbains dans le cas des charrettes. Face à tous ces jeux de pouvoir, conscientiser les planificateurs, ou les designers, face à leur pouvoir de communication peut sans doute porter fruit (Pløger, 2001). Mais en amont de cela, leur faire prendre conscience de la perception qu'ils ont sur la ville viable par rapport à celle que d'autres ont, est

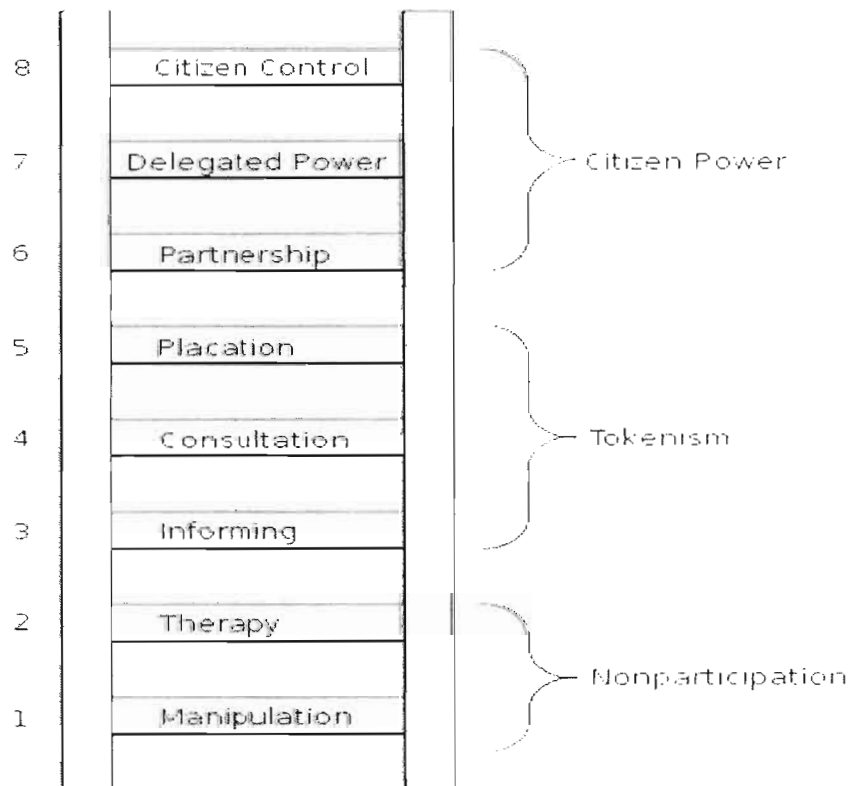


Figure 3.2 Échelle de la participation citoyenne, Source : Arnstein, 1969.

également important. Il faudrait aussi remonter jusqu'à l'élaboration des plans de développement durable et leur communication à l'intérieur de l'appareil municipal. C'est la stratégie générale de développement durable d'une ville qui, dès le départ, pose les balises de la ville viable et de sa communication. Par conséquent, la perception des différents intervenants par rapport au projet en sera tributaire, de même que les actions qui seront posées.

Nature is not something that can be seen by the eye alone – it lies also within the soul, in pictures seen by the inner eye.

Edward Munch, cité par Roald Nasgaard,
The Mystic North

CHAPITRE IV

UNE RECHERCHE EXPLORATOIRE : OBJECTIFS ET CADRE

4.1 L'ESSENTIEL DE LA PROBLEMATIQUE

Pour rencontrer des objectifs d'équité intra et inter générationnelle, on a fait de la ville viable un projet intégrateur. Il s'agit de faire en sorte que les protagonistes des trois grands pôles généraux de la société – économie, environnement et société – oeuvrent de concert pour assurer une pérennité aux sociétés humaines (CMED, 1988). Si les tenants de l'économie savent, depuis longtemps, imposer cette dernière dans les projets de société, et que l'environnement a justement acquis une place de choix avec le concept de développement durable, le pôle social est encore passablement à la remorque des deux autres (Ballet *et al.*, 2004; Emelianoff et Theys, 2001; Sébastien et Brodhag, 2004; Torrès, 2005).

Mais voilà qu'avec l'ère de la « bonne gouvernance », il est mis en valeur, en très grande partie grâce à la participation citoyenne (Theys, 2003). Par contre, cela n'a que très peu de répercussions à l'intérieur même de l'appareil municipal et beaucoup de plans de développement urbain durable s'enferment dans les services de l'environnement (Emelianoff, 2005b). On tente parfois de considérer les préoccupations de chacun des professionnels de la ville par des processus d'élaboration des plans qui ressemblent à de la consultation publique. Mais, sans songer réellement à des modifications structurelles ou, surtout, à un ajustement des

interactions internes dans les administrations municipales, peut-on vraiment prétendre à la transversalité tant souhaitée?

Pour illustrer ce propos, nous avons vu que la ville viable devrait mettre à contribution la sphère sociale au-delà de la participation citoyenne. C'est le cas notamment du domaine culturel, lequel peut entre autres participer à la construction d'une appartenance culturelle au milieu de vie et à une conscience temporelle particulière (Chesneaux, 2001; Godard, 2000). Voilà des efforts qui sont, de façon quotidienne, ceux des designers urbains.

Ces derniers, qui participent de la mouvance vers la participation citoyenne au moyen des charrettes et des ateliers de design, seront de plus en plus appelés à dialoguer avec les citoyens et d'autres parties prenantes, dans des projets reliés à la ville viable (Samadhi, 2004; Schurch, 1999). En quelque sorte, ils seront eux-mêmes acteurs d'un processus complexe d'élaboration de stratégies, de scénarios pour une viabilité urbaine (Manzini et Jégou, 2003). Dans ce contexte, leur perception du projet de ville viable devient un facteur déterminant puisqu'ils ont à composer avec le pouvoir des mots, les leurs et ceux des acteurs dominants.

Certes, faire prendre conscience aux designers de leur pouvoir de communication et de la perception qu'ils ont de la ville viable peut être un bon départ (Pløger, 2001). Mais en amont, la stratégie générale de développement durable d'une ville pose les balises du projet et de sa communication. Dans la participation citoyenne, il est beaucoup question d'un apprentissage collectif de l'information concernant le projet. Les villes devraient donc prévoir dès le départ un processus d'atteinte de la viabilité urbaine qui favorise cet apprentissage collectif, qui permette aux intervenants de reformuler le cadre de départ selon leur expérience personnelle (Crozier et Friedberg, 1977; Gauthier et Lepage, 2005; Innes, 1998; Samadhi, 2004; van Bueren et ten Heuvelhof, 2005).

L'idée, ici, est à l'effet que la complexité des structures municipales ne devrait pas être perçue comme un frein à l'action mais comme une opportunité de créativité face à un problème non moins complexe. Si, comme le suggère Levasseur (2007, p. 109), « la complexité organisationnelle des systèmes urbains justifie la recherche de procédures favorisant la réduction des négligences et la fin des dialogues de sourds qui s'avèrent être une cause à l'intégration insuffisante des disciplines de l'aménagement aux discours environnementaux », les tentatives de simplification caractéristiques de l'approche scientifique classique et de la planification moderne ne sauraient constituer une réponse suffisante.

Pour l'instant, les designers urbains sont souvent coincés entre une planification environnementale de la ville viable de type « top-down » et des activités d'idéation qui se veulent de type « bottom-up », dans lesquelles ils jouent un rôle de négociateur. Cette situation peut représenter, pour eux, l'occasion d'être au cœur d'une intégration enrichissante du discours environnemental et des pratiques de l'aménagement. Mais avec un discours écologique qui s'impose dans la planification de la ville viable (Amphoux, 2001; Eder, 1996; Gendron et Revéret, 2000), l'apprentissage collectif du projet, nécessaire à l'intégration, pose problème.

4.2 RECHERCHE EXPLORATOIRE

4.2.1 Objectif et choix d'une méthode

Au regard de ce qui vient d'être mentionné, la recherche actuelle a pour objectif de **comprendre la dynamique existante entre la planification de la ville viable et sa mise en œuvre dans la pratique du design urbain**. Il aurait sans doute été inapproprié d'utiliser une méthode hypothético-déductive, à la recherche d'une bonne planification du projet, pour les raisons suivantes :

- la ville viable est un processus et, en ce sens, un des arguments de la présente recherche est la nécessité d'un apprentissage collectif du projet de viabilité urbaine;
- les engagements pour la ville viable reconnaissent depuis le début la diversité des milieux urbains et, par conséquent, la diversité des moyens pour parvenir à la viabilité de ceux-ci;
- on ne dispose pas d'un corps de connaissances commun sur la viabilité et, par conséquent, un effort de transversalité relève plus d'un transfert et d'une intégration de méthodes que de l'élaboration de théories d'envergure (Leroy, 2004).

Voilà pourquoi il s'agit d'une recherche exploratoire, orientée sur la perception de différents professionnels participant à la dynamique existante entre la planification de la ville viable et sa mise en œuvre dans la pratique du design urbain. Le but recherché est de se faire une meilleure idée des implications de la dynamique actuelle, de comprendre dans quelle mesure les différentes approches de la ville viable influencent cette dynamique. Souhaitons que ces observations permettront de tirer des enseignements susceptibles de servir aux villes qui poursuivent leur longue route vers la viabilité.

Partant de la problématique, certaines relations particulières, à l'intérieur des municipalités, ont été au cœur de la recherche. Voici quelques questions qui, sans représenter un cadre strict de recherche, illustrent l'esprit de la recherche :

- Comment les employés municipaux impliqués dans la ville viable perçoivent-ils ce concept?
 - Quelle est l'influence du discours écologique sur cette perception?
 - Quelles autres influences peut-on y déceler?
- De quelle façon le design urbain s'insère-t-il dans le projet de ville viable, au yeux des différents fonctionnaires?

- Que représente, pour les employés des villes, la notion de processus dans le projet de ville viable?

Pour répondre à ces questions, l'étude de cas a été préconisée. Comme le dit Yin (2003), ce type de recherche est particulièrement approprié pour répondre à des questions sur le fonctionnement d'un phénomène complexe, récent et sur lequel le chercheur n'a peu ou pas de contrôle. De plus, il s'agit d'une étude de cas multiples afin d'ouvrir sur une possibilité de comparaison entre quatre villes, situées dans trois différents pays : Copenhague, Oslo, Montréal et Québec. Comme nous le verrons dans la section qui vient, le nombre des villes à l'étude correspond à un effort pour respecter l'une des règles dictées par Yin (2003) concernant les études de cas. Il faut rester conscient que même si ce nombre reflète une diversité intéressante, il limite aussi la portée des conclusions de la recherche dans la mesure où l'échantillonnage dans chaque ville, en raison des nombreuses contraintes, s'est trouvé d'autant limité.

4.2.2 Choix des études de cas

Les quatre villes sélectionnées correspondent à ce que Contandriopoulos *et al.* (2005) nomment des « échantillons par choix raisonnés ». Cette méthode d'échantillonnage signifie que des raisons bien spécifiques ont justifié le choix des cas à l'étude.

D'une part, deux régions sont sélectionnées à la fois pour leurs similitudes et leurs différences : le Québec et deux pays scandinaves. Alors qu'au Québec, les projets de ville viable sont moins fréquents et souvent peu avancés, les pays scandinaves sont reconnus pour l'avancement de leurs projets, grandement axés sur le développement d'A21L. Ces deux régions diffèrent aussi quant à leur contexte socio-politique respectif, celui d'une province francophone en Amérique du Nord et celui de pays scandinaves dans la Communauté européenne. D'un autre point de vue, ces contextes

sont similaires quant à leurs contraintes géographiques et climatiques (pays nordiques) et, par conséquent, certains de leurs aspects culturels.

D'autre part, il existe des caractéristiques (taille, densité, liens avec les gouvernements supérieurs, etc.) indépendantes des contextes plus généraux, c'est-à-dire dont les différences et les similitudes se constatent tant entre les régions qu'à l'intérieur même de celles-ci. Voici trois de ces caractéristiques, qui ont influencé le choix :

- trois des villes sont des capitales alors que l'autre, Montréal, est néanmoins la plus peuplée et possiblement la plus internationale des quatre;
- chacune des régions est représentée par une région métropolitaine d'un peu plus de 500 000 habitants et une région métropolitaine d'environ 3 000 000 habitants;
- la stratégie de planification du développement durable est différente dans chacune des quatre villes, ce qui procure une diversité de situations.

Cette diversité des caractéristiques urbaines permet une meilleure généralisation des résultats (Contandriopoulos *et al.*, 2005) parmi les villes nord-américaines et scandinaves. Toutefois, une sélection circonscrite à l'intérieur de ces deux environnements géographiques implique nécessairement des limites à la recherche. Ce choix s'imposait néanmoins, étant donnée la très grande variété des cultures sur la planète. Une généralisation à l'ensemble de la population cible idéale, c'est-à-dire toutes les villes du monde, se trouve à toute fin pratique inopérable. Une étude généralisable à l'ensemble du globe aurait nécessité du temps et des moyens beaucoup trop grands. De plus, dans les villes au prise avec une pauvreté chronique, ce genre de recherche aurait besoin d'ajustements considérables pour prendre en considération les impératifs de ces villes, lesquelles doivent composer de façon quotidienne avec des problèmes associés aux besoins primaires de leurs populations.

Les considérations de cette recherche sont surtout applicables dans un contexte de gestion urbaine basée sur des politiques proactives plutôt que réactives.

Enfin, selon Yin (2003), en présence de sous-groupes dont les résultats anticipés sont opposés, il est nécessaire que chacun d'eux comprenne au minimum deux cas similaires. Bien que la recherche actuelle ne puisse prévoir une similitude ou une divergence de résultats, la précaution a quand même été prise de respecter cette règle. C'est pour cette raison qu'on retrouve deux villes dans chacune des régions.

4.3 CADRE DE LA RECHERCHE

4.3.1 La collecte des données

La collecte des données primaires s'est faite par la voie d'entretiens semi-dirigés. Le recours aux entretiens est certes une méthode très réactive et encline à introduire des biais (Contandriopoulos *et al.*, 2005), mais le choix de l'entretien témoigne de la volonté de privilégier le sens donné à une expérience et de voir le monde comme constitué des réalités propres à chaque acteur (Savoie-Zajc, 1998). D'ailleurs, à propos de la subjectivité des témoignages obtenus, dans le cadre de l'analyse stratégique, Crozier et Friedberg ont ceci à répondre :

Cette objection n'en est pas une pour l'analyse stratégique. Car le propre de sa démarche, c'est précisément de dépasser cette dichotomie artificielle entre réalité « objective » et réalité « subjective ». Elle considère, en effet, que la subjectivité des autres – c'est-à-dire leur façon de choisir leurs stratégies en fonction de leur perception des contraintes pesant sur eux – est un élément capital qui, tout aussi « objectivement » que les contraintes techniques ou économiques, définit la situation de chacun, c'est-à-dire ce par rapport à quoi il élabore sa propre stratégie et sa propre conduite (Crozier et Friedberg, 1977, p 398).

C'est exactement dans cette optique les entretiens semi-dirigés ont été choisis pour effectuer la collecte des données. De plus, l'entretien semi-dirigé offre au chercheur

la souplesse d'ajuster sa méthode en cours de route. Cette souplesse, comme le mentionne Brunet (1995), est nécessaire pour l'étude de systèmes complexes.

Pour rejoindre l'ensemble des intervenants impliqués, depuis les engagements politiques des villes pour le développement durable jusqu'aux projets de design urbain, quatre fonctions municipales ont été ciblées : élu (responsable de l'environnement), planificateur environnemental, planificateur urbain et professionnel du design urbain (architecte, architecte paysagiste ou designer). En ce qui concerne la planification urbaine, où cela était possible, des entretiens ont eu lieu dans les arrondissements. D'une part, la planification – et c'est également le cas pour les projets de design urbain – est souvent divisée en deux : des projets d'intérêt général pour l'ensemble de la ville et d'autres plus spécifiques à des arrondissements. D'autre part, les employés des arrondissements sont règle générale plus près des préoccupations de la population.

De plus, compte tenu de l'importance des firmes privées d'architecture et de design, il a été décidé d'ajouter deux entretiens auprès d'architectes ou designers oeuvrant dans le domaine privé et participant à contrat à des projets de design urbain menés par des municipalités. Il ne s'agit pas d'un cinquième cas à l'étude mais plutôt d'entretiens complémentaires. L'objectif visé était de saisir la perception qu'ont les professionnels de l'aménagement, qui pratiquent hors d'un appareil municipal, quant au projet de ville viable et de leur position et leur implication face à celui-ci. Au total, 22 entretiens ont été effectués (voir tableau 4.1).

Le questionnaire (voir Annexe I) était divisé en quatre étapes. La première, en guise d'introduction, consistait à obtenir un portrait de la formation et de la profession actuelle de l'interviewé. La deuxième avait pour objectif de saisir la compréhension générale qu'avait l'intervenant à propos de la ville viable. En troisième lieu, la personne était appelée à identifier, selon sa perception, les implications concrètes de

la viabilité urbaine dans sa pratique professionnelle, et vice-versa. Enfin, dans la dernière section de l'entretien, la personne interviewée était amenée à décrire la relation qu'elle concevait entre le design urbain et la ville viable. La durée des entretiens variait entre 1 h et 2 h 30 (plus souvent 1 h 30) selon la disponibilité de la personne et de son aisance à répondre aux questions et développer autour du sujet.

Les questions générales de la recherche n'étaient pas toujours abordées directement. Les questions d'entretien étaient ouvertes, de sorte qu'on pouvait s'attendre à ce que les réponses traitent à chaque fois d'une ou plusieurs des questions générales de la recherche. Par moments, si le besoin se faisait sentir, certaines précisions ou

Tableau 4.1 Les entretiens

Ville	Fonctions	Nbre d'entretiens
Oslo	Élu	1
	Planificateur environnemental (architecte)	1
	Architecte (planif. environnementale)	1
	Architecte (planification urbaine)	1
	Planificateur urbain (arrondissement)	1
Copenhague	Planificateur urbain	1
	Planificateur environnemental	2
	Architecte	1
Montréal	Élu	1
	Planificateur environnemental	1
	Designer	1
	Architecte	1
	Planificateur urbain (ville-centre)	1
	Planificateur urbain (arrondissement)	1
Québec	Élu	1
	Planificateur environnemental	1
	Planificateur urbain (ville-centre)	1
	Planificateur urbain (arrondissement)	1
	Architecte	1
Firmes privées	Architecte	1
	Architecte paysagiste	1
Total		22

réorientations étaient effectuées, afin de raffiner la réponse ou de la ramener vers un sujet qu'il était souhaité d'aborder. Certains ajustements au questionnaire étaient apportés en fonction du contexte de chaque ville. Enfin, les entretiens effectués auprès de professionnels de firmes privées ont été fortement modifiés, plusieurs questions se rapportant directement au contexte particulier d'une administration municipale.

En préparation des entretiens, une collecte de données secondaires a été effectuée. Certains documents des municipalités ont ainsi été obtenus, concernant leurs plans pour atteindre les objectifs de viabilité urbaine ainsi que des informations sur le contexte général, y compris culturel, de la ville. Ces informations ont été utiles non seulement pour la préparation et la conduite des entretiens, mais aussi pour brosser un portrait de chaque municipalité, très utile pour l'analyse des données primaires.

4.3.2 Le traitement des données

Tout au long de la phase du traitement des données, la parole des personnes qui se sont prêtées au jeu des entretiens a été considérée comme témoignage, au sens de l'ethnologie classique, mais aussi avec un postulat de confiance (Petiteau et Pasquier, 2001). Sur le témoignage, « l'analyse prélève des fragments significatifs pour les restituer par rapport à des catégories extérieures [alors que le postulat de confiance] suppose que la parole de quelqu'un, si elle interroge ses propres références, est une analyse en tant que telle dont la valeur et la cohérence ont autant de pouvoir et d'intérêt que celles de n'importe quel spécialiste » (Petiteau et Pasquier, 2001, p. 64). D'ailleurs, il est apparu évident, tout au long des entretiens, que d'une question à l'autre, les interviewés questionnaient souvent leurs propres réponses antérieures. Des ajustements, souvent très conscients et parfois même explicités, survenaient en cours de route.

Pour les fins de l'analyse, les trois questions générales de recherche ont été divisées en huit thèmes : le développement durable et ville viable, la culture, l'identité, la temporalité, la place publique, le rôle du design urbain dans le ville viable, l'interdisciplinarité³ et le processus. C'est donc partant de ces huit thèmes de recherche que les entretiens ont été décortiqués, après quoi les propos ont été réunis par thème. Inspirée de l'analyse catégorielle, selon laquelle la fréquence d'occurrence d'une caractéristique détermine son importance pour le ou les locuteurs (Quivy et van Campenhoudt, 1995), l'analyse a d'abord consisté à regrouper les propos récurrents dans chacun des thèmes. Ceci s'est fait en deux temps : d'abord en regroupant les résultats des entretiens effectués dans chacune des villes, puis en les regroupant selon les fonctions des interviewés

Par la suite, pour les fins de présentation des résultats, les thèmes de la recherche ont été regroupés en fonction des trois questions générales. Ce simple geste impliquait déjà une autre étape d'analyse, en particulier en ce qui concerne les cas à l'étude. D'ailleurs, l'analyse des résultats, dans ce mémoire, est en partie intercalée avec la présentation de ceux-ci. La dernière phase de l'analyse consistait à observer les différences et les similitudes dans les perceptions du projet. Il s'agit donc d'une analyse comparée : comparaison des résultats obtenus dans chaque ville et comparaison des résultats obtenus selon les fonctions des intervenants.

Il faut noter que l'analyse n'était pas limitée à l'identification des propos selon leur récurrence. Tout en respectant la rigueur exigée dans une recherche scientifique, l'analyse a fait appel non seulement aux mots utilisés et répertoriés, mais également au souvenir général du chercheur qui, lors des entretiens, obtenait une vue d'ensemble sur la conversation, lui permettant de replacer certaines anomalies que la

³ Le terme « interdisciplinarité » a été utilisé lors des entretiens par souci de simplifier la communication. La plupart des gens emploient ce mot, et pour communiquer en anglais avec des danois et des norvégiens, il est apparu plus judicieux d'utiliser ce terme.

méthode de réduction pouvait entraîner. De plus, chacune des étapes de réduction et d'analyse des données ont fait partie d'un processus d'itération, en revenant à plusieurs reprises sur les entretiens, avec à chaque fois une nouvelle perspective issue d'une étape de l'analyse déjà franchie. Cette méthode est habituellement utilisée dans le cas où il y a absence de théorie (Landry, 1998). L'objectif ainsi visé est de construire les explications quant aux relations entre ville viable et design urbain en revenant régulièrement sur les notions du cadre théorique.

Malgré l'intérêt de l'étude de cas avec entretiens semi-dirigés, cette méthode de recherche n'est pas sans limites. Dans notre cas particulier, la langue constitue l'un de ces obstacles. À Montréal et Québec, les entretiens se sont déroulés dans la langue maternelle de la presque totalité des intervenants : le français. L'anglais, utilisé lors des entretiens à Copenhague et Oslo, était au contraire la langue seconde de la presque totalité des intervenants, en plus d'être la langue seconde du chercheur. D'ailleurs, en règle générale, les interviewés étaient visiblement plus à l'aise à Montréal et Québec qu'à Copenhague et Oslo, et leurs réponses étaient souvent plus complètes et plus complexes. Cependant, cette limite n'a pas empêché le bon déroulement des entretiens et les résultats obtenus permettent néanmoins de dégager un portrait éclairant sur les perceptions du projet de ville viable.

Voyez-vous, dans la vie, il n'y a pas de solutions. Il y a des forces en marche: il faut les créer, et les solutions suivront.
Antoine De Saint-Exupéry, *Vol de nuit*

CHAPITRE V

RÉSULTATS ET ANALYSE

5.1 ANALYSE COMPAREE PAR VILLE

Cette recherche est d'abord et avant tout une étude de cas. Ainsi, dans cette première section du chapitre seront présentés les résultats des entretiens pour chaque étude de cas, avec une mise en contexte de la stratégie de développement durable de la ville. Les résultats seront regroupés par blocs de thèmes, sachant bien qu'il s'agit déjà d'une forme d'analyse qui peut être comprise comme analyse d'études de cas. Ces résultats seront par la suite analysés de façon comparée. Mais d'abord, voici les tableaux des résultats par ville : l'un présentant exclusivement la perception que les intervenants ont des concepts de ville viable et de développement durable; l'autre rassemblant ce qui a été dit à propos des sept autres thèmes de recherche. Ce qui est présenté dans ces tableaux correspond aux propos qui s'imposent par leur fréquence d'occurrence. Toutefois, une très grande variété de réponses ayant été données durant les entretiens, l'ensemble des mots clés qui ont été colligés lors de la réduction des données sont disponibles en annexe (voir Annexe 2).

Il convient sans doute d'apporter une précision concernant le tableau 5.1. Une des trois colonnes de ce tableau correspond au rapport qu'entretient le développement durable avec la notion de temps. Il ne faut pas confondre les résultats de cette colonne avec ceux de la ligne « Temporalité » du tableau 5.2. Sont répertoriées dans le tableau 5.1 les mentions faites à propos du temps, indépendantes de la question concernant la temporalité des villes posée lors des entretiens. Il s'agit donc de mentions spontanées à propos du temps de la ville viable.

Tableau 5.1 Résultats des entretiens par ville : Perception de la ville viable

Thèmes	Développement durable / Ville viable / A21L		
Villes	Général	«Environnement»	Temps
Copenhague	Écologie Environnement et économie Transport	Variable mais avec une dominante écologique	Long terme
Oslo	Écologie Transport	Principalement écologique	Strictement axé vers le futur: Long terme Génération futures Vision d'avenir
Montréal	Qualité de vie Empreinte écologique Qualité urbaine, du design... Les trois pôles Transport Culture	Dominante écologique mais avec certaines considérations plus sociales: Écologie Milieu bâti	En grande partie tourné vers l'avenir: Long terme Génération futures
Québec	Densité Transport Souci de l'environnement Ressources naturelles Cycle de vie Concertation Habitudes et attitude des gens Structure urbaine	Principalement écologique	Une certaine variété mais avec une dominante vers l'avenir: Long terme Génération futures Permanence

Tableau 5.2 Résultats des entretiens par ville : les sept derniers thèmes

Villes	Copenhague	Oslo	Montréal	Québec
Thèmes				
Culture	<p><u>Culture de Copenhague</u> Tradition de démocratie locale</p>	<p><u>Culture d'Oslo</u> NATURE</p> <p><u>Ville nordique</u> Activités extérieures particulières</p>	<p><u>Ville et culture</u> Son histoire Design urbain et respect de la culture</p> <p><u>Culture de Montréal</u> Aspect relax, nonchalant Diversité culturelle</p> <p><u>Ville nordique</u> Déni de l'hiver Événements / festivals d'hiver Cycle des saisons</p>	<p><u>Culture de Québec</u> Histoire et patrimoine Nature Romantique</p> <p><u>Ville nordique</u> Déni de l'hiver vs L'hiver fait partie de notre culture</p>
Identité	<p><u>Identité d'une ville</u> Les gens L'ambiance L'architecture</p>	<p><u>Identité d'Oslo</u> Sa proximité avec la nature Son échelle humaine</p> <p><u>Identité urbaine</u> Présence d'espace publics Ses dimensions</p>	<p><u>Identité d'une ville</u> Formée de son histoire et des personnes qui l'habitent</p> <p>Les places publiques contribuent à sa formation et sa mise en valeur</p> <p><u>Globalisation</u> Risque de standardisation qui appelle une réflexion des villes sur leur identité</p>	<p>Les points de vue sont très variés et on ne peut identifier de dominante, si ce n'est du rôle des éléments géographiques</p>

Tableau 5.2 Résultats des entretiens par ville : les sept derniers thèmes (suite)

Villes	Copenhague	Oslo	Montréal	Québec
Thèmes				
Temporalité	<p>Penser le long terme <i>le cycle de vie, la capacité d'évolution dans le temps, les différentes périodes d'une ville</i></p>	<p>Considérer l'histoire de la ville et ses traditions</p> <p>Penser à long terme</p> <p>Éviter de se presser, de compter le temps sans arrêt</p>	<p><u>Présence d'une multitude de temps</u></p> <p>Le long terme <i>se projeter vers l'avenir, les images qui résistent au temps, les générations</i></p> <p>Le court terme <i>le quotidien, les déplacements, la ville 24h/24</i></p> <p>Le cycle des saisons L'histoire de la ville</p>	<p>La ville viable c'est...</p> <p>Penser la ville à long terme <i>vision, permanence</i></p> <p>Prendre le temps de réfléchir et de bien faire les choses</p> <p>Un rythme plus lent</p>
Place publique	<p>Lieu de rencontre</p> <p>Lieu pour faire du sport et se garder en santé</p>	<p>Lieu de rencontre et d'activité récréative un lieu pour bouger, faire de l'exercice</p> <p>Permet un contact avec la nature, même en ville</p>	<p>Est un lieu de rassemblement</p> <p>Peut influencer le comportement des gens</p> <p>Sert de soupape au cadre bâti, à la densité</p> <p>Doit être sécuritaire</p>	<p>La place publique est un lieu de rencontre</p> <p>Elle est, était ou devrait être un lieu d'échange</p> <p>Contact avec la nature</p>

Tableau 5.2 Résultats des entretiens par ville : les sept derniers thèmes (suite)

Villes	Copenhague	Oslo	Montréal	Québec
Thèmes				
Le design urbain dans la ville viable	<p>Créer et protéger l'identité des lieux</p> <p>Assurer à la fois un regard sur l'ensemble de la ville et la prise en compte des différentes parties de la ville</p>	<p>Très important :</p> <p>Transport <i>réduction ou transport en commun</i></p> <p>Construction <i>réduction d'énergie</i></p>	<p>Pour la population <i>ses besoins et son bien-être</i></p> <p>Doit respecter la culture et le patrimoine</p> <p>Assurer qualité</p> <p>Se reflète dans</p> <p>Construction <i>matériaux + considérations d'environnement biophysique</i></p>	<p>Nombreuses échelles de temps</p> <p>Oeuvre pour la population <i>ses besoins et son bien-être</i></p> <p>Innovation</p> <p>Appropriation de la ville</p> <p>Densité / diversité</p> <p>Identité / Beauté /</p> <p>Vue d'ensemble / Penser l'hiver</p>
Inter-disciplinarité	<p><u>Nécessite</u></p> <p>Coopération</p> <p>Une plus grande implication des employés et de la population</p> <p><u>Difficulté</u></p> <p>Luttes de pouvoir administratives</p>	<p>Importance de la coopération</p> <p>Notion de processus</p>	<p>Briser la structure de travail en silos</p> <p>Travail d'intégration des différentes expertises</p> <p>Un processus qui prend du temps</p> <p>Nécessaire base disciplinaire</p> <p>Conflits possibles</p>	<p>Importance marquée accordée au dialogue et à la coopération</p> <p>Éviter le travail en vases clos</p> <p>>> <i>Adhésion et équilibre des efforts</i></p>

Tableau 5.2 Résultats des entretiens par ville : les sept derniers thèmes (suite)

Villes	Copenhague	Oslo	Montréal	Québec
Thèmes				
Processus	Notion de démocratie locale Impliquer la population Dialogue Coopération Consensus Appropriation	Communication >>parfois bottom-up <i>Recherche d'un accord</i> <i>Dialogue</i> <i>Apprentissage</i> >>parfois top-down « leur dire » <i>conseiller</i>	Il faut Établir une bonne communication : <i>Diffusion d'info</i> <i>Négociation</i> <i>Dialogue</i> <i>Coopération</i> <i>Coordination</i> Impliquer la population >>Susciter adhésion Agir étape par étape Briser les silos	Il faut impliquer la population Dialogue Négociation Tout cela prend du temps

5.1.1 Copenhague

Mise en contexte

Copenhague est la capitale du Danemark, mais aussi la ville la plus peuplée du pays, avec 500 000 habitants sous la responsabilité de l'administration municipale et tout juste moins de 3 000 000 dans sa région métropolitaine, nommée Øresund. À ce titre, elle joue un rôle de premier plan dans les politiques urbaines au pays. Toutefois, l'ensemble des villes danoises, avec l'aide de leur gouvernement central, font preuve d'avant-garde, en particulier dans le domaine de la viabilité urbaine, comme le mentionnent Emelianoff (2005a; 2005b) et Norland *et al.* (2003). Rappelons que la Charte d'Aalborg (1994) tient son nom de la ville hôte de la première Conférence européenne pour les villes durables (CEVD), troisième ville en importance au Danemark. Copenhague a été parmi les premières municipalités à avoir ratifié cette

charte, dès 1995. Ces deux mêmes villes participent aussi au *Liveable Cities Project*, chapeauté par *Eurocities*, y présentant des cas à l'appui des propositions faites pour atteindre les objectifs de viabilité urbaine (Creedy *et al.*, 2007).

Il ne faut toutefois pas négliger l'apport du gouvernement danois. D'une part, ce dernier a multiplié les accords de coopérations pour le développement durable, entre autres avec *Baltic 21* qui, depuis 1996, développe un réseau régional – autour de la mer Baltique – de coopération dans l'application d'Action 21 (Baltic 21, s.d.). D'autre part, il a offert des outils et parfois imposé des gestes en vue d'un développement durable. Cela s'articule autour d'une politique appliquée en trois temps : une pré-campagne d'A21L, la campagne d'A21L, puis une période de législation (Norland *et al.*, 2003). La campagne avait le double avantage de permettre une certaine flexibilité, en proposant des efforts volontaires et de collaboration, tout en évitant les dérapages grâce à une définition claire de ce qu'est un A21L. À partir de 1997, la législation a commencé à être mise en place et en 2000, le parlement danois amendait le *Planning Act*, imposant aux comtés et municipalités de produire une stratégie d'A21L tous les quatre ans, stratégie qui doit aborder cinq thèmes de bases (voir Encadré 5.1), auxquels peuvent être ajoutés d'autres thèmes, et à propos desquels les municipalités établissent leur propre niveau d'ambition (Københavns Kommune, 2006b; Norland *et al.*, 2003).

Encadré 5.1 Les cinq thèmes d'A21L imposés par le *Planning Act*

- Promotion du développement et du renouveau urbain soutenables
- Minimiser l'impact sur l'environnement et l'utilisation de ressources naturelles
- Favoriser la biodiversité
- Impliquer les citoyens et l'industrie dans l'élaboration de l'A21L
- Favoriser la coordination entre les décisions concernant des questions environnementales, de transport, commerciales, sociales, de santé, éducatives, culturelles et économiques

Source : Københavns Kommune, 2006a

La ville de Copenhague devait donc désormais respecter cette loi, ce qu'elle a fait en adoptant son premier A21L au début de 2005 (City of Copenhagen, 2005). Ce n'était donc pas la première ville danoise à déposer sa stratégie d'A21L. En 1998, 58 des 187 villes et comtés danois ayant entamé un processus d'A21L avaient complété le premier projet (Moos, 2000). Cela dit, la ville de Copenhague n'avait pas pour autant procrastiné.

L'administration avait déjà commencé à préparer le terrain, poussant parfois la barre un peu plus haute que ce qui est exigé par la législation nationale. C'était le cas, par exemple, lorsqu'en 2000, elle s'unissait à deux autres villes danoises pour développer une coopération sur les problématiques d'environnement, créant ainsi un regroupement : *Dogme 2000*, qui compte aujourd'hui six villes danoises et une ville suédoise, voisine de Copenhague (Dogme 2000, s.d.). Depuis 1998, l'administration de Copenhague publie annuellement un rapport sur l'état de l'environnement, respectant le premier des trois principes de base de *Dogme 2000* (voir l'Encadré 5.2) (City of Copenhagen, 2003; Dogme 2000, s.d.). En 2003, les trois premiers Centres d'Action 21 (*Agenda 21-center*) ouvraient à titre expérimental (City of Copenhagen, 2003). Depuis, huit d'entre eux couvrent une bonne partie du territoire (voir Figure 5.1). Ces centres répondent à l'une des cinq priorités des A21L de la ville et le

Encadré 5.2 Dogme 2000: Les trois dogmes

DOGME 1

L'impact de l'humain sur l'environnement doit être mesuré

DOGME 2

Un plan doit être établi pour l'amélioration de l'environnement : A21L

DOGME 3

Le travail environnemental doit être ancré dans la communauté, les entreprises et l'administration municipale

Source : Dogme 2000, s.d.

troisième principe de base de *Dogme 2000* : offrir un soutien à la participation citoyenne (City of Copenhagen, 2005; Dogme 2000, s.d.; Københavns Kommune, 2007). Plus précisément, l'idée était de renforcer la démocratie et la participation citoyenne au niveau local et, par le fait même, augmenter la conscience locale quant au développement durable, ainsi que l'engagement local (Københavns Kommune, 2006a). Dans un même ordre d'idée, un festival environnemental est né en 2004, qui se répète annuellement depuis.

Ainsi, en 2005, le Conseil de ville de Copenhague a adopté son premier plan d'A21L, rédigé en grande partie au sein de l'Agence de l'environnement, et articulé autour de



Figure 5.1
Centres d'Action 21
dans Copenhague

Source :
Københavns
Kommune, s.d.

cinq thématiques : 1- Développement urbain durable, 2- Ressources, 3- Environnement et santé, 4- Ancrage dans la population et les entreprises et 5- « Mettre de l'ordre dans ses affaires » (*Put its own house in order*) (City of Copenhagen, 2005). Dans ce document, la définition de la soutenabilité reprend celle du Rapport Brundtland en l'enrobant de termes passablement écologiques : « Here, sustainability means that we reduce environmental impacts and do not consume so many natural resources that we compromise the ability of future generations to have access to the same amount and quality as ourselves » (City of Copenhagen, 2005, p. 5).

Le deuxième plan d'A21L (Københavns Kommune, 2007) comporte lui aussi cinq thématiques; presque exactement les mêmes. C'est surtout sur la dernière que l'approche est modifiée pour faire désormais de l'Administration un exemple que tout le monde voudra suivre. Cela n'est sans doute pas étranger au fait que la définition de la soutenabilité y soit revenue à une définition plus large, se limitant à s'assurer de ne pas nuire à la capacité des générations à venir de subvenir à leurs besoins (Københavns Kommune, 2007). C'est encore l'Agence de l'environnement qui a dirigé le travail de rédaction du deuxième plan d'A21L, et les objectifs de protection de l'environnement y ont gardé une place importante. Toutefois, une volonté d'ouverture plus marquée à l'ensemble de la population, et surtout à l'ensemble des départements et agences de l'administration fait son œuvre. Il s'agit en effet d'une conclusion issue du suivi du premier plan :

The follow-up on the first Agenda 21 Plan shows that there is a need to anchor the plan first and foremost *internally within the City's administrations*. This is because the City itself bears the greatest responsibility, but also because the administrations have a broad interface with citizens. By actively involving all the administrations, it will be possible to inject resources and skills into the plan. It will also be possible to create anchorage and a sense of joint ownership while ultimately breaking down barriers to implementation (Københavns Kommune, 2006b, p. 13).

Un dernier fait intéressant à mentionner : la coopération autour de *Dogme 2000* est omniprésente dans tous les documents cités, issus de la ville de Copenhague. Cela ressemble énormément à un effort de *branding* environnemental. Bien qu'il n'y soit fait référence dans aucun document, ni de l'organisation de *Dogme 2000*, ni de la ville de Copenhague, il est naturel de voir dans le choix de cette appellation –*Dogme*– un terme qui fait écho dans tous les esprits danois, un terme autour duquel rayonne une aura de succès. C'est avec *Dogma '94* que le cinéma danois s'est imposé sur la scène internationale. L'un des deux initiateurs de ce mouvement cinématographique, Lars von Trier, est aujourd'hui parmi les plus importants réalisateurs au monde.

Dans un monde en pleine compétition, les efforts d'une ville pour l'environnement sont aussi des efforts de positionnement international. On retrouve ce genre d'effort pour se lancer sur l'avant-scène internationale dans la coopération régionale entre Copenhague et les villes qui lui sont les plus rapprochées, soit la région de Øresund. Il s'agit d'une façon d'améliorer les résultats des efforts de chacune des villes qui se côtoient dans cette région, mais aussi de développer de nouvelles solutions environnementales, des initiatives qui ne soient pas applicables qu'à la région de Øresund, mais aussi à d'autres régions, afin de créer une plateforme environnementale, proposant des idéaux communs à l'Europe. Cette coopération a ambitieusement été nommée, comme ils le mentionnent si bien sur leur site internet : *Copenhagen Environmental Capital of Europe* (CECE, s.d.).

La ville viable et la culture de la ville

À Copenhague, la ville viable est généralement perçue de façon écologique. On y parle beaucoup de l'effort du développement durable pour joindre les impératifs environnementaux et ceux de l'économie. La question du transport est elle aussi présente. On se préoccupe de le contrôler, c'est-à-dire de limiter les déplacements, surtout ceux faits à bord d'une automobile personnelle. Ainsi, pour que le

développement soit durable, il faut soutenir l'offre de transport en commun dans la ville.

La compréhension du terme « environnement » suggère une certaine variété, quoiqu'il soit assez aisé d'y retracer une dominante écologique, du moins quand il est question de développement durable. Dans ces circonstances, la seule explication du terme renvoyant à des considérations plus sociales fait référence au milieu de vie, à l'endroit où les gens vivent, avec ses cafés, ses espaces pour que les enfants jouent, mais aussi ses espaces verts, ses oiseaux et ses poissons. Concernant le temps, une seule fois celui-ci a-t-il été mentionné, pour dire que le développement durable doit avoir une vision à long terme.

Les gens de Copenhague ont été très peu volubiles sur la question de la culture en général ou de la culture de leur ville. La seule chose qui en ressort est la tradition de Copenhague pour la démocratie locale. De toute évidence, cette tradition marque effectivement le déroulement de la planification de l'A21L de la ville. Il suffit de penser à la mise en place, tôt dans le processus, des Centres d'Action 21 pour constater que cette tradition est à l'œuvre. Les ajustements apportés à la planification pour la deuxième version de l'A21L montrent eux aussi une bonne volonté de démocratie et de prise de décision de type *bottom-up*. Nous verrons d'ailleurs plus tard, quand il sera question de processus, que cette question de démocratie est bien présente chez les gens de Copenhague. Mais cette perception qu'ont les gens de Copenhague sur la culture en général, ou celle de leur ville, laisse une question sans réponse. Comment se fait-il que dans une ville qui offre un si bel exemple de l'utilisation de la culture comme véhicule de communication du développement durable, dans la coopération inter-municipale nommée *Dogme 2000*, les gens soient si peu conscients de cette force, même parmi les personnes directement impliquées dans la mise en place de l'A21L?

Identité, temporalité et place publique : le design urbain et la ville viable

Selon les intervenants de Copenhague, l'identité d'une ville est surtout caractérisée par les gens, l'architecture et l'ambiance qu'on y retrouve. Par rapprochements, on pourrait aussi identifier l'histoire comme vecteur dans la consolidation de l'identité d'une ville. Une seule personne l'a mentionné directement mais d'autres ont parlé de la vieille ville, de l'héritage architectural ou d'un équilibre entre le passé et l'avenir. La temporalité d'une ville eu égard à sa viabilité mène à un constat à Copenhague : la nécessité d'un regard à long terme. Toutefois, cette considération du long terme n'est pas seulement qu'une projection vers l'avenir, avec l'espoir que les choses qu'on fait aujourd'hui soient toujours présentes plus tard. Certes, cette idée a sa place, notamment dans la question du cycle de vie d'un bâtiment, qui consiste à tenir compte non seulement des coûts de sa construction mais aussi ceux de son entretien et de son exploitation. Mais le long terme, c'est aussi de voir qu'une ville passe par différentes périodes et qu'elle doit être en mesure d'évoluer dans le temps, de se modifier au besoin. À propos de la place publique, les personnes de Copenhague ont fait ressortir deux points quant à son usage : elle est un lieu de rencontre important; elle sert aussi pour faire du sport et se tenir en santé.

Quand il est question du rôle que le design urbain peut occuper dans le projet de ville viable, les gens de Copenhague disent que les professionnels du design urbain doivent créer et protéger l'identité des lieux. Ils doivent, dans un souci de viabilité, regarder la ville dans son ensemble et aussi considérer ses différentes parties, avec leurs particularités. On voit ici que malgré une compréhension de la ville viable au départ généralement écologique, les gens accordent au design urbain un rôle dans la ville viable qui relève de considérations qui lui sont propres, en particulier à travers l'importance de l'identité des lieux. Par contre le rôle de cohésion sociale, dans la mise en forme de l'espace public, de même que du contact avec le temps de la ville viable ne sont peut-être pas perçus de prime abord par les gens qui ont été rencontrés à Copenhague.

Les notions de l'interdisciplinarité et du processus

Enfin, en ce qui a trait à l'interdisciplinarité et au processus, plusieurs idées se recourent. Selon les intervenants de Copenhague, il faut surmonter une difficulté, celle des luttes de pouvoirs administratives, pour parvenir à l'interdisciplinarité. Cette dernière nécessite donc de la coopération et une plus grande implication des employés et de la population. Ces deux idées sont d'ailleurs mentionnées à leur tour dans le cas du processus. C'est en fait une question de démocratie locale, et la coopération, le dialogue et la recherche d'un consensus y sont perçus comme des atouts importants. L'objectif est de faire en sorte que les gens s'approprient le plan de viabilité urbaine, voire leur ville en soi.

Comme nous l'avons vu un peu plus tôt, c'est sans doute cette idée de démocratie locale qui est la plus forte dans la stratégie d'A21L à Copenhague. Il y a là toute la question de la participation publique, mais aussi de l'implication, d'abord et avant tout, des employés de la ville. Cela relève d'une intention ferme de la ville dans son deuxième plan d'A21L, si on se fie à la réflexion qui a été faite suite au premier plan. Il est trop tôt pour juger de cet ajustement dans l'approche de la planification du développement durable de Copenhague. Chose certaine, les commentaires convergent quant au premier plan. D'abord, la plupart des personnes interviewées ont mentionné qu'une lacune du premier plan était d'être perçu de façon générale comme un plan environnemental, pour lequel on laissait le soin à l'Agence de l'environnement de le mettre en application. D'autre part, certains employés peuvent trouver que l'A21L n'est à toute fin pratique qu'une nuisance, ce qui a été constaté notamment à l'Agence de l'architecture. Or, si la démocratie locale est importante, les fonctionnaires sont souvent ceux qui vont servir de lien entre la stratégie de la ville et la population concernée. C'est ce que la ville de Copenhague a réalisé avec son premier A21L.

5.1.2 Oslo

Mise en contexte

La Ville d'Oslo, capitale de la Norvège, où l'on retrouve 500 000 habitants, s'étend sur une superficie de 454 km² dont les deux tiers sont toujours des aires naturelles protégées (City of Oslo, s.d.). Elle est située à l'embouchure d'un fjord, qui donne sur la Mer du Nord, et est entourée de collines. Les gens, à Oslo, accordent une grande importance à la nature qui les entoure. Cela se répercute jusque dans les orientations de planification de la municipalité. Ainsi, dans son dernier plan stratégique de développement, la Ville d'Oslo a établi que le développement qui se fera jusqu'en 2020 doit avoir lieu à l'intérieur de la zone bâtie préexistante (City of Oslo, 2004a). Le contexte socio-géographique semble donc être en lien direct avec les choix politiques des élus, et par conséquent, les gestes de planification des fonctionnaires.

Du point de vue de la ville viable, la Ville d'Oslo a elle aussi apposé sa signature au bas de la Charte d'Aalborg assez tôt, soit en 1995, la même année que Copenhague. Depuis, elle a mis sur pied un Programme d'écologie urbaine (PEU) (City of Oslo, 2003), pour lequel elle a remporté un prix européen de ville viable. Ce programme a été élaboré sous la responsabilité du Coordonnateur aux affaires environnementales. L'existence de ce poste relève d'un programme de protection de l'environnement à l'échelle locale (PPEEL), initié en 1988, par le gouvernement central de l'époque, dirigé par Gro Harlem Brundtland. La création et le financement, par l'État norvégien, du poste d'Officier à la protection de l'environnement dans chaque municipalité était l'un des trois principaux aspects dudit programme, en plus du transfert des responsabilités environnementales du gouvernement central aux autorités locales, et l'élaboration d'un programme pour l'environnement local et les ressources naturelles (Voisey *et al.*, 1996). Bien que ce programme représentait une décentralisation importante des responsabilités environnementales vers les municipalités, les plans élaborés durant la période de ce programme (1988 à 1996)

sont critiqués pour leur manque de perspective à long terme, basée sur des processus de participation, impliquant jusqu'aux unités des autorités locales (Norland *et al.*, 2003).

Malgré la fin du PPEEL, le poste d'Officier à la protection de l'environnement a été conservé à la Ville d'Oslo, mais sous une autre appellation. Et il n'est pas anodin d'avoir mentionné le nom de Mme Brundtland ici puisque son aura flotte de façon bien compréhensible au-dessus des efforts pour le développement durable à Oslo. Le fait qu'elle était alors Ministre de l'environnement n'est probablement pas non plus étranger au choix d'une approche assez écologique du développement urbain durable. Si efficace soit-il à cet égard, le PEU pourrait faire l'objet du même genre de critique que les plans de protection de l'environnement mis sur pied lors du PPEEL. Selon les observations effectuées sur place, la structure et le fonctionnement de la municipalité d'Oslo semblent être assez centralisés, les quinze districts ayant certes quelques responsabilités, mais bien secondaires par rapport aux responsabilités de la ville centre (City of Oslo, 2004b), et avec des moyens financiers peut-être insuffisants.

Dans sa présentation du PEU, la ville démontre un intérêt pour les processus d'A21L.

For many years the environmental work in Oslo has been driven primarily by the city's "heavy" technical agencies, such as the Water and Sewage Authority, the Waste and Management Authority, the Recreation and Leisure Service, the Road and Transport Authority, and other agencies such as the Public Health Authority, the Housing and Real Estate offices, the Planning and Building Authority, as well as AS Oslo Sporveier, which runs the metro and tram networks. The City Government's work with the Local Agenda 21 has, however, resulted in other services and players in the city being drawn in to the efforts to a considerably greater degree. This is true in particular to the urban districts, schools, the business sector, the central government, research organisations and NGOs (City of Oslo, 2003, p. 7).

Les districts sont en effet fortement impliqués dans le processus d'A21L. Ce sont en réalité eux qui sont responsables de les mettre en place, sur une base volontaire. La ville centre leur offre du support via deux forums : le *Forum LA 25* et le *Miljøforum*. Le premier vise surtout à créer un espace de partage entre les districts (qui étaient au nombre de 25 lors de la mise en place du forum) concernant leur travail d'A21L. Le deuxième vise la coordination du suivi sur le PEU, en harmonie avec le travail d'A21L. Sur papier, donc, les intentions sont bonnes. Et possiblement que cela donne de bons résultats, notamment dans les cinq districts qui ont à ce jour élaboré un plan d'A21L. Mais s'il reste encore dix des quinze districts qui en soient au point zéro dans le travail d'A21L, c'est peut-être que ces derniers n'ont pas tous les atouts nécessaires pour y parvenir. Or, selon les observations, le manque de ressources, humaines et financières, semble faire partie de la réponse.

Regardons maintenant le PEU, qui se trouve à être le plan de développement durable auquel sont invités à participer les employés des diverses agences de l'administration municipale. Selon ce plan, la vision d'Oslo fait référence à la Banque mondiale pour ce qui est de la définition d'une ville viable : « A sustainable city shall be Liveable, Manageable, Competitive and Bankable » (Banque mondiale, citée dans City of Oslo, 2003, p. 25). Une autre idée qui sous-tend le programme consiste à dire que la ville est un biotope qu'on peut diviser en trois éléments : 1- l'air, 2- les espaces verts, le sol et les cours d'eau, et 3- l'environnement créé par l'être humain. Le texte fait donc place à la culture, à travers ce troisième point. Cela se retrouve dans la section qui fait état de la situation concernant le développement urbain, les conditions de vie et les espaces urbains. Principalement, on y mentionne que les trésors culturels de cette ville vieille de 1000 ans, ne sont pas des ressources renouvelables. De façon un peu maladroite, la logique mène à l'action contre le vandalisme par l'extension d'un programme anti-graffitis, pour conserver la qualité esthétique de la ville. De leur côté, les actions proposées pour un travail de collaboration font principalement appel aux

organisations non gouvernementales et aux entreprises, dans une logique qui semble être celle de la participation citoyenne via les groupes d'intérêt.

Disons que le PEU est plus efficace et original pour répondre aux impératifs écologiques du développement durable : la densification, la disposition des déchets, la réduction du transport et l'offre de transport en commun, la biodiversité en ville, la qualité de l'eau potable, la préservation de la forêt entourant la ville, etc. D'ailleurs, depuis la sortie du PEU, la ville a multiplié les documents d'information et les campagnes de sensibilisation environnementales passant, entre autres, par des systèmes de certification. L'administration demande à ses agences d'obtenir les certifications ISO 14001 et *Eco-lighthouse* (Oslo Kommune, 2005). Puis, dans un document de sensibilisation sur les gaz à effet de serre et la qualité de l'air, elle invite les citoyens à faire un engagement vert (*Grønnhverdag*), et ainsi participer à la vague verte (voir Figure 5.2) (City of Oslo, 2006a).

Certes, dans une ville où une grande partie de la population est entichée de ses cours d'eau, de ses îles et de ses forêts, une section « Blue-green Oslo » est toute indiquée dans le cadre d'un plan de viabilité urbaine. Il ne nous viendrait pas à l'esprit de critiquer la chose. Mais lorsque la presque totalité du Programme d'écologie urbaine parle en ces termes (qualité de l'air, qualité de l'eau, transport en commun, etc.), il est difficile de voir comment un professionnel d'un domaine culturel, oeuvrant au sein de



Figure 5.2 La vague verte, Source : Oslo Kommune, 2005

l'administration municipale, peut trouver une façon d'apporter une contribution originale au projet de ville viable, qui soit cohérente avec son travail quotidien.

La ville viable et la culture de la ville

À Oslo, la perception générale de la ville viable est en lien étroit avec l'écologie, la nature. Les gens parlent de cycles écologiques, d'empreinte écologique, de biodiversité, de l'eau, de la forêt, des ressources, des animaux, etc. La question du transport y occupe également une place importante. Dans ce cas, on y parle de réduction des automobiles, de l'augmentation du transport en commun, du système général de transport, en somme. Quant au terme « environnement », même si certains disaient que chacun a sa compréhension ou que d'autres ne voient pas l'environnement de la même façon qu'eux, une seule personne le définissait autrement qu'en termes naturels ou écologiques. Enfin, le rapport entre le développement durable et le temps n'a été mentionné spontanément que par deux personnes. Dans les deux cas, il s'agit d'un regard strictement axé vers le futur. Il faut penser à long terme, penser à aujourd'hui et à l'avenir, aux générations futures et faire un développement qui survive au temps.

Cette compréhension assez strictement écologique du développement durable n'est probablement pas étrangère au contexte général de la ville d'Oslo. D'ailleurs, le regard qu'ont les intervenants d'Oslo sur la culture de leur ville est, lui aussi, rivé sur son aspect nature, son cadre géographique : la ville bleu-vert. De plus, la position nordique de leur ville représente à leurs yeux une occasion de faire des activités extérieures spécifiques à la saison hivernale. À Oslo, les gens sont des amateurs de la nature... et du ski de fond. C'est donc dans la logique des choses qu'Oslo ait opté pour l'élaboration d'un programme d'écologie urbaine à la ville centre, un choix qui avait pour conséquence de laisser le soin aux districts de mettre en place eux-mêmes des plans d'A21L. La question que cela amène est la suivante : comment cette préférence, ajoutée au fait que le système politique de la ville est passablement

centralisé, influence-t-elle l'implication de tous – employés et citoyens – dans la mise en œuvre du projet de viabilité urbaine? Voyons donc comment les autres thèmes de la recherche sont perçus à Oslo.

Identité, temporalité et place publique : le design urbain et la ville viable

L'identité d'Oslo est sans équivoque associée à sa proximité avec la nature. En parallèle, deux personnes ont mentionné la structure urbaine faite à l'échelle humaine comme faisant partie de l'identité d'Oslo. Par la même occasion, elles ont précisé que les dimensions d'une ville en général contribuent à son identité. Comme quelqu'un l'a mentionné, Oslo n'est pas aussi grosse que New York et les personnes qui habitent ces deux villes ne recherchent pas le même style de vie. Enfin, l'identité urbaine, ou ce qui fait qu'une ville est une ville, dépend entre autres de la présence d'espaces publics où l'on croise régulièrement d'autres personnes.

En ce qui a trait aux temps d'une ville et ce qu'ils représentent dans le contexte du projet de développement urbain durable, les interviewés ont indiqué qu'il importe de considérer l'histoire et les traditions d'un milieu. Le temps, c'est aussi penser à long terme et dans certains cas, au-delà de 200 ans en avant. Enfin, pour être viable, il faut éviter les courses contre la montre, incessantes dans certains milieux urbains. Enfin, avec la place publique, on revient à l'idée d'une ville près de la nature. Les places publiques sont perçues comme des lieux de rencontre et d'activité récréatives. Il s'agit de lieux pour bouger, pour faire de l'exercice. En d'autres termes, les places publiques permettent un contact avec la nature, même en ville.

Les points importants qui ressortent concernant le rôle accordé au design urbain dans le projet de ville viable sont le transport et la construction. Il faut chercher à réduire la mobilité et les besoins de transport, entre autres le transport quotidien des individus. Il faut aussi offrir un système de transport en commun efficace. Du côté de la construction, l'objectif est de réduire la consommation d'énergie. Les professionnels

du design urbain devraient tendre vers un design écologique. On le voit donc, le rôle que les intervenants d'Oslo donnent au design urbain, dans l'effort de viabilité urbaine, concorde tout à fait avec l'imposante place qu'occupe la nature dans la vie quotidienne des habitants de cette ville. Sans doute ne faudrait-il pas négliger ici le fait que trois des cinq intervenants rencontrés sont architectes de formation, y compris parmi les responsables de la planification environnementale. L'importance de la nature reste une considération unanime, mais les deux personnes qui ne sont pas architectes ont répondu à cette question de façon moins technique et avec un peu plus d'éléments orientés sur l'impact social du design urbain.

On a d'ailleurs mentionné en entrevue qu'il n'existe pas de formation universitaire en planification en Norvège. Ainsi, l'ensemble des employés du département de planification à Oslo peut être approximativement divisé en deux catégories : des architectes et des ingénieurs. De plus, il ne se dessine qu'une petite quantité de plans au sein de l'*Agence pour les services de planification et de construction*, laquelle accueille plutôt des projets arrivant de promoteurs privés. Ceux-ci doivent passer par cette agence avant de présenter leurs projets au Conseil de ville. Or, l'agence a une vision orientée sur le service à la clientèle et se targue même d'avoir au cœur de l'agence un centre de service à la clientèle (City of Oslo, 2006b). Dans ces conditions, on peut comprendre qu'il ne se soit pas développé, à Oslo, un réflexe à penser le design urbain dans ses interactions avec le milieu social.

Les notions de l'interdisciplinarité et du processus

Le travail interdisciplinaire demande un effort de coopération, entre autres pour résoudre les divergences de vue et tenter d'atteindre un consensus. Mais cela implique la présence parfois des intérêts personnels et de l'intérêt public, qui sont parfois contradictoires. Cette notion d'interdisciplinarité est donc tributaire d'un processus plus ou moins long. Ce dernier, quant à lui, inspire principalement aux interviewés d'Oslo la question de la communication. On en parle parfois en des

termes qui rappellent la conception plus classique de l'information, ou ce qu'on appelle parfois l'approche *top-down*. Ainsi, certains voient le rôle du planificateur comme celui de conseiller. Mais plus généralement, les termes employés relèvent de la conception de la communication dite *bottom-up*. Dans ce cas, on parle de chercher un accord, une certaine appropriation, via un dialogue et un réseautage, et y voir une occasion d'apprentissage.

Ces deux derniers thèmes de recherche montrent une ouverture à Oslo pour une prise de décision et une action, entre autres dans le domaine de la viabilité urbaine, qui soient plus horizontales que par le passé. En quelque sorte, on pourrait dire que la planification participative n'a pas encore trouvé sa place, mais que le chemin commence à se tracer. Par contre, pour qu'une démarche de développement urbain durable permette la participation citoyenne, il faudrait que l'administration municipale en offre les moyens à sa population, ce qui ne semble pas être le cas avec la structure actuelle où la ville centre met en place un programme d'écologie urbaine et laisse aux districts le soin de planifier les A21L.

En ce qui concerne le design urbain, la situation à Oslo semble compliquée et assez éloignée de l'idéal qui se dessine un peu partout dans le monde. Les exercices d'ateliers ou de charrettes de design, par exemple, ne semblent pas être favorisés par le contexte actuel de la ville. D'une part, le rôle de service à la clientèle – regroupant les promoteurs privés – qui est celui de l'*Agence pour les services de planification et de construction* ne va pas dans ce sens. D'autre part, l'ensemble des architectes de la ville, surtout ceux qui oeuvrent en design urbain, auraient peut-être avantage à se réunir pour réfléchir à ce que la société d'aujourd'hui attend de leur participation à l'édifice de la ville.

5.1.3 Montréal

Mise en contexte

La Ville de Montréal est la seule des quatre villes à ne pas être une capitale. Par contre, elle est la métropole du Québec, et l'une des trois principales villes au Canada, avec Toronto et Vancouver. Sur une superficie de 499 km², la Ville de Montréal regroupe 1 620 000 habitants, et si on élargit à l'ensemble de la région métropolitaine, ce sont 3 635 000 personnes qui y résident (Statistique Canada, cité dans Ville de Montréal, 2007a; s.d.). Ceci représente la moitié de la population de la province de Québec. La région métropolitaine de Montréal a par conséquent une place prépondérante dans la politique au Québec. La Ville de Montréal est également beaucoup tournée vers l'international. Elle est, entre autres, membre de Metropolis, et ce depuis ses début en 1985 (Metropolis, s.d.).

En 2001, le Gouvernement du Québec a effectué des fusions municipales qui n'ont pas fait l'unanimité. Après les élections suivantes, il y a eu des défusions. Depuis, la Ville de Montréal se trouve à avoir un territoire morcelé (voir Figure 5.3), et une structure politique en conséquence. Mais cela ne lui a pas pour autant mis du plomb dans les ailes. L'administration en place depuis ce moment a réussi à faire quelques coups d'éclat dont l'un est sa désignation *Ville UNESCO de design* (Carabin *et al.*, 2006). De plus, elle a joué d'audace à certains égards, comme en donnant, pour la première fois, la responsabilité de l'environnement et celle du développement économique à la même personne. Elle a également pris le pari de remettre les questions environnementales à l'avant-plan.

Comme le mentionne Brunet (2002), le leadership qu'avait Montréal en matière d'environnement avant la Conférence des Nations Unies pour l'environnement et le développement (CNUED), en 1992, n'a pas donné les résultats qu'on aurait pu espérer. En grande partie en raison de l'arrivée au pouvoir d'un nouveau maire et



Figure 5.3 La Ville de Montréal et les villes reconstituées
 Source : Chantal Gagnon et Louis Drouin, *Les Quartiers 21 de Montréal*, <http://ville.montreal.qc.ca>

d'une nouvelle équipe, en 1994, la ville a connu une période creuse suite à la CNUED. Si bien qu'en 2002, on ne voyait pas encore poindre le moindre plan d'ensemble pour le développement durable à Montréal (Brunet, 2002). Mais depuis, non seulement le développement durable a-t-il sa place dans le texte de la Charte montréalaise des droits et responsabilités (Ville de Montréal, 2005a), mais la même année, la ville dévoilait son premier Plan stratégique de développement durable (PSDD) (Ville de Montréal, 2005b). Depuis, elle a récemment procédé au dévoilement de la deuxième phase du même plan (Ville de Montréal, 2007b).

Dans la Déclaration de principe de la collectivité montréalaise en matière de développement durable (Ville de Montréal, 2003), issue du Sommet de Montréal, la ville et ses citoyens s'engagent à mettre en œuvre un plan stratégique de développement durable, pour lequel s'impose un arrimage avec les autres instruments de planification, dont le plan d'urbanisme et la politique culturelle. La Ville n'a pas manqué à cet engagement. Non seulement la deuxième phase du PSDD mentionne cet arrimage et présente un tableau des politiques avec lesquelles le plan est directement en lien, mais quelques-uns de ces outils de planification ont depuis intégré les principes du développement durable. C'est notamment le cas du Plan d'urbanisme (Ville de Montréal, 2004), qui en fait son parti d'aménagement.

La Ville de Montréal souscrit aux principes du **développement durable**, notamment quant à l'aménagement de son territoire, et entend mettre en œuvre à cet effet une approche équilibrée de vitalité économique, d'équité sociale, de préservation de l'environnement et de respect des besoins des générations futures. Les décisions d'aménagement se prendront en encourageant la participation des citoyens et en tenant compte de la volonté exprimée dans le cadre de consultations publiques (Ville de Montréal, 2004, p. 5).

Voilà qui est encourageant, quand on sait que parmi les gens appelés à rédiger ce document figurent des professionnels du design urbain. L'un des objectifs visés dans

le plan d'urbanisme est d'ailleurs axé sur la valorisation de l'espace public, par la qualité de ses aménagements et la valorisation des déplacements piétonniers. On y parle de sentiment d'appartenance, de cohérence, de la vie hivernale et ainsi de suite.

Voyons maintenant ce qu'il en est du PSDD en soi. Celui-ci s'appuie sur quatre principes directeurs : 1- Une collectivité au cœur du développement durable, 2- Une meilleure qualité de vie, 3- Une protection accrue de l'environnement, 4- Une croissance économique durable. De ces quatre principes directeurs, les deux premiers attirent particulièrement l'attention dans le cadre de la présente recherche.

La recherche d'une meilleure qualité de vie pourrait laisser croire à une place accordée au domaine culturel, étant donné les nombreuses notions culturelles qui participent à la qualité de la vie en ville. De plus, au début du PSDD, la Ville présente des points de repère du développement durable. Parmi ceux-ci, le document présente l'élargissement récent du concept, qui tend à intégrer la dimension culturelle.

La culture, mode d'expression privilégié des civilisations, étend la compréhension du développement durable au-delà des considérations « biologiques » (environnement sain, satisfaction des besoins vitaux, etc.) pour mettre plus l'accent sur les relations qualitatives entre les humains (Ville de Montréal, 2005b, p. 8).

Or, les objectifs visés par rapport à la qualité des milieux de vie se rapportent au contact avec la nature, à la pollution sonore, aux conditions d'hygiène et de salubrité ou à la présence d'herbe à poux. De plus, la culture ne revient concrètement dans le document qu'une seule fois : la retombée culturelle de l'implantation des *Quartiers 21* – sur lesquels nous reviendrons plus tard – étant de sensibiliser les citoyens aux principes du développement durable. Dans la deuxième phase du PSDD, la part de la culture dans le développement durable a été évincée de la présentation du concept. Dans le reste du document, on retrouve un peu plus de liens entre les actions

du PSDD et certaines politiques de la Ville à saveur culturelle, mais on ne peut pas dire que ce soit la panacée. Il reste principalement axé sur des mesures visant l'environnement biophysique. À travers l'arrimage aux autres instruments de planification, il semblerait que revient à d'autres plans, comme le plan d'urbanisme, le rôle d'intégrer la culture au développement durable à Montréal. Toutefois, le plan d'urbanisme ne fait pas une bien plus grande place à la culture comme critère de la qualité des milieux de vie.

Le PSDD est plus conséquent en ce qui concerne la collaboration et la participation citoyenne. Tout d'abord, la volonté de mise en place d'un plan de développement durable, et les principes directeurs de ce dernier, ont été énoncés dans le cadre du Sommet de Montréal, en 2002. On peut qualifier ce dernier de grand exercice de consultation auprès d'acteurs ciblés, lors duquel un des cinq grands axes de réflexion était intitulé « Montréal, métropole de développement durable ». Puis, l'implication de partenaires, qui se sont engagés envers certaines actions du plan, peut laisser croire à une plus grande infiltration de celui-ci au sein de la population montréalaise, quoique beaucoup de ces engagements sont plutôt d'ordre symbolique. L'implication, également, de près d'une centaine d'employés municipaux dans l'élaboration du plan, témoigne de la volonté de créer un plan qui colle aux réalités des fonctionnaires qui auront à le mettre en œuvre.

Parmi les actions prévues au PSDD, l'implantation (Action 1.10), la consolidation et la multiplication (Action 2.10) des projets de *Quartiers 21* font preuve d'une volonté pour favoriser la participation citoyenne. Inspirés d'*Action 21*, ces projets doivent être issus de la collectivité locale, sur une base volontaire. « *Quartiers 21* est un lieu d'expérimentation et de démonstration de l'application du *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise* à l'échelle locale » (Ville de Montréal, 2007b, p. 36). Ces projets de la collectivité locale sont financés par la Ville de Montréal et peuvent recevoir un soutien financier et/ou pratique de

partenaires institutionnels ou privés. En date du 15 avril 2005, 25 partenaires du PSDD s'étaient engagés à participer à au moins un projet pilote *Quartiers 21* (Ville de Montréal, 2005c).

Enfin, la désignation *Ville UNESCO de design* attire notre attention. Cette initiative, elle aussi issue du Sommet de Montréal, dont le premier axe de réflexion était « Montréal, métropole de création et d'innovation, ouverte sur le monde » (Carabin *et al.*, 2006). C'est de cet axe qu'a découlé la *Politique de développement culturel* de la Ville de Montréal, puis la reconnaissance de l'importance du design urbain dans la valorisation de la culture aux yeux des citoyens. Cela donne lieu à la désignation de *Ville UNESCO de design*, que la Ville souhaite être un levier pour la mise en place de son plan d'action intégré en design. Ce plan a pour objectifs principaux l'amélioration du « *design de la ville* » de Montréal, et l'affirmation de Montréal comme « *ville de design* ». De plus, « l'amélioration du « *design de la ville* » de Montréal est un objectif commun de plusieurs plans, stratégies et politiques municipales » (Carabin *et al.*, 2006, p. 66), dont le PSDD.

La ville viable et la culture de la ville

À Montréal, une très grande majorité des intervenants rencontrés ont vu un lien à faire entre le développement durable de leur ville et la qualité de vie qu'on y retrouve. Cinq autres aspects du projet de viabilité urbaine ont été mentionnés à plus d'une reprise : l'empreinte écologique, la notion de qualité – celle de la ville en général ou de son design –, les trois pôles du développement durable généralement reconnus, le transport durable, ou moins nuisible, et la culture. Le terme « environnement » est généralement perçu de façon plutôt écologique, même si certaines considérations plus sociales ont été mentionnées. L'écologie est très présente, notamment dans ses éléments naturels comme l'air, l'eau, les sols, etc. Elle a aussi sa place dans le fait de considérer la ville comme un écosystème. L'autre notion à laquelle l'environnement fait référence aux yeux des interviewés est le milieu bâti. Enfin, le développement

durable est associé au temps en ce sens qu'une ville durable est pensée à long terme, qu'on y agit en fonction des générations futures et qu'une conscience viable du système urbain ne prendra forme qu'à long terme, sur une génération.

Lorsque vient le temps de parler de ce qui forme la culture d'une ville, les personnes rencontrées à Montréal ont identifié l'histoire de celle-ci. Les deux professionnels du design urbain ont également mentionné que ce dernier est important pour la culture d'une ville puisque cette pratique a des objectifs culturels concernant la richesse du milieu et doit respecter la culture existante dans la ville. Cette culture, à Montréal, les personnes rencontrées la qualifient d'ailleurs principalement selon deux aspects. Le premier des deux est un laisser-aller, une nonchalance; la dynamique de la ville est relaxe. Le deuxième aspect est celui de la diversité culturelle, d'une ouverture aux minorités culturelles, facilitée par le statut minoritaire de la collectivité francophone en Amérique du Nord.

Finalement, la moitié des intervenants, lors de la question sur la particularité de Montréal, en tant que ville nordique, ont dit que la tendance des montréalais était tout simplement à nier l'hiver, entre autres dans cette frénésie à se débarrasser de la neige au plus vite. Mais au-delà du déni, les gens ont reconnu que la nordicité de Montréal est une réalité, voire qu'elle est inscrite dans l'inconscient collectif. Le cycle des saisons, par exemple, fait partie de ces choses qui nous influencent, peut-être sans même qu'on s'en rende compte. Et de façon plus évidente, en hiver les montréalais s'adonnent à des activités extérieures particulières. Il existe même des événements festifs dans lesquels on met à profit la composante hivernale de la ville.

On peut difficilement faire des liens entre la perception du développement durable et celle de la culture à Montréal. Toutefois, une notion paraît utile pour éclairer les autres constats : la diversité culturelle de Montréal. En effet, bien qu'on puisse

effectuer des recoupements parmi les réponses obtenues lors des entretiens, aucune tendance lourde ne peut être identifiée. Il y a ici aussi une bonne diversité.

Identité, temporalité et place publique : le design urbain et la ville viable

Selon les entretiens effectués à Montréal, l'identité d'une ville est formée de son histoire. Ainsi les personnes, chez lesquelles cette histoire est inscrite, forgent l'identité avec leurs visions et leurs valeurs. Les places publiques contribuent elles aussi à sa formation et sa mise en valeur. Une ombre s'inscrit au tableau avec la globalisation : le risque d'une standardisation. Il est par conséquent nécessaire que les villes réfléchissent à leur identité propre.

Les réponses obtenues à la question portant sur la temporalité des villes par rapport au projet de ville viable renforcent l'idée selon laquelle les villes cumulent plusieurs temps. Les regards sur le long terme et sur le court terme sont tous deux présents. Dans le premier cas, on parle de se projeter dans l'avenir, des images qui résistent au temps ou simplement des générations qui se succèdent. En ce qui a trait au court terme, on parle du quotidien, des temps de déplacements, ou de la ville ouverte vingt-quatre heures par jour. S'ajoutent au court et au long terme les idées d'alternance des saisons et de la présence de l'histoire à travers son patrimoine.

De façon assez générale à Montréal, la place publique est perçue comme un lieu de rassemblement. À certains égards, on y voit la possibilité d'influencer les comportements des passants. Certaines personnes les voient aussi comme une pause dans la trame urbaine, comme une sorte de soupape au cadre bâti, à la densité. Parmi les caractéristiques qui lui ont été attribuées, dans l'optique de viabilité, l'une attire plus l'attention : la sécurité. Une place publique doit être sécuritaire.

Le rôle que les intervenants de Montréal accordent au design urbain, dans le cadre de la ville viable, regroupe les éléments suivants. D'abord, le design urbain est fait pour

la population. Par conséquent, il doit être fait en tenant compte des besoins des habitants, dans le but d'assurer leur bien-être. Il s'agit d'un processus qui exige de bien connaître la communauté pour laquelle sont prévus les projets. Le designer doit respecter la culture et le patrimoine de la ville et assurer sa qualité, celle du milieu de vie et celle du design. Dans l'esprit de la durabilité, le designer doit penser à la réutilisation des matériaux de construction ou encore considérer des questions d'environnement biophysique tel que l'ensoleillement ou la gestion des sols.

On voit que le design urbain dans la ville viable, tel que perçu par les intervenants de Montréal, regroupe un assez vaste ensemble de considérations. D'ailleurs, à la question concernant le rôle du design urbain dans la ville viable, les réponses expliquaient souvent ce qu'est le rôle du design urbain en général, comme s'il allait de soi que cela répondait nécessairement à la question posée (ce constat n'est du reste pas unique à la Ville de Montréal). Le fait d'avoir rencontré deux urbanistes et deux architectes qui font du design urbain n'est probablement pas totalement étranger au type de réponse obtenu à ce sujet. Mais le contexte de la Ville de Montréal et de son plan de développement durable y est sans doute lui aussi pour quelque chose .

Les notions de l'interdisciplinarité et du processus

Aux dires des personnes rencontrées à Montréal, l'effort d'interdisciplinarité en est un d'intégration des différentes expertises. Il s'agit donc de briser les silos administratifs et d'assurer une coopération et une cohérence dans les actions. C'est un processus qui prend du temps. Pour mener à de bons résultats, cet effort doit être basé sur des forces disciplinaires qui collaborent. Mais des conflits restent toujours de l'ordre du possible.

Le processus, quant à lui, fait place à un très large éventail d'éléments qui ont été mentionnés par plus d'un intervenant. Ainsi, le processus signifie qu'il faut établir une bonne communication par la diffusion d'informations, la négociation, le

dialogue, la coopération et la coordination des actions. Par la même occasion, on impliquera la population dans l'espoir d'obtenir son adhésion. Enfin, il faut agir étape par étape et ne pas traiter les problèmes en silos.

La réflexion que ces deux dernières questions amènent concerne la structure administrative en silos. La volonté semble grande d'établir un dialogue et une coopération mais la réalité de la Ville de Montréal est celle d'une administration très complexe, voire lourde, dans laquelle les compétences ont été séparées et où le contact entre les différents services n'est pas toujours facile. Certains rétorqueront que dans les vingt dernières années, la Ville de Montréal a connu vingt différentes structures administratives sans vraiment changer quoi que ce soit à ce niveau. Ils ont sans doute en grande partie raison, en ce sens que c'est probablement une question de mentalité qui s'impose dans les silos administratifs, plus que de structure physique. D'ailleurs, l'ère de la bonne gouvernance semble avoir déjà un peu fait son œuvre dans la deuxième phase du Plan stratégique de développement durable. Reste à savoir si cela ira plus loin que l'étape de la planification et si cette coopération saura prendre forme dans la mise en œuvre du plan, et ce jusque dans l'implication citoyenne.

5.1.4 Québec

Mise en contexte

La Ville de Québec est la capitale de la province de Québec. À cet effet, elle accueille le même genre d'institutions que n'importe quelle capitale. Et comme elle n'est pas la plus grande ville de la province, ni le plus grand pôle économique, son rôle de capitale prend sans doute un peu plus d'importance que ce n'est le cas pour d'autres villes, comme Oslo ou Copenhague. On retrouve à Québec quelque 508 000 habitants, sur un territoire de 550 km², dont un peu plus de 55 % de son territoire constitue une couronne agricole et forestière (Ville de Québec, 2005b). Ici, comme à Oslo, la nature occupe une place importante dans l'esprit des gens.

Les fusions municipales, imposées par le Gouvernement du Québec en 2001, ont eu des répercussions passablement positives pour la Ville de Québec, entre autres parce que seulement deux villes fusionnées ont décidé de se retirer de la nouvelle Ville de Québec. Forcée de réaménager son administration, la Ville en a profité pour rassembler certaines responsabilités. En résultante, l'une des trois grandes directions générales adjointes, celle du « Développement durable », cumule les responsabilités de l'Aménagement du territoire, le Développement économique, l'Environnement, les Travaux publics et l'Ingénierie. Depuis, les employés de ces services se rencontrent sur une base régulière pour discuter ensemble des problématiques qui sont les leurs.

De plus, suite aux fusions, le Conseil municipal a adopté les *Stratégies de développement durable de la Ville de Québec* (Ville de Québec, 2002). Dans ce document, la Ville présente le concept de collectivité viable comme intégrant le développement durable à l'aménagement du territoire. Partant de là, elle met en place onze stratégies de développement durable, dont les deux dernières ont trait au développement ainsi qu'à la participation publique et la diffusion de l'information. L'un des trois points concernant le développement se lit comme suit : « Développer des institutions, des services publics, communautaires, culturels, sportifs, des lieux publics et des espaces récréatifs et naturels qui alimentent la fierté de la communauté et le sentiment d'appartenance » (Ville de Québec, 2002, p. 17). Or, ce document sert de référence dans l'élaboration de plusieurs autres plans et instruments de planification.

C'est particulièrement le cas du *Plan directeur d'aménagement et de développement* (PDAD) :

Dès sa création, en 2002, la Ville de Québec s'est dotée de stratégies de développement durable. Traduisant ses préoccupations en cette matière, ces stratégies ont teinté, dès le départ, les processus devant conduire à l'adoption du Plan stratégique et du Plan directeur d'aménagement et de développement (Ville de Québec, 2005a, p. 23).

En fait, la Ville n'a concocté aucun plan qui soit spécifique au développement durable. Elle en a plutôt fait son parti d'aménagement. D'abord, la vision d'avenir, élaborée pour Québec dans son Plan stratégique (Ville de Québec, 2004), en est une de développement durable. Ce plan contient trois principes de base dont le premier est le développement durable, lequel « tient compte des aspects culturels, économiques, environnementaux et sociaux d'une question ou d'un projet » (Ville de Québec, 2004, p. 11). Ensuite, le PDAD a emboîté le pas, en ayant comme toile de fond le Plan stratégique et comme parti d'aménagement le développement durable.

La Ville fait du développement durable l'un des principes devant guider la mise en œuvre de ses orientations et de ses actions futures. Ce principe constitue l'assise du PDAD tout autant que celle du Plan stratégique. La Ville souhaite ainsi s'assurer que les interventions qui seront réalisées sur son territoire permettront à la population de jouir de ressources naturelles en quantité et de qualité, d'évoluer dans des milieux de vie où il fait bon vivre, où s'intègrent harmonieusement les milieux naturels et construits, et de profiter d'une économie prospère et diversifiée (Ville de Québec, 2005a, p. 23).

Et puisqu'il est question de qualité des milieux de vie, il est intéressant de noter que si l'on se fie au *Portrait du territoire* :

Parmi les facteurs qui participent à la qualité d'un milieu de vie urbain, les espaces publics de détente, de récréation et de loisirs variés, les événements d'envergure régionale tout autant que les animations culturelles de quartier jouent un rôle prépondérant (Ville de Québec, 2005b, p. 75).

Ainsi, contrairement à ce qu'on peut constater à la Ville de Montréal, la qualité des milieux de vie à Québec comprend tant les aspects naturels que culturels de l'environnement. Et il ne faudrait pas croire que la Ville de Québec néglige les caractéristiques d'environnement biophysique dans sa conception du développement durable. Non seulement six des onze Stratégies de développement durable s'y attardent, mais un peu comme l'a fait Oslo dans son Programme d'écologie urbaine, le PDAD inclut un Plan vert, bleu et blanc pour rendre ses espaces naturels accessibles à la population, en particulier via les pistes cyclables existantes ou à compléter (voir Figure 5.4). Les objectifs associés à ce plan conjuguent la protection et la mise en valeur de l'environnement naturel de la ville – ses boisés, ses milieux humides, ses cours d'eau et les paysages fragiles de son territoire – avec des aspects plus culturels, comme créer des circuits de promenades basés sur les secteurs patrimoniaux ou valoriser les particularités hivernales du territoire de la Ville de Québec (Ville de Québec, 2005a).

En fin de compte, sur papier, le projet de ville viable de la Ville de Québec est en bonne voie. Il reste néanmoins la participation citoyenne qui, au-delà des mots, ne semble pas être concrètement implantée. De plus, il est un peu tôt pour juger des résultats d'une telle stratégie de viabilité urbaine, dans une ville où la formule administrative qui sous-tend cette stratégie est elle-même si jeune et propose une structure organisationnelle hors du commun.

La ville viable et la culture de la ville

À Québec, plusieurs éléments liés au développement durable ont été mentionnés par plus d'une personne. Dans l'ensemble, les éléments de réponse sont assez variés, avec une légère majorité de considérations écologiques (17 mentions contre 13 à saveur plus sociale). Toutefois, parmi les réponses qui se répètent d'une personne à l'autre, la perception écologique du projet de viabilité urbaine y est plus prégnante. En ce

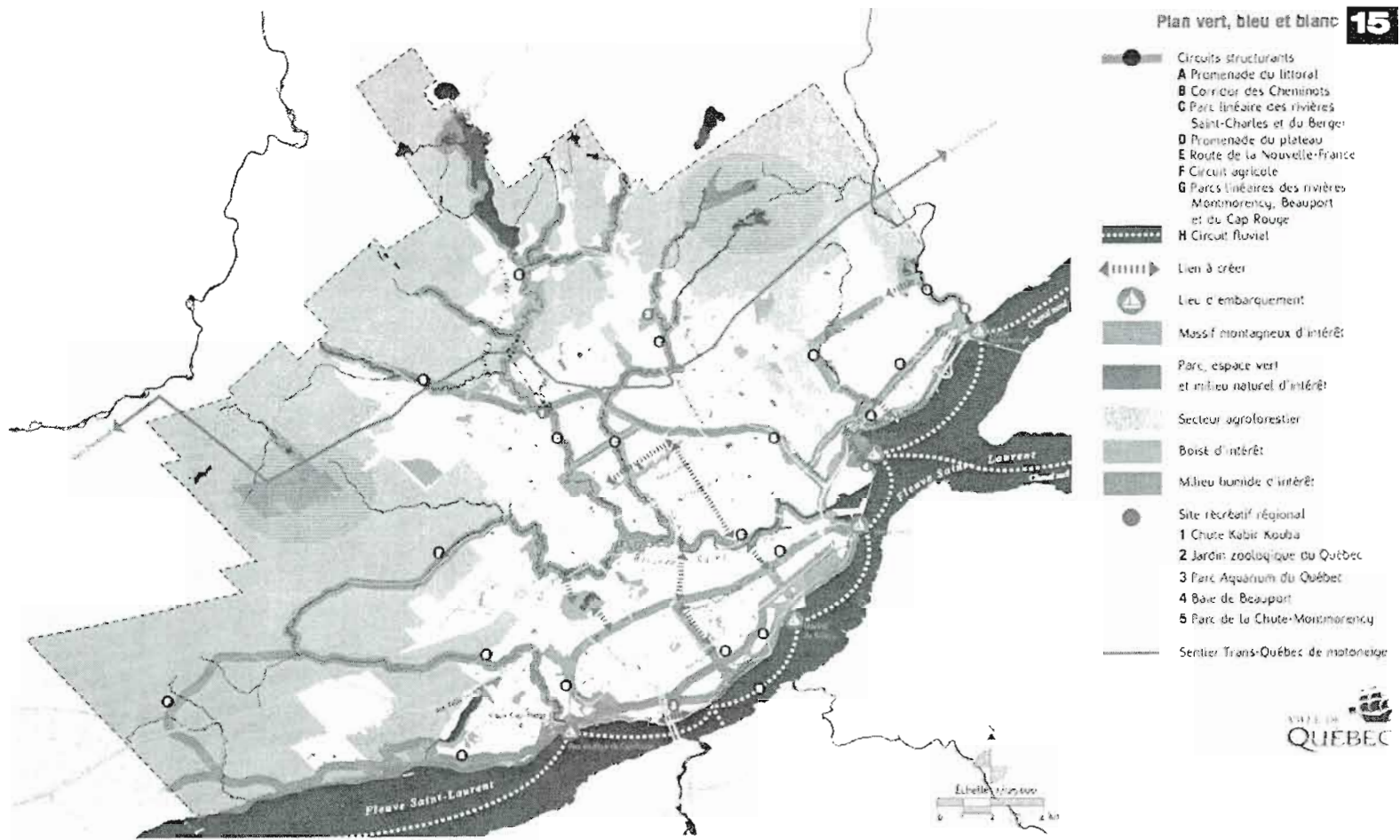


Figure 5.4 Le plan vert, bleu et blanc de Québec, Source : Ville de Québec, 2005a

sens, les personnes interviewées ont parlé de densité, de transport, de respect de l'environnement et des ressources naturelles, et du cycle de vie dans le domaine de la construction, notamment dans le choix des matériaux. Dans une optique plus sociale, l'importance de l'identité d'une ville et la concertation ont été mentionnées, de même que les habitudes et l'attitude des gens, qui représenteraient la clé du développement durable. Enfin, une considération qui a été mentionnée à deux reprises n'a pas été comptabilisée dans les chiffres ci-haut mentionnés parce qu'il s'avérerait bien hasardeux de la catégoriser. Il s'agit de la structure urbaine, la trame de rue, qui est habitée, donc pensée en fonction des citoyens d'abord. Mais il est évident qu'elle regroupe aussi son lot d'éléments techniques, et écologiques, quand on parle de développement durable.

La compréhension du terme « environnement », quant à elle, relève presque uniquement de l'écologie. Les réponses varient principalement entre l'environnement naturel, l'écologie, la nature et la saine gestion de la planète. Les deux seules personnes qui ont donné une réponse moins strictement écologique ont, par la même occasion, indiqué que dans le développement durable ou pour la majorité des gens, l'environnement était relié aux questions écologiques.

Pour parler du rapport entre le temps et la ville viable, les intervenants de Québec ont présenté une très grande diversité de réponses. À travers ces réponses, on peut toutefois retracer une tendance à regarder vers l'avenir. Ainsi, le long terme, les générations futures et la notion de permanence ont été mentionnés plus fréquemment. La culture de Québec fait principalement place à trois aspects de la ville. D'abord, son histoire et son héritage ont été mentionnés par quatre des cinq personnes rencontrées. Québec est la plus vieille ville d'Amérique du Nord. Elle fait partie du patrimoine mondial. Elle est donc une ville de tradition et de mémoire. C'est également une ville romantique, avec ses fortifications et son rôle de ville portuaire. Enfin, la nature occupe une place importante dans la culture de Québec. En ce qui

concerne la situation nordique de leur ville, les idées sont partagées. Si certains reconnaissent que l'hiver fait partie de leur culture, entre autres dans le cycle des saisons et les activités extérieures propres à l'hiver, d'autres indiquent plutôt qu'on a tendance, à Québec, à nier ou oublier que la neige est présente près de six mois par année.

Ce qui ressort de ces deux thèmes de recherche à Québec, c'est que les perceptions sont passablement partagées. Les personnes rencontrées semblent avoir une bonne idée de la direction dans laquelle le développement durable les pousse sans non plus avoir une définition arrêtée à ce sujet. C'est d'ailleurs dans cette ville que les interviewés ont eu le plus tendance à questionner leurs réponses précédentes, au fur et à mesure du questionnaire. Un peu à l'image de leur jeune administration, c'est comme si les employés de la Ville de Québec sont en plein processus de construction du projet de ville viable. Et leur façon de faire semble jusqu'à maintenant assez fertile.

Identité, temporalité et place publique : le design urbain et la ville viable

L'identité d'une ville, selon les entretiens menés à Québec, revêt une multitude de facettes. La seule idée qui se démarque un peu fait référence aux éléments géographiques : le site et ses richesses naturelles. Mais se limiter à cette explication ne ferait pas justice à l'ensemble des réponses qui ont été données : l'histoire, une vision, les valeurs, les gens, le temps, les symboles, l'architecture, les souvenirs et une fierté.

La temporalité de la ville viable, aux yeux des personnes rencontrées à Québec, c'est de penser la ville à long terme, de lui offrir une vision, de penser à la permanence des éléments de la ville. C'est aussi prendre le temps de réfléchir avant d'agir, et prendre le temps de bien faire les choses. Enfin, c'est accepter de ralentir le rythme, de ne pas toujours devoir tout faire le plus vite possible.

Questionnés sur le rôle de la place publique dans le projet de ville viable, les gens ont principalement répondu qu'elle est un lieu de rencontre et qu'elle est, était ou devrait être un lieu d'échange. Donc, comme l'a mentionné quelqu'un, elle fait partie du réseau de la vie collective. Elle permet aussi un contact avec la nature, soit parce que nous allons y faire des activités ou parce qu'à travers elle, la nature et sa biodiversité pénètrent dans la ville.

Parmi les rôles que les personnes rencontrées à Québec accordent au design urbain dans le projet de ville viable, le rapport au temps, sous plusieurs angles, semble très important. Les designers doivent avoir une vision à long terme, et justement, voilà une caractéristique qu'on leur reconnaît : être résolument tournés vers l'avenir. Le design urbain viable et le temps c'est aussi penser à la pérennité de l'équipement urbain et savoir concilier les nombreuses échelles de temps. Outre la relation au temps, les professionnels du design urbain participent au projet de viabilité urbaine, selon les intervenants, parce que leur travail est fait pour la population, mais aussi parce qu'ils sont à la recherche de nouveauté, parce qu'ils peuvent apporter à l'environnement urbain une touche d'inventivité qui est susceptible d'inspirer la population. Mais pour faire en sorte que la ville qu'ils dessinent soit viable, il leur faut œuvrer à atteindre certains objectifs que voici : rendre la ville et ses espaces publics appropriables par la population, rendre à la société une image de son identité, embellir la ville, avoir une vue d'ensemble sur la ville, et penser l'hiver dans les aménagements.

On voit ici, avec l'exemple du design urbain, que l'ouverture est très présente à Québec pour que les employés de la Ville apportent leur grain de sel au projet de ville viable. Pour certaines personnes, cela dénote peut-être en réalité un manque de souci réel pour la protection de l'environnement. La question se pose : est-ce qu'en dehors des mots, la réalité est celle du *business as usual*? Il semble un peu tôt pour juger de cette question. Le temps le dira. Mais une chose paraît évidente dans le cas de

Québec : jusqu'à maintenant, on a évité la rebuffade d'employés qui rejetteraient sur le Service de l'environnement toute la responsabilité du développement durable, comme c'est si souvent le cas.

Les notions de l'interdisciplinarité et du processus

Lors des entretiens, la question de l'interdisciplinarité a fait ressortir de façon marquée l'importance accordée au dialogue et à la coopération. Il faut éviter de travailler en vase clos dans l'espoir de susciter l'adhésion et, ainsi, permettre l'équilibre des efforts consentis par les uns et les autres. Un peu dans le même ordre d'idée, les aspects importants du processus, selon les réponses des intervenants, ont trait aux gens qui y participent. D'abord, il faut impliquer la population dans le processus de ville viable. Il faut instaurer le dialogue, la négociation et la concertation, pour rechercher la relation gagnant-gagnant. Enfin, il faut accepter qu'un processus, comme celui du projet de ville viable, prend du temps. On doit agir étape par étape et faire évoluer le projet.

En ce qui concerne le temps, on dirait que les employés de la Ville de Québec sont conscients de cette réalité du processus dans lequel leur ville s'est embarquée au jour des fusions municipales. Mais puisqu'ils mentionnent la nécessité d'impliquer la population dans le processus et instaurer le dialogue et la négociation, on ne peut que les encourager. La structure actuelle de la ville ne semble pas, à ce niveau, rendre la chose facile. Mais comme un processus évolue, étape par étape, et que cette préoccupation fait partie des Stratégies de développement durable de la ville, on peut imaginer qu'un prochain PDAD offrira une plus grande place à cette participation citoyenne, ou que la ville mettra éventuellement en place un autre organisme ayant comme mandat d'établir un lien direct avec la population.

5.1.5 Analyse comparée des villes

La première observation qui s'impose est la diversité des stratégies développées à Copenhague, Oslo, Montréal et Québec. Chacune a ses forces et ses faiblesses, et il est intéressant de voir quelles sont celles qui se démarquent dans chaque cas. De toute évidence, à Copenhague, la culture de démocratie locale a grandement influencé l'évolution du projet de ville viable. La première étape a laissé place à la participation citoyenne via les Centres d'Action 21. Mais cette participation ne semblait pas trouver écho à l'intérieur même de l'administration municipale, laquelle a d'ailleurs fait l'objet de quelques critiques, lors des entretiens, concernant la tradition de séparation nette des pouvoirs entre les maires de chaque département, qu'on est allé jusqu'à qualifier de « petits royaumes ». Et avec une définition du développement durable relativement arrêtée, plusieurs employés, dont des architectes et des designers, semblaient ne pas trouver leur place spécifique dans ce projet. Or, dans l'élaboration de son deuxième plan d'A21L, la Ville a amélioré l'implication de ses employés au processus. Comme ce processus n'était pas encore terminé au moment des entretiens, on ne peut tirer aucune conclusion quant à l'influence du processus sur les perceptions des employés, et vice-versa.

La Ville de Montréal affiche elle aussi une volonté de transversalité dans son projet de développement urbain durable. Ceci prend notamment la forme de collaboration avec des partenaires externes à l'administration municipale, qui prennent des engagements dans le cadre du plan de développement durable de la ville. Une deuxième expression de cette volonté est la mise en place des projets *Quartiers 21*. Cependant, cette initiative se base sur des projets qui n'auront peut-être pas une longue période d'activité, d'autant plus que la Ville de Montréal ne s'engage à offrir un soutien financier que sur une période maximale de trois ans. Il ne s'agit pas d'une structure qui se veut fixe et en lien continu avec l'évolution du PSDD de l'administration centrale.

Enfin, plusieurs employés, en provenance de divers services municipaux, ont également été consultés dans le processus d'élaboration de la deuxième phase du plan de développement durable de la ville. On semble vouloir briser la structure traditionnelle de travail par silos administratifs, bien enracinée là aussi. Les entretiens effectués à Montréal démontrent d'ailleurs une plus grande diversité des perceptions sur la ville viable et une plus grande adaptabilité du projet pour, entre autres, considérer l'apport spécifique d'une pratique comme le design urbain au développement durable.

Mais il faut faire attention aux conclusions trop hâtives. Deux facteurs nous obligent à mettre des bémols sur le parallèle qui vient d'être effectué entre Montréal et Copenhague. D'abord, le biais méthodologique de la langue des entretiens a sans doute fait son œuvre ici. Deuxièmement, Montréal est la seule ville où deux professionnels du design urbain ont été rencontrés alors qu'inversement, à Copenhague, deux des quatre entretiens ont été effectués auprès de planificateurs environnementaux.

Toutefois, Montréal est désignée *Ville UNESCO de design*, projet qu'elle a elle-même initié. De plus, son plan de développement durable fait montre d'un effort considérable pour créer une cohésion avec les différentes politiques préexistantes à la ville, dont la politique de développement culturel et la politique du patrimoine. Ce n'est donc probablement pas un accident si les professionnels du design urbain à la Ville de Montréal paraissent plus aiguillés pour mettre à profit leurs compétences dans le projet de leur ville pour la viabilité urbaine.

À Oslo, la force du Programme d'écologie urbaine (PEU) est visiblement son originalité et son efficacité dans l'atteinte d'objectifs de protection de l'environnement biophysique. Dans le contexte d'une ville dont les deux tiers de la superficie sont en aires naturelles protégées et où les habitants sont des amateurs de la

nature, voilà une belle qualité. Par contre, le discours sur la viabilité urbaine semble tellement unidirectionnel que les employés de la Ville n'ont pas les moyens d'adapter les efforts préconisés dans le PEU à leur réalité professionnelle.

À ce sujet, la comparaison avec une ville comme Québec est intéressante. Ces deux villes ont des contextes géographiques très similaires, avec pour conséquence l'amour de la nature dans les deux cas. Mais la stratégie adoptée dans chacune des villes, et les moyens de diffusion du projet sont diamétralement opposés. Ainsi, la façon qu'ont les employés d'aborder la question du projet de ville viable est fort différente. De plus l'enthousiasme est plus présent à Québec. Règle générale, les gens ont moins eu tendance à questionner l'approche préconisée par leur ville. Reste à voir ce que le renouvellement du PEU à Oslo, qui était en cours au moment des entretiens, et qui tentait un rapprochement avec les différentes agences de la ville, aura comme répercussion sur l'impression générale qu'ont les employés de la ville sur le PEU et leur rôle à jouer dans l'atteinte de ses objectifs.

Une autre comparaison, entre Québec et Montréal cette fois, porte elle aussi à réflexion. Les deux villes ont récemment fait un geste qui consiste à regrouper les responsabilités du développement économique et de l'environnement. Mais la façon de le faire diffère. À Montréal, le même élu cumule les deux responsabilités alors qu'au niveau administratif, un directeur est responsable de l'environnement et le développement économique n'apparaît nulle part dans l'organigramme. Le Plan stratégique de développement durable y est politiquement bien en vue, mais plusieurs employés ont reconnu ne l'avoir lu qu'en diagonale ou même, pas du tout. À Québec, c'est un peu l'inverse. Un directeur est responsable à la fois du développement économique et de l'environnement alors qu'au niveau politique, ils sont deux élus à se partager ces responsabilités. Les employés de la Ville de Québec sont plus au courant du PDAD. Mais surtout, les employés des services de l'environnement, du développement économique, de l'aménagement du territoire, des travaux publics et

de l'ingénierie se rencontrent régulièrement et mettent en commun leurs connaissances pour régler divers dossiers.

Un dernier fait à noter : malgré les considérables différences dans les démarches de viabilité urbaine, les personnes interviewées semblent s'entendre sur la nécessité du dialogue dans ce processus. En effet, voici un mot clé qui ressortait dans toutes les villes. D'ailleurs, ce dialogue doit s'établir principalement avec la population. Il n'y a qu'à Oslo où la participation citoyenne n'a presque pas été mentionnée en parlant du processus que représente le projet de ville viable.

5.2 ANALYSE COMPAREE PAR PROFESSION

De la même façon que les résultats ont d'abord été présentés pour chacune des villes qui forment les cas à l'étude, la deuxième phase d'analyse regroupe les résultats réunis en fonction des professionnels qui ont été rencontrés lors des entretiens, indépendamment de la ville où ils travaillent. Cette section est donc structurée de la même façon que la section précédente. On y retrouve les résultats pour les quatre fonctions municipales : politique, planification environnementale, planification urbaine et design urbain. Ces résultats sont ici aussi regroupés par thèmes, et une analyse comparée fait suite à la présentation des résultats. Seule la mise en contexte disparaît de l'exercice.

On retrouve d'abord les tableaux de résultats, structurés eux aussi de la même façon que les tableaux de la section précédente. Donc, le tableau 5.3 présente les perceptions des intervenants en ce qui a trait à la viabilité urbaine. Le tableau 5.4, quant à lui, présente les résultats à l'égard des sept autres thèmes.

Tableau 5.3 Résultats des entretiens par profession : Perception de la ville viable

Thèmes	Développement durable / Ville viable / A21L		
	Villes	Général	«Environnement»
Politique	Transport Densité	Majoritairement écologique	En très grande partie axé vers l'avenir
Planification environnementale	Souci de l'environnement Écologie Les trois pôles Environnement et économie Notre plan est très environnemental Qualité de vie	Presque uniquement écologique	Presque strictement orienté vers le futur : Long terme Génération futures Vision d'avenir
Planification urbaine	Transport Ressources naturelles Densité Proximité Utiliser la structure existante Autonomisation Négociation Qualité	Majoritairement écologique : Écologie Dans le DD, environnement = écosystème L'environnement urbain, lui, a besoin d'être défini	Surtout un regard vers l'avenir : Génération futures Pérennité / permanence
Design urbain	Notion de qualité <i>Qualité de vie, de la ville ou des interventions</i> Cycle de vie Identité	Présence égale d'éléments écologiques et d'éléments plus sociaux / culturels Sentiment qu'on se rapproche d'une compréhension commune du terme « environnement »	Rapport varié au temps : Importance du long terme mais aussi... Prendre le temps dans l'action et capacité d'évolution

Tableau 5.4 Résultats des entretiens par profession : les sept derniers thèmes

Professions	Politique	Planification environnementale	Planification urbaine	Design urbain
Thèmes				
Culture	<p><u>Ville nordique</u> Activités extérieures : événements ou sports hivernaux</p>	<p><u>Ville nordique</u> Cycle des saisons</p>	<p><u>Ville et culture</u> Rapports variés <i>Histoire / Temps / Art / Qualité de vie / Ville = vie culturelle</i></p> <p><u>Ville nordique</u> Déni de l'hiver Hiver = dormance</p>	<p><u>Ville et culture</u> Place publique comme lieu où vivre la culture urbaine Design urbain et respect de la culture</p> <p><u>Ville nordique</u> Réalité de la situation nordique vs Déni de l'hiver</p>
Identité d'une ville	<p>Passe par son histoire</p> <p>et certains mentionnent leur vieille ville comme élément identitaire</p>	<p>Éléments géographiques Les souvenirs et leurs témoignages</p>	<p>Passe par</p> <p>Son histoire, ses symboles et son architecture Les gens et leur appropriation de la ville Une vision et un équilibre entre le passé et l'avenir</p>	<p>L'architecture</p> <p>Les gens <i>densité, diversité, échange</i></p>

Tableau 5.4 Résultats des entretiens par profession : les sept derniers thèmes (suite)

Professions	Politique	Planification environnementale	Planification urbaine	Design urbain
Thèmes				
Temporalité	Offrir une vision d'avenir	<p>La ville viable, c'est penser à long terme, voire très long terme</p> <p>Sans oublier son histoire</p> <p>et</p> <p>en répondant à des priorités immédiates pour obtenir des résultats maintenant</p>	<p>Voir à long terme dans les projets</p> <p>Considérer l'histoire, les traditions et le patrimoine de la ville</p> <p>Concilier avec des préoccupations plus à court terme</p> <p><i>les 24 heures d'une journée, les déplacements, les objectifs du promoteur d'un projet</i></p>	<p>La ville rassemble plusieurs échelles de temps, du quotidien au long terme, en considérant son passé</p> <p>Il faut prendre le temps si on veut qu'une démarche soit viable</p>
Place Publique	<p>Un endroit pour faire des activités récréatives</p> <p>ou</p> <p>pour se rencontrer, se rassembler</p>	<p>Offre un contact avec la nature</p> <p>Présence de la nature en ville</p> <p>Offre une ponctuation dans le cadre bâti</p> <p>Lieu de rencontre</p> <p>Endroit où l'on peut faire de l'exercice</p> <p>Elle doit combiner de multiples fonctions</p>	<p>C'est un lieu de rencontre, un lieu d'échange</p> <p>Elle peut influencer les comportements en faveur du développement durable</p>	<p>Un lieu de rencontre, de rassemblement et de manifestation...</p> <p>...d'échange et de débat</p> <p>Un lieu d'inclusion</p> <p>Un lieu où vivre la culture de la ville</p>

Tableau 5.4 Résultats des entretiens par profession : les sept derniers thèmes (suite)

Professions Thèmes	Politique	Planification environnementale	Planification urbaine	Design urbain
Le Design urbain dans la Ville viable	<p>Transport <i>Réduction ou transport alternatif</i></p> <p>Pour la population</p> <p>Construction <i>matériaux et consommation d'énergie</i></p>	<p>Construction <i>réduction d'énergie éco-design</i></p> <p>La nature en ville</p> <p>Pour la population</p> <p>Connections et interactions entre les parties de la ville</p>	<p>Grande variété</p> <p>Construction Qualité de la ville Connaissance du milieu Accès et appropriation Population Transport Temps Culture et identité Innovation Penser l'hiver Influencer habitudes</p>	<p>La ville viable et le design urbain se ressemblent</p> <p>Pour la population</p> <p>Qualité du domaine public</p> <p>Culture et identité et échelles de temps Maintien de la structure urbaine Densité et diversité Processus</p>
Inter- disciplinarité	<p>Peu de démarcation entre les notions, légère insistance sur le fait de :</p> <p>Briser les silos Rechercher la cohérence Voir au-delà des intérêts personnels</p>	<p>Établir une coopération</p> <p>Décloisonner les traditionnels silos administratifs</p> <p>Expliquer et faire comprendre les objectifs</p>	<p>Importance marquée pour le dialogue et la coopération Assurer une communication à double sens <i>des instances décisionnelles vers la population et vice-versa</i></p>	<p>Il s'agit d'un Processus qui implique une Intégration et qui nécessite Coopération et Temps</p>

Tableau 5.4 Résultats des entretiens par profession : les sept derniers thèmes (suite)

Professions	Politique	Planification environnementale	Planification urbaine	Design urbain
Thèmes				
Processus	<p>Chercher un accord, un consensus</p> <p>Via la communication écoute / dialogue / concertation</p> <p>Intégrer la population >>adhésion et appropriation</p>	<p>Information "top-down" et recherche de résultats vs Démocratie et appropriation</p>	<p>Négociation Dialogue</p> <p>Communication Coordination</p> <p>Impliquer la population Appropriation</p> <p>Agir étape par étape</p>	<p>Travail par projet</p> <p>Implique : Dialogue Concertation / coopération</p> <p>Agir étape par étape: <i>Design est un processus qui... / prend du temps / demande réflexion / présente des scénarios / évolue / et doit continuer dans l'évaluation conjointe</i></p>

5.2.1 Politique

La ville viable et la culture de la ville

La question de la ville viable, pour les élus rencontrés, renvoie principalement à deux notions : le transport (que tous ont mentionné) et la densité. En plus, plusieurs mentions légèrement différentes font référence à l'écologie, que ce soit dans son interface obligée avec l'économie, ou simplement parce que le développement durable lui est, à leurs yeux, associé : empreinte écologique, milieux naturels, biodiversité, qualité de l'eau, de l'air, de sol, etc. Le terme « environnement », de façon générale, a une connotation écologique. Enfin, à une mention près, le temps de la ville viable est axé vers l'avenir.

Parmi les politiciens, tous se sont penchés plus sur la culture de leur ville que sur ce qui fait la culture d'une ville, en général. À travers ce qu'ils ont dit, un seul élément est ressorti : l'opportunité que représente l'aspect nordique de leur ville pour y faire des activités extérieures particulières, que ce soient des événements ou des sports hivernaux.

Identité, temporalité et place publique : le design urbain et la ville viable

Ce qui se démarque, concernant l'identité d'une ville, est son histoire. D'ailleurs, deux personnes ont mentionné la vieille ville comme un élément identitaire propre à leur municipalité. La notion de temporalité de la ville viable a amené les politiciens à parler d'une vision à offrir à leur ville. La place publique a fait l'unanimité quant à son rôle actif, de récréation. D'autres réponses vont dans le même sens, bien que toutes données par la même personne : sortir, bouger, se rapprocher de la nature. L'autre élément qui se fait remarquer, quant au rôle de la place publique dans le projet de viabilité urbaine, est sa fonction de rencontre et de rassemblement.

Quand il a été question du rôle que peut jouer le design urbain dans le projet de développement urbain durable, trois éléments se sont imposés : le transport, la population et la construction. D'abord, tous les politiciens rencontrés considèrent que les professionnels du design urbain peuvent contribuer à résoudre les questions de viabilité liées au transport, et ce de différentes façons : penser le transport en commun, favoriser l'utilisation du vélo ou réduire la nécessité quotidienne de transport. Un autre point important : le design urbain doit être pensé pour la population. Enfin, les designers peuvent aider dans le domaine de la construction à travers la réduction de la consommation d'énergie et le choix des matériaux.

On voit ici, étant donné que la question sur le design urbain était posée avant celles sur l'identité, la temporalité et la place publique, que de prime abord, les politiciens

voient le rôle du design urbain dans le projet de viabilité urbaine principalement selon le schème de pensée propre au discours environnemental du développement durable.

Les notions de l'interdisciplinarité et du processus

Selon les politiciens, l'effort d'interdisciplinarité exige d'éviter de considérer les problèmes en vases clos. Il faut donc viser l'intégration. Il s'agit de chercher à créer une cohérence dans l'action, ce qui demande une vue d'ensemble, de développer l'habitude de se parler, de coopérer et de dialoguer. Enfin, il faut être conscient de l'inégalité du pouvoir des différents acteurs pour pouvoir faire face aux conflits potentiels et effectuer un arbitrage, au besoin.

Les questions de cohérence et de gestion des conflits reviennent en d'autres termes pour parler du processus. Dans ce cas, on cherche un accord, un consensus. Cela se fait par la communication, laquelle implique l'écoute, le dialogue et la concertation. De plus, il importe d'intégrer la population au processus afin d'obtenir une plus grande adhésion, ainsi qu'une appropriation du projet.

5.2.2 Planification environnementale

La ville viable et la culture de la ville

La conception qu'ont les planificateurs environnementaux de la ville viable est tout à fait conforme aux constats théoriques à ce sujet, c'est-à-dire la primauté de l'environnement biophysique. En effet, l'idée générale du développement durable montre l'importance marquée que ces professionnels accordent à la protection de l'environnement, en des termes plus souvent qu'autrement écologiques : respect de la vie, capacité de charge, changements climatiques, ressources naturelles, nature, espaces verts, etc. Si certains ont mentionné les trois pôles habituels du développement durable – l'environnement, l'économie et la société – certains ont parlé plus précisément de l'interface entre l'environnement et l'économie, excluant

l'aspect social des grandes lignes du concept. Certaines mentions dérogent toutefois de ce que nous venons de voir. C'est notamment le cas de l'aveu de certains quant à la teneur essentiellement environnementale de leur plan de viabilité urbaine. Il en va de même de la mention de la qualité de vie, laquelle a parfois rapport à la qualité de l'environnement naturel mais aussi parfois à des questions plus sociales. Le terme « environnement », selon les planificateurs environnementaux, est presque uniquement écologique et le rapport entre le développement durable et le temps est à une exception près orienté vers l'avenir : long terme, générations futures, vision d'avenir.

La question de la culture est peu éclairante chez les planificateurs environnementaux. Ils ont surtout parlé de la culture de leur ville. Ainsi, seul l'aspect nordique de leurs villes attire l'attention sur le cycle des saisons et ses effets sur les habitants.

Identité, temporalité et place publique : le design urbain et la ville viable

Selon les professionnels de la planification environnementale, l'identité d'une ville est surtout tributaire de ses éléments géographiques. Le fait d'y avoir des souvenirs ou de pouvoir raconter des histoires par rapport à sa ville a aussi une influence sur la culture de cette dernière. Questionnés sur la temporalité du projet de ville viable, les intervenants ont considéré le passé, le présent et le futur, la priorité étant de penser à long terme, voire à très long terme. Mais ce qui ressort, c'est aussi qu'il ne faut pas oublier l'histoire de la ville et qu'il est inévitable de répondre à des priorités immédiates pour lesquelles on veut des résultats. La place publique, enfin, est en lien avec la nature. Elle est le lieu d'un contact avec cette dernière. La nature est présente en ville via la place publique, laquelle, en ce sens, offre une ponctuation dans le cadre bâti, une espèce de soupape à la densité. De plus, la place publique est un lieu de rencontre, un lieu où l'on peut faire de l'exercice et un endroit qui doit combiner de multiples fonctions.

Ce que les planificateurs environnementaux identifient comme étant le rôle du design urbain dans la ville viable est d'abord lié à la construction : la réduction d'énergie et l'éco-design. Ensuite, c'est d'amener la nature en ville et mélanger les éléments naturels et architecturaux. Le design urbain est également lié au développement durable en ce sens qu'il est fait pour assurer le bien-être des populations. Enfin, les professionnels du design urbain doivent veiller aux connections et interactions entre les différentes parties de la ville.

Les notions de l'interdisciplinarité et du processus

Les planificateurs environnementaux voient dans l'effort d'interdisciplinarité la nécessité d'établir une coopération et un dialogue. Dans le même ordre d'idée, l'attitude interdisciplinaire consiste à décloisonner les traditionnels silos administratifs, ouvrant sur de nouvelles perspectives. Par contre, l'information est conçue sous sa forme classique du spécialiste qui explique et fait comprendre aux autres ce qu'est le développement durable. D'ailleurs, cette conception de l'information revient en parlant du processus. Mais quand ils parlent de processus, la communication apparaît sous les deux angles. Il est à la fois question de démocratie et d'appropriation, et d'éduquer, de conseiller et de faire comprendre.

5.2.3 Planification urbaine

La ville viable et la culture de la ville

Les réponses obtenues auprès des intervenants dont la profession est la planification urbaine, au regard du projet de ville viable, ont été très variées. Les éléments qui se dégagent du lot ont trait, d'une part, aux questions de transport, de ressources naturelles, de densité, de proximité et de l'utilisation des structures existantes lors de projets. D'autre part, la viabilité urbaine implique l'autonomisation des unités locales – les villes par rapport aux gouvernements nationaux mais aussi les populations

locales par rapport à l'administration centrale de leur ville –, la coopération et la négociation, et la qualité de l'environnement urbain et de son design.

Le terme « environnement » est beaucoup vu de façon écologique, du moins dans le contexte du développement urbain durable, entre autres en tant qu'écosystème. Certains ont indiqué que contrairement à l'environnement tel que pensé dans le développement durable, l'environnement des urbanistes doit être qualifié : « environnement urbain », « environnement naturel », « environnement bâti », « environnement social », « environnement historique », etc. Puis, le temps de la ville viable est surtout celui d'un regard vers l'avenir dont on retiendra l'importance des générations futures et de la pérennité des projets et des idées qu'on propose.

Ce qui caractérise la culture d'une ville n'a fait l'objet d'aucune réponse récurrente parmi les professionnels de la planification urbaine. Voici donc résumé ce qui s'est dit : la culture d'une ville est formée par des facteurs historiques, la durée dans le temps, les œuvres d'art qui représentent les gens de la ville, et la vie culturelle qu'on y retrouve. De plus, la culture est une dimension de la qualité de vie d'une ville. Quant à l'aspect nordique de leur ville, les intervenants ont mentionné l'importance du cycle des saisons, l'hiver étant une période de dormance. D'autre part, la saison hivernale ne fait pas vraiment l'objet de considérations particulières. On a même une tendance à la nier.

Identité, temporalité et place publique : le design urbain et la ville viable

L'identité d'une ville, selon les planificateurs urbains, passe par son histoire, ses symboles et son architecture, en premier lieu. Puis viennent les gens qui l'habitent et la capacité qu'ils ont de se l'approprier, d'y développer un sentiment d'appartenance. Enfin, il importe d'avoir une vision pour la ville et d'observer un équilibre entre son passé et son avenir. Considérer le temps de la ville viable, maintenant, c'est voir à long terme dans les projets, selon les professionnels de la planification urbaine. Il faut

considérer l'histoire, les traditions et le patrimoine de la ville. Il faut aussi concilier ce long terme avec des préoccupations plus à court terme comme les vingt-quatre heures d'une journée, le temps des déplacements ou les objectifs à court terme du promoteur d'un projet. Quant à la place publique, le rôle que lui accordent les urbanistes, dans le projet de ville viable, est celui d'un lieu de rencontre et d'échange. De plus, elle peut influencer les comportements des gens en faveur du développement durable.

En ce qui concerne le rôle du design urbain dans le développement viable d'une ville, non seulement les planificateurs urbains avaient-ils beaucoup à dire mais plusieurs idées se sont recoupées. Voici donc une énumération de ce que les designers peuvent et/ou doivent apporter au projet de ville viable : assurer la qualité du design et de la ville, faire les bons choix de matériaux de construction, avoir une bonne connaissance du milieu dans lequel ils élaborent un projet, favoriser l'accès et l'appropriation des espaces publics, faire les projets pour la population, réduire les besoins de transport et améliorer le système de transport en commun, considérer le temps, considérer la culture de la ville et créer ou entretenir l'identité de la ville, apporter une touche d'inventivité, et influencer les habitudes des habitants.

Les notions de l'interdisciplinarité et du processus

La question de l'interdisciplinarité, chez les urbanistes, met de l'avant une importance marquée pour le dialogue et la coopération. Il s'agit d'assurer une communication à double sens, c'est-à-dire des instances décisionnelles vers la population et vice-versa. À son tour, la question du processus reprend les idées de la négociation, du dialogue, de la communication et de la coordination. S'ajoutent à cela trois autres idées : impliquer la population, favoriser l'appropriation du concept ou du projet, et agir étape par étape.

5.2.4 Design urbain

La ville viable et la culture de la ville

Les professionnels du design urbain ont proposé une bonne variété d'éléments de réponse pour décrire leur façon de concevoir le projet de ville viable. La notion qui revient le plus souvent est celle de la qualité : qualité de vie, qualité de la ville ou qualité des interventions. Selon une personne, cette recherche de qualité, en soi, fait d'ailleurs du design urbain une action de développement durable. Parmi les notions caractérisant le projet de viabilité, on peut retracer deux autres idées ayant de l'importance : la considération de l'ensemble du cycle de vie des constructions, et l'expression de l'identité propre à chaque ville.

Les intervenants ont donné au terme « environnement » des définitions qui naviguent entre des éléments sociaux et culturels, et des éléments plus reliés à l'environnement biophysique. Par contre, ce dernier a été identifié surtout comme étant la compréhension de la majorité des gens. D'ailleurs, ceux qui ont fait cette remarque ont également dit que selon eux, l'environnement ne se limitait pas aux éléments naturels. Étrangement, il n'y a que chez les professionnels du design urbain que se démarque le sentiment qu'on se rapproche d'une compréhension commune du terme « environnement » ou du développement durable.

Le temps de la ville viable, tel que présenté par les intervenants, est varié. On y retrouve tant l'importance du long terme que des idées comme le fait de prendre le temps pour agir ou la capacité d'évolution des constructions ou même de la ville, puisque toutes les constructions n'ont justement pas la même permanence.

En regardant les réponses des professionnels du design urbain concernant la culture, on constate, d'une part, l'intérêt qu'ils portent à l'utilisation de la place publique pour y vivre la culture de la ville. D'autre part, ils ont identifié le respect de la culture

urbaine comme l'un des rôles importants du design urbain. Enfin, questionnés sur l'aspect nordique de leur ville, ils semblent être partagés entre le fait que cet aspect est bien réel et a des répercussions sur leur ville – il impose la présence de la nature par le cycle des saisons et mène à des activités extérieures particulières – et le sentiment qu'on a plutôt tendance à nier cette réalité.

Identité, temporalité et place publique : le design urbain et la ville viable

Les gens occupent une place importante dans l'identité urbaine, selon les designers. Une ville est une ville parce qu'on y retrouve beaucoup de gens, de divers horizons. La ville est un lieu où ces personnes effectuent beaucoup d'échanges. Et les gens, leur personnalité collective, contribuent à former l'identité propre à chaque ville. Enfin, l'architecture des villes offre son apport à l'identité.

Quand on regarde les réponses données concernant la temporalité d'une ville viable, on constate que la ville rassemble plusieurs échelles de temps, qu'il importe de considérer. La ville viable, c'est donc penser le long terme : la ville qui résiste au temps, la capacité d'évolution dans le temps, la permanence de certaines choses, les considérations du cycle de vie. La viabilité se rapporte aussi au court terme : la vie au quotidien, l'utilisation de la ville vingt-quatre heures sur vingt-quatre ou la course contre la montre qu'on devrait éviter. Il importe enfin de ne pas négliger le passé de sa ville.

Les intervenants du domaine du design urbain reconnaissent à la place publique un rôle social important, en lien avec le projet de ville viable. Selon eux, la place publique est un lieu de rencontre, de rassemblement et de manifestation. Par conséquent, il s'agit d'un endroit où l'on peut échanger et débattre. Ce doit être un lieu d'inclusion, un endroit où l'on peut vivre la culture de la ville.

Le rôle du design urbain dans le contexte de la ville viable est, selon ceux qui le pratiquent, d'œuvrer pour la population, de veiller à la qualité du domaine public, de respecter et travailler sur la culture et l'identité de la ville, de concilier les échelles de temps, de maintenir la structure urbaine existante, d'assurer une densité et une diversité. De plus, le design urbain a l'habitude du processus, dans son travail projet par projet. En fin de compte, la ville viable et le design urbain se ressemblent selon eux. Plusieurs considèrent d'ailleurs qu'ils ont toujours fait du développement durable, peu importe l'appellation qu'on lui donnait.

Les notions de l'interdisciplinarité et du processus

L'effort d'interdisciplinarité fait appel au processus, aux dires des professionnels du design urbain. Cet effort vise l'intégration des connaissances et nécessite coopération et temps. Le processus, à l'image de l'interdisciplinarité, implique le dialogue, la concertation et la coopération. De plus, pour les designers, le processus renvoie directement à leur profession puisqu'ils travaillent par projet et qu'ils ont l'habitude d'agir étape par étape. Le travail du designer est donc un processus, qui prend du temps et demande réflexion. Dans ce processus en évolution, on y présente des scénarios. Et même lorsque le projet est terminé, on doit en faire l'évaluation dans le même esprit, c'est-à-dire conjointement et pour apporter les correctifs nécessaires.

5.2.5 Analyse comparée des professions

Avant toute comparaison entre les résultats obtenus selon les fonctions occupées par les interviewés, il convient d'identifier un élément qui pourrait avoir créé quelques biais dans les résultats. Les entretiens avec des politiciens ne sont qu'au nombre de trois. Il a en effet été impossible de réaliser un entretien avec une personne du niveau politique à Copenhague. Or, les élus ont démontré une vue d'ensemble assez complète et conforme au contexte général de leur ville, tant culturel que politique et administratif. Par conséquent, sur certains points, les grandes similitudes des

contextes d'Oslo et Québec pourraient avoir biaisé les résultats. Ici, l'esprit de synthèse et le regard transversal du chercheur sur l'ensemble du processus d'entretien doit intervenir.

Le constat, à ce sujet, est à l'effet que les résultats présentés dans la section 5.2.1 ne présentent pas de distorsion majeure par rapport à l'attitude des élus face au développement durable. Ainsi, tout en ayant une bonne flexibilité dans la communication de l'idée qu'ils ont du projet de viabilité urbaine, la motivation qui les anime est essentiellement d'ordre environnemental, au sens de la protection de l'environnement biophysique. De plus, on peut constater un manque d'aisance – sans doute normal – à parler de design urbain. Et même s'ils sont plutôt à l'aise pour parler de processus et d'interdisciplinarité, ils ne font à peu près aucun lien entre le design urbain et un certain processus interdisciplinaire.

C'est un peu la même chose en ce qui concerne les planificateurs environnementaux. Dans leur cas, l'importance de l'environnement biophysique est encore plus marquée. De plus, leur conception de l'interdisciplinarité et du processus est un peu plus ambivalente : interpellée, d'une part, par l'importance d'un décloisonnement administratif et d'une coopération, et d'autre part encore imprégnée par une sorte de primauté de la connaissance du spécialiste. Quant au rôle qu'ils accordent au design urbain, celui-ci n'est que strictement technique.

Au niveau de la planification urbaine, les résultats démontrent que les urbanistes ont non seulement le verbe facile, mais qu'ils se situent vraiment à l'interface entre des considérations plus techniques de l'environnement biophysique et d'autres considérations – dans plusieurs cas non moins techniques – reliées à l'environnement urbain et non naturel. Dans leurs réponses d'ailleurs, les professionnels de la planification urbaine ont beaucoup amalgamé les différents thèmes de la recherche. Ce sont des gens habitués à travailler avec des idées qui paraissent abstraites mais qui

trouveront leur concrétisation via le travail de quelqu'un d'autre. Par contre, on ne sent pas, chez eux non plus, de propension à relier le travail du designer au processus interdisciplinaire.

Enfin, les professionnels du design urbain sont les seuls à avoir proposé une majorité d'éléments de réponse concernant la ville viable qui ne soient pas écologiques. Ils ont en effet leur langage à eux, de la même façon que les environnementalistes ont le leur. Ce langage, chez les professionnels du design urbain, est plus orienté vers l'environnement urbain, un environnement d'abord et avant tout sous l'influence de l'être humain et de ses structures physiques. Le rôle de leur profession dans le développement durable, ils le voient en conséquence : plus axé sur la population, la culture et l'identité de la ville. De plus leur habitude du processus participe de ce rôle. Pourtant, de façon contradictoire, alors que toutes les autres professions ont mentionné l'importance d'impliquer la population dans le processus de viabilité urbaine, les designers sont les seuls chez qui cet aspect ne ressort pas. En quelque sorte, ils se considèrent souvent les spécialistes de l'intégration, de la synthèse.

Les entretiens réalisés auprès de designers oeuvrant au sein de firmes privées viennent renforcer les idées véhiculées par leurs collègues fonctionnaires. Toutefois, il convient de remarquer une différence quant à la réflexion sur le sujet de la viabilité urbaine. Chez les designers travaillant pour une ville, la réflexion sur le développement durable semblait être chose courante. Par contre, en firme privée, cette réflexion ne semble pas être au même point pour tous. Si l'une des deux personnes rencontrées semblait avoir déjà beaucoup réfléchi sur le sujet, l'autre personne ne semblait pas aussi à l'aise. Cette personne a d'ailleurs mentionné à quelques reprises que le développement durable est une considération nouvelle, qui s'impose de plus en plus, mais qui ne va pas de soi, encore aujourd'hui.

Un dernier constat concerne le rôle qui est accordé au design urbain dans le cadre du développement urbain durable par l'ensemble des professionnels et des élus. Les intervenants rencontrés ont affirmé que le design urbain a un rôle important à jouer dans le projet de ville viable. Lorsque interrogés sur ce rôle, toutefois, les réponses étaient généralement limitées, correspondant à un discours véhiculé de longue date tant par les professionnels de l'aménagement que par les environmentalistes : densité, diversité, réduction du transport, etc. Mais par la suite, face aux questions se rapportant à des notions typiques au design urbain – identité, temporalité, place publique – les employés de tous horizons avaient plusieurs idées se recoupant souvent et sortant des sentiers battus du développement durable.

La politique est l'art du possible
Léon Gambetta, 1838-1882

CHAPITRE VI

DISCUSSION

L'un des constats les plus frappants auxquels cette recherche mène est la différence fondamentale entre les stratégies de viabilité urbaine développées par Copenhague, Oslo, Montréal et Québec. La comparaison de ces quatre cas fait la démonstration manifeste de ce que chaque ville, en fonction de sa situation socio-politique, géographique, culturelle, et ainsi de suite, abordera le projet de ville viable à sa façon. Voilà d'ailleurs une réalité qui vient renforcer la position de nombreux engagements internationaux pour le développement urbain durable, dont le chapitre 28 d'Action 21 et l'engagement européen emblématique : la Charte d'Aalborg.

Partant de là, le premier réflexe, dans le cadre de cette recherche, est sans doute de chercher à trouver les liens entre le contexte d'une ville, sa stratégie de développement durable et la perception que les employés en ont. Toutefois, ces liens ne sont pas facilement identifiables puisqu'ils dépendent d'une très grande variété de facteurs et ne forment pas une chaîne de cause à effet mais reflètent la complexité des milieux urbains auxquels ils sont associés. De plus la recherche actuelle, de type exploratoire, n'avait pas ce genre d'objectif et il serait plutôt hasardeux de s'aventurer sur ce terrain avec la méthode qui a été utilisée. Rappelons ici que la diversité des villes et des intervenants constitue une richesse importante de cette recherche, mais qu'elle a pour conséquences *sine qua non* les limites de l'échantillonnage. La méthode des entretiens semi-dirigés, en particulier dans ce contexte, peut poser des doutes, aux yeux de certains, sur l'objectivité des informants et la valeur des

conclusions qu'on tire de leurs témoignages. Il convient ici de rappeler l'objection de Corzier et Friedberg (1977) (voir section 4.3.1) à ce sujet, pour qui la subjectivité des autres est tout aussi importante que la « réalité objective ». Plus encore, rappelons le postulat de confiance de Petiteau et Pasquier (2001) (voir section 4.3.2), selon lequel la parole d'une personne qui s'interroge sur ses propres références vaut l'analyse de n'importe quel spécialiste. Ainsi, il apparaît légitime de tirer les conclusions qui sont celles de cette recherche, d'autant plus qu'elles mènent principalement à poser quelques questions qui portent à réflexion et avancer quelques hypothèses qui mériteraient d'être approfondies.

6.1 PERCEPTIONS RELATIVES AU PROJET DE VILLE VIABLE

Si l'on doutait encore de l'influence du discours environnementaliste sur le projet de développement durable, cette recherche nous aura démontré ceci : peu importe le contexte d'une stratégie de viabilité urbaine et peu importe la profession exercée par les acteurs de cette stratégie, à peu près tous s'entendent pour dire que ce projet poursuit des objectifs reliés à la protection de l'environnement biophysique. Qui plus est, même pour ceux qui ne limitent pas leurs considérations vis-à-vis l'environnement à sa dimension biophysique, c'est tout de même ce qu'ils font quand vient le temps de parler de développement durable. Il existe toutefois quelques nuances auxquelles participe, dans une certaine mesure, l'influence du contexte.

Il semblerait que la flexibilité ou la rigidité de la définition du développement durable, telle que proposée par la stratégie mise en place, ait une influence sur la perception des employés. La rigidité du Programme d'écologie urbaine d'Oslo ne laisse que peu de place à l'interprétation pour les employés de cette ville. À Copenhague, l'effort de transversalité, accentué lors du deuxième plan, vise justement à contrer les effets négatifs de la rigidité du premier plan. La situation à Québec, quant à elle, offre l'occasion de voir l'influence d'une toute autre approche. La

transversalité ne s'applique pas à l'élaboration de la stratégie, comme c'est le cas à Copenhague et Montréal, mais plutôt à la structure administrative de la ville. Or, cette approche semble avoir porté ses fruits en ce qui concerne la perception et l'appropriation du concept par les employés.

Si, comme c'est le parti pris de cette recherche, les notions de perception et d'appropriation sont considérées avec beaucoup d'attention, on peut dire que pour l'instant, les échos de Québec sont bons et l'expérience va dans le sens du constat d'Emelianoff (2005b) à l'effet que la place qu'occupe l'A21L dans l'organigramme est déterminante pour l'avenir de la démarche. Il reste à savoir si, à l'image de la critique que fait Emelianoff (2005a) d'une telle approche, elle sera trop surplombante pour engager les services vers de nouvelles pratiques. Il est encore tôt pour tirer quelque conclusion que ce soit, et les objectifs, ainsi que la méthode de cette recherche, ne permettent pas de poser un diagnostic complet sur la situation. Nous nous limiterons donc à constater que le cas de Québec, dans toute sa particularité, vaudrait la peine qu'on s'y attarde avec une étude plus pointue, observant non seulement la formule de la stratégie, l'impression des employés, mais aussi le niveau de satisfaction des employés, de la population et des élus par rapport aux attentes qu'ils ont vis-à-vis un tel projet. À ce sujet d'ailleurs, les propos recueillis lors de la présente recherche laissent croire que l'approche de Québec génère quelques insatisfactions quant aux attentes à l'égard de la protection de l'environnement biophysique. Ces attentes sont inévitables et légitimes face au projet de développement durable. La protection de l'environnement naturel en est le fer de lance et il ne faudrait surtout pas l'oublier au nom d'autres considérations.

Il est également intéressant de remarquer que dans chaque ville, on peut identifier un type de leadership qui correspond en même temps à une dominante de l'approche de viabilité urbaine. À Montréal et Copenhague, les deux villes les plus peuplées et les plus internationales, le leadership politique joue un rôle important. C'est dans ces

deux villes que toute la notion de participation citoyenne est mise de l'avant de façon concrète. On y tente aussi d'obtenir une plus grande adhésion de la part des employés de la ville puisque ce sont eux qui seront le plus interpellés par les engagements de la ville envers le développement durable. À Québec, le leadership ayant une influence sur la stratégie de viabilité urbaine est plutôt exercé au niveau de la direction. Cela a mené à l'approche qui semble être la plus efficace pour créer une cohésion entre les employés de la ville. Enfin, à Oslo, le leadership relié au Programme d'écologie urbaine semble être principalement celui de responsables environnementaux. Cela donne une stratégie originale et efficace sur le plan de la protection de l'environnement biophysique, mais qui peut difficilement prétendre à une réelle transversalité.

Puisqu'on s'intéresse à la perception, il ne faudrait surtout pas négliger la part qui revient à l'individu lui-même. Par exemple, les résultats obtenus par les entretiens démontrent que la formation et les expériences de travail des intervenants ont une forte influence sur la compréhension qu'ils se font de la ville viable. Il en va de même pour la place qu'ils accordent au design urbain dans ce projet. D'une part, on a pu remarquer que le discours sur le développement durable varie d'une profession à l'autre. D'autre part, certaines personnes, architectes de formation, ont eu un parcours qui les a plutôt menés sur le sentier de la protection de l'environnement. Malgré leur connaissance évidente des notions de design urbain, leur conception actuelle du projet de viabilité urbaine est fortement imprégnée par des notions écologiques. D'autres architectes, ayant porté une attention particulière aux relations entre les humains au cours de leur pratique, parleront nécessairement de la ville viable en d'autres termes.

6.2 *DESIGN URBAIN ET VILLE VIABLE*

Parmi les prémisses de cette recherche, l'une soutient que le designer urbain devrait avoir l'opportunité d'adapter le concept de développement durable à sa pratique pour

mieux être en mesure d'établir un dialogue de cet ordre, avec la population, dans les projets qu'il réalise. La question de la temporalité du projet de ville durable porte ici à réflexion. Nous avons vu (sections 1.5.2 et 2.2.3) l'importance que cette question revêt dans le rôle du design urbain au sein du projet de ville viable.

Or, les réponses à cette question ont donné un portrait généralement conforme au discours habituel du développement durable par rapport au temps : un regard principalement axé vers le futur, et qui s'enrichit de plus en plus de la composante historique via le patrimoine. Mais les quelques réponses s'attardant au temps présent ont démontré que le projet de ville viable ne questionne presque pas le rapport actuel de nos sociétés au temps présent, en parlant principalement de la ville ouverte vingt-quatre heures sur vingt-quatre et du temps des déplacements. Les questionnements de la viabilité quant au temps ne devraient-ils pas réunir le futur, le passé et le présent? Selon les mots de Paquot, on peut croire que oui :

Mais alors quels sont les passés de la ville d'hier qui se métamorphosent en présents de la ville d'aujourd'hui, et qu'est-ce qui, dans cette ville actuelle, peut espérer avoir un passé à venir? En effet, la trinité passé-présent-avenir se trouve quelque peu malmenée à l'ère de l'urgence généralisée, du « tout, tout de suite », du 24h/24, du rester « jeune » afin de ne pas « vieillir », en se maintenant dans le même temps, un temps de sur-place. Le passé nous échappe alors. Quant au futur, il n'est que la répétition de l'instant. La discontinuité s'installe en se dissimulant sous les traits d'une continuité simulée (Paquot, 2001, p 44).

Dans leur travail avec le temps de la ville, les professionnels du design urbain devraient avoir plus de latitude pour adapter la viabilité urbaine à leur pratique et leur appréhension du monde. Or, ils ne sont pas seuls dans une telle situation. Les résultats ont mis en lumière la position clé qu'occupent les urbanistes entre la planification de la ville viable et les professionnels du design urbain. Ils sont, en effet, à l'interface entre deux professions aux positions et aux langages souvent opposés.

Ils sont probablement les mieux à même de favoriser une ouverture des uns sur les autres. Il serait sans doute opportun, dans une recherche ultérieure, de développer une méthode pour rapprocher les discours tenus par le milieu environnemental et celui du design urbain en passant par l'intermédiaire des urbanistes. Imbriquer le projet de ville viable au plan d'urbanisme est probablement un pas dans la bonne direction, entre autres parce que des professionnels du design urbain y participent. Mais il faudrait que le plan d'urbanisme, qui est pour l'instant l'œuvre presque exclusive du département de l'aménagement – sauf exception de consultations publiques –, fasse l'objet d'une collaboration inter-départementale, semblable à celle mise de l'avant dans plusieurs processus de planification du développement urbain durable.

À ce sujet, les villes de Québec et Montréal offrent deux alternatives différentes, qu'il serait intéressant d'étudier plus en profondeur. Ces deux villes ont fait du développement durable leur parti d'aménagement. Mais les deux stratégies pour implanter le développement durable étant très différentes, il y a fort à parier que les résultats seront eux aussi bien différents. Laquelle des deux stratégies saura créer la meilleure synergie à l'intérieur de l'administration? Voilà la question sur laquelle une nouvelle étude pourrait s'attarder.

Pour en revenir au dialogue entre les fonctionnaires, il est étonnant de voir l'écart qui existe entre les paroles et la réalité dans les volontés de rapprochements. D'un côté, les gens qui mettent de l'avant les projets de viabilité urbaine disent vouloir rejoindre le plus de monde possible mais continuent plus souvent qu'autrement à parler en des termes qui ne rejoignent pas l'ensemble des employés de la ville. De l'autre, les designers se montrent très heureux de la mise en place du développement durable, mais souvent dans une optique de *business as usual*, puisqu'ils en ont toujours fait, disent-ils. Or, si les objectifs de ce qu'ils ont toujours fait étaient semblables à ceux de la viabilité urbaine, le cadre politique et administratif est différent. S'ils veulent vraiment participer à cet idéal sociétal, ils doivent avoir l'ouverture nécessaire pour

écouter ce que des gens avec qui ils n'ont à peu près jamais travaillé auparavant, ont à dire sur des sujets dont ils se considèrent les spécialistes.

Le processus et l'interdisciplinarité sont des exemples de pans de la pratique du design urbain qui sont bousculés par les fondements mêmes du développement durable. Pour ce dernier, le processus n'est pas l'œuvre d'un individu ou d'une profession, mais plutôt les efforts combinés de plusieurs. En ce sens, il rejoint l'interdisciplinarité, qui est elle aussi une question de collaboration et de dialogue. Il lui faut certes un maître d'œuvre et le designer a de toute évidence les compétences pour offrir ce genre de participation. Mais là où le designer a l'habitude de se considérer comme le professionnel de l'intégration, il devra accepter que la transversalité, dans le contexte de la ville viable, est le résultat d'un dialogue entre une panoplie d'acteurs de tous horizons, dont la population.

6.3 *PROCESSUS ET VILLE VIABLE*

Nous en venons donc au processus dans le contexte de la ville viable. Les designers ne sont pas les seuls pour qui cet élément nécessite une modification dans l'approche habituelle de leur pratique. Nous l'avons vu plus tôt, le développement durable s'inscrit dans la lignée de la bonne gouvernance, qui appelle à une plus grande participation active de la population au processus de décision et de mise en œuvre de projets de société. Cette idée semble faire son chemin. La grande majorité des intervenants ont identifié la nécessité d'un dialogue, d'une concertation, d'une négociation, d'un consensus et/ou d'une appropriation du projet. Toutefois, bien que rapprochés, ces termes n'ont pas la même signification, ni la même implication.

À ce sujet, on peut parfois faire une distinction parmi ceux qui ont utilisé l'un ou l'autre de ces termes. Certains évoquaient le processus d'argumentation et de négociation lié à la mise en place des objectifs de viabilité urbaine. D'autres, qui

parlaient d'établir un consensus, de favoriser l'appropriation du concept, avaient tendance à traiter l'information de façon classique, c'est-à-dire la connaissance que possède un spécialiste, lequel transmet « la bonne information » aux autres personnes concernées. C'est dans ces moments qu'ils parlaient de « faire comprendre » ou de « leur dire » ce qu'EST le développement durable.

Or, il ne faudrait pas croire que cette connaissance spécialisée n'a pas sa place dans un tel projet. Toutefois, l'adhésion à un projet, et son appropriation, exigent de cette information qu'elle s'inscrive dans un processus d'accord mutuel par rapport à ce qu'on décide d'en faire. Dans un projet de ville viable, d'autres informations sont complémentaires à l'information environnementale, que les planificateurs environnementaux ne connaissent peut-être pas. Une connaissance scientifique, si correcte fut-elle, n'est « la bonne information » dans un projet politique que dans la mesure où tous la reconnaissent comme telle. Le processus de viabilité, qui implique dialogue et négociation, doit favoriser l'apprentissage collectif de l'information pertinente.

De plus, cet apprentissage doit préférablement provenir de l'intérieur. Quelques personnes – en particulier des élus – ont manifesté de l'intérêt pour l'apprentissage par la comparaison avec ce qui se fait de bien à l'extérieur. On ne peut nier les avantages d'un tel exercice, mais lorsque poussée à l'extrême, cette pratique va à l'encontre même d'un des principes de base de la ville viable : l'unicité de chaque ville et, par conséquent, celle de la stratégie déployée par chacune d'elles. Or cette tactique est sans doute déjà trop répandue. Nous avons vu les répertoires de bonnes pratiques. Nous avons également vu la construction d'opéras en trame de fond « culturelle » de la réouverture des rives comme projet de renouveau urbain dans plusieurs villes. Parmi nos quatre cas, Oslo a un projet qui correspond point par point à cette histoire à succès du renouveau urbain, dans une perspective de développement durable (City of Oslo, 2006c).

Toutefois, il est encourageant de constater que trois personnes interviewées ont explicitement mentionné cette idée d'apprentissage mutuel. De plus ce sont trois personnes venant d'horizons différents. Plusieurs autres personnes ont plutôt parlé de négociation. Cette dernière a elle aussi comme principe de faire se rencontrer des points de vue au départ divergents, dans l'espoir de trouver un terrain d'entente. Malheureusement, avec la négociation, on est coincé dans le carcan de la confrontation. C'est là la vertu de l'apprentissage collectif – dans la mesure où il est réalisable – que d'opter pour une dynamique relationnelle positive plutôt que négative.

Encore une fois, la recette du succès d'un projet tel que celui de la ville viable – comme c'est sans doute le cas pour l'ensemble des projets de société – réside dans l'attitude des gens qui y participent.

The bumblebee, according to our engineer's calculations, cannot fly at all, but the bumblebee doesn't know this and flies.

James et Lahti, *The Natural Step for Communities*

CONCLUSION

Cette recherche exploratoire avait pour principal objectif de comprendre la dynamique existante entre la planification de la ville viable et sa mise en œuvre dans la pratique du design urbain. Par l'entremise d'entretiens semi-dirigés, l'accent a été mis sur les perceptions : la perception générale du projet de la viabilité urbaine, la perception quant à la place qui est accordée au design urbain dans ce projet, et la perception du processus interdisciplinaire intrinsèque à un tel projet.

On peut dire que l'objectif a été atteint dans la mesure où cette exploration a permis de tirer certaines conclusions, mais surtout d'ouvrir le débat sur la transversalité de la ville viable en amenant quelques pistes de réflexion entourant la pratique du design urbain.

À ce titre, la question de la perception générale de la ville viable a révélé qu'il existe encore un écart – qui diminue avec le temps – dans les objectifs et le langage des différents intervenants, malgré les efforts qui sont consentis pour effectuer un rapprochement au sein des municipalités. Mais pour qu'une réelle cohésion s'établisse entre les différents employés de la ville, il faudra trouver moyen de leur offrir un lieu d'échange. C'est là que la structure administrative de la Ville de Québec s'est démarquée, et qui mériterait d'ailleurs de plus amples investigations.

Toute la question du rôle du design urbain dans le projet de ville viable a montré quelques dichotomies, mais aussi ouvert positivement la voie à la réflexion. L'intérêt pour le design urbain n'a eu d'égal que la tendance à en parler avec des idées reçues. Tout porte à croire qu'il ne reste qu'à sortir du discours environnemental dominant pour que la place qui lui est accordée fasse appel aux réflexions qui sous-tendent le travail quotidien des professionnels du design urbain. Mais encore faut-il qu'eux-mêmes acceptent que le projet de société en branle en ce moment n'est pas exactement le même que celui auquel ils considèrent avoir toujours participé. Voilà la contribution que, peut-on le souhaiter, cette recherche aura fournie : permettre le décroisement des discours sur la viabilité urbaine.

Le processus interdisciplinaire que représente le projet de ville viable a, quant à lui, mis en lumière l'importance de la population. La plupart des professionnels s'entendent sur la nécessité d'impliquer davantage cette dernière dans le processus. Et si les designers ont dit travailler pour la population, ils sont ceux qui ont le moins insisté sur cette idée. Pourtant, avec les charrettes qui deviennent de plus en plus fréquentes, voilà une réalité qui rattrapera la pratique du design urbain.

Une autre idée qui n'a pas été énoncée tout au long de ce mémoire, mais qu'il vaudrait le peine de considérer dans une future étude, est l'implication concrète d'un design urbain durable pour la population. L'identité et de la temporalité de la ville viable, de même que la place publique, ont été abordées de façon générale. Or, ces questions touchent directement la population. Il serait donc intéressant de s'arrêter sur ces questions pour voir comment les habitants appréhendent **leur ville viable**, dans **leur quotidien** et dans **les lieux qu'ils fréquentent**. Ce serait un peu l'idée des scénarios pour un quotidien viable de Manzini et Jégou (2003), mais adaptée au design urbain et à l'expérience de la vie urbaine.

Enfin, la discussion avait comme prémisse que « la politique est l'art du possible », pour inviter les gens qui travaillent au projet de ville viable à garder en tête que les choses avancent si l'on sait mettre de l'eau dans son vin. En conclusion, l'auteur de ce mémoire, que je suis, aimerait inversement inviter tout le monde à rêver un peu. C'est du rêve que part l'action, et si ce rêve, cette utopie, n'est pas de l'ordre du possible politique, peut-être saura-t-elle quand même repousser un tant soit peu les limites de ce possible. Si nous restons confortablement assis dans nos habitudes et n'acceptons pas d'être déstabilisés, jamais le développement durable ne représentera vraiment autre chose qu'un vœux pieux.

We have dubbed this situation the 'crisis of Utopia', because, in our opinion, its most serious manifestation seems to lie in the fact that we are losing –if we have not lost already– our capacity to dream. We are struggling in an exhausting insomnia which impairs the lucidity so desperately needed to cope with our problems forcefully and imaginatively. Instead, we have become drowsy managers of a crisis which we feel is impossible to solve by our means (Max-Neef *et al.*, 1989, p. 8).

[...] what a practical urban utopianism offers is credibility in a shared commons and active public engagement as a counterweight to the disinterested individualism that has come so to dominate. In some sense, it draws on the same powers of capture and enthrallment of distant others that market capitalism has perfected, but now harnessed to a different ethic of human engagement and fulfilment. Its effectiveness lies in a politics of alterity given practical expression and demonstrable effect rather than in any magical powers to wish away the seductions, distortions and divisions of market individualism. It remains experimental in its practices and outcomes, but no less significant as a model of the good city (Amin, 2006, p. 1013).

Enfin, comme le dit si bien Manzini (1991, p. 124), « [...] il y a des moments de l'histoire où les utopies sont des exercices intellectuels qui sonnent creux, et d'autres où elles deviennent les moteurs du changement : c'est le cas aujourd'hui. »

ANNEXES

ANNEXE 1 : LE QUESTIONNAIRE D'ENTRETIEN⁴

Introduction : Qui suis-je? Mes études. Le sujet de ma recherche

Comment se déroulera l'entrevue? (anonymat, durée, 4 sections : votre emploi et les relations de travail, les concepts de ville viable et de développement durable, l'application de la ville viable, design urbain et ville viable).

Si jamais vous sentez ne pas avoir les connaissances nécessaires pour répondre à une question, ne vous en faites pas. Je ne m'intéresse pas tant à vos connaissances sur le sujet qu'à votre perception de la situation.

Votre travail et les relation de travail

1. Quelle est votre formation? Depuis combien de temps occupez-vous cet emploi?
2. Pouvez-vous me décrire brièvement votre travail? Quel est votre rôle au sein de l'administration de votre ville et quels sont les principaux aspects de votre travail?
3. Quelles sont les principales préoccupations auxquelles vous devez faire face dans le cadre de votre travail?
4. Avec qui, au sein de la ville, êtes-vous appelé à collaborer sur une base régulière?

Les concepts de ville viable et de développement durable

1. Quelle est votre compréhension du concept de ville viable? Quels sont, d'après vous, les principaux critères de viabilité urbaine?
2. En général, la ville viable correspond à un leitmotiv environnemental : « Penser globalement, agir localement ». Dans quelle mesure le développement d'une ville en particulier rejoint-il les objectifs de viabilité des établissements humains à l'échelle du globe? Développement et viabilité peuvent-ils aller de paire? Et que pensez-vous de la compétition entre les villes?
3. Quels sont les défis, les avantages et les désavantages de l'interdisciplinarité dans l'application d'un plan local de développement durable?

⁴ À Copenhague et Oslo, les entretiens se sont déroulés en anglais. C'est d'ailleurs dans cette langue que le questionnaire a d'abord été conçu.

4. Le terme « environnement » a-t-il la même signification dans la ville viable et dans le cadre de votre travail? Si non, en quoi les définitions du terme diffèrent-elles d'une contexte à l'autre?

L'application de la ville viable

1. Quels sont les principaux défis que le plan local de développement durable de votre ville apporte à votre travail?
2. D'autre part, comment croyez-vous pouvoir contribuer, dans le cadre de votre travail, au projet de viabilité urbaine dans lequel votre ville est engagée.
3. Voyez-vous une ou des contradictions dans la compréhension de la ville viable en général, et du plan local de développement durable, entre les départements? Dans quelle mesure la structure organisationnelle de votre ville favorise ou limite une action commune et cohérente dans l'implantation du plan local de développement durable?
4. Comment décririez-vous la culture générale de votre ville? Qu'est-ce qui lui est particulier comparativement aux autres villes. Est-ce présent dans le plan local de développement durable de votre ville?

Design urbain et ville viable

1. D'après vous, quel est le rôle de la planification et du design urbain? Quels devraient être les objectifs visés par les planificateurs et les designers?
2. Quelle contribution particulière le design urbain peut-il apporter au projet de ville viable?
3. Peut-on communiquer les objectifs du projet de ville viable à travers les espaces urbains, les places publiques et tout ce que le design urbain façonne?
4. Dans le contexte de la ville viable, qu'est-ce que la globalisation et la mobilité représentent pour le design urbain?
5. Quel rôle croyez-vous que les places publiques jouent dans la ville viable? De quelle façon le design urbain peut-il y participer?
6. Qu'est-ce qui crée une identité urbaine? Quel est le rôle du design urbain à cet égard?
7. D'après vous, quels sont les principaux critères pour identifier la qualité de vie dans une ville?
8. Vous travaillez dans une ville nordique? De quelle manière cela influence-t-il votre travail? L'hiver génère-t-il une relation particulière entre nature et culture? Si oui, quelle est-elle?
9. Il y a plusieurs échelles de temps dans une ville. Comment percevez-vous la relation entre la ville viable et le temps?
10. Avez-vous quelque chose à ajouter?

ANNEXE 2 : REDUCTION DES DONNEES; MOTS CLES PAR THEME

La ville viable et le développement durable

Compréhension générale

- Cycle de vie
- Communication
- Intégration
- Inclut milieu de vie
- Décentralisation
- Densité / pas étalement
- Santé
- Importance ville pour DD
- Milieux nat, biodiversité, vert
- Écolo pénètre économie
- Identité / identité culturelle
- 4 pôles: ... + culture
- Cohésion sociale
- Entre social et environnement
- Local vs global
- Question de la consommation
- Coopération / concertation
- Flou (Force + faiblesse)
- Prévention des risques
- Notre plan: environnemental
- Confort / agrément
- Compromis
- Capacité de charge
- Des question, pas de recettes
- Ressources naturelles
- Personnes: leur bien-être
- Écolo: air, eau, sol, biodiversité....
- Processus
- Proximité / Mixité
- On sort de la bivalence
- Valeurs sociales
- Addition de viabilités locales = viabilité globale
- 3 pôles
- Souci environnement
- Autonomisation
- Empreinte écologique
- Transport (- auto, + alternatif)
- Économie pour richesse
- Bien faire les choses
- Utiliser structure existante
- Qualité
- Qualité Vie
- Réseau global + unités autonomes
- Argumentaire / négociation
- Culture/culture urbaine
- Entre économie et environnement
- Multidisciplinaire
- Résultats
- Consensus
- Action à grande échelle
- Sécurité
- Notre plan: exclu les personnes
- Respect de la vie
- Vases communicants
- Intérêt public
- Questions sans réponse
- Structure urbaine / trame
- Changements climatiques
- Clé = habitudes / attitude
- Construction: Énergie, matériaux
- Nouvelles façons de penser + agir
- Authorship / Coordination

Le terme environnement

- Écologie: Air, sol, eau, biodiversité, espaces verts
- Milieu bâti / aménagement paysager
- Pour majorité, environnement = naturel
- Autres >> n'importe quoi sauf écologie
- Important = contexte d'utilisation
- Env urbain >> besoin d'être qualifié
- Environnement physique
- Toutes composantes du milieu
- Compréhension commune (ou près de)
- Les gens confondent
- Conditions naturelles ET culturelles
- Matériaux
- Milieu de vie
- Varié
- Différent d'env urbain
- Dans DD >> écosystème
- Stricte = qualité écologique
- Moi >> écologie
- Chacun sa compréhension
- Nature

Le rapport entre temps et viabilité

- Long terme
- Ralentir rythme de vie
- Vision avenir
- Pérennité/permanence
- Génération futures
- Prendre le temps
- Regard sur passé
- Évolution

La cultureLa culture en général

- Construit l'habitat
- Durée ds temps
- Dimension de QV
- Importe pour DU
- Cult = identi urb
- Politique culturelle (identité) = meilleur renouveau urbain
- Histoire
- Oeuvre d'art: représente gens
- Vivre culture >> places publiques
- Attrait pour vie cult
- Bon pour compét

Culture de sa ville

- Catholique
- Se repose sur voisin/collectivité
- Franco/minorité
- QV + créativité
- Forme
- Saisons
- Cacher sa richesse
- Walk through areas
- Tradition du souci environnement
- Laisser-aller / nonchalance
- Relaxe, société qui prends temps
- Croissance lente
- Faible coût de la vie
- Ses ruelles
- NATURE: Bleu, vert... blanc
- Addiction à consommation
- Tradition de démocratie
- Fierté de sa ville

- Pas de gratte-ciel
- Discrétion
- Gens beaucoup voyagé
- Paradoxes:
- Artistique
- Consensus
- Diversité culturelle /ouverture aux minorités
- Histoire/héritage
- Éducation élevée
- Étagement
- Ville romantique/pas ville mode
- Homogène
- Universitaire + fonctionnaires

Nord

- Activités/événements extérieurs
- Déni/oubli
- Présence nature
- Hiver = dormance
- Inconscient collectif
- Longue nuit
- Cycle saisons
- Dr. Jeckyll & Mr. Hide

Identité

Identité urbaine

- Histoire/passé/héritage
- Valeurs
- Appropriation
- Espace urbain/espaces publics
- Rapport au temps (passé à futur)
- Anonymat
- Symboles/sens
- Sustainability
- Architecture
- Souvenirs/storytelling
- Planification de la ville
- Vision/se projeter
- Les gens
- Sentiment d'appartenance
- Élément géographique
- Dimensions
- Nombreuses activités culturelles
- Atmosphère/ambiance
- Se forme lentement
- Fierté
- Hasards

Identité de sa ville

- Hiver
- Multi-ethnique
- Good welfare state
- Relaxe
- Capitale
- Rues piétonnes
- Discrétion
- Une adresse par porte
- Cycle des saisons
- Variété d'identités (majorité pop origine ext)
- Îlots longs et étroits des chemins de terres agricoles
- Pôle culturel et institutionnel
- Lien à nature
- Vieille ville
- Petite échelle (humaine)
- Mixité architecturale
- Diversité (districts)
- Latin
- L'escalier montréalais

Effets de la compétition et de la globalisation

- Compétition >> QV >> tissu social
- Design travaille sur identité
- Global: danger standardisation
- Global: s'enrichir de ce qui vient d'ailleurs
- Avec glob >> Identité culturelle >> viabilité
- Compétition >> réflexion sur identité
- Identité = dimension de QV

Temps

- Action maintenant + vision d'avenir
- Quotidien
- Passé/histoire/patrimoine
- Cycle de vie
- VV=long terme
- Mandats politiques
- Priorités et résultats maintenant
- Espérance de vie
- Évolution dans le temps (fcts multiples)
- Prendre le temps
- Allier les échelles de temps
- Temps de la planification
- Différentes activités >> différents temps
- LONG TERME: (génération), (résiste au temps), (VV ou env), (+ que 200 ans)
- COURT TERME: (déplacements), (24/24), (promoteur)
- Nous dépasse (existait avant et existera après)
- Projection dans l'avenir
- Cycle des saisons
- Temps libre
- Passé/présent/avenir
- 24h/24
- Carrière d'un fonctionnaire
- Ø course contre la montre
- Rapidité/lenteur
- Périodes dans la ville
- Mouvement pendulaire/alternance
- Permanent vs ponctuel
- Effets de mode

Place publiqueUsages

- Rassemblement/ rencontre
- Projetter image et valeurs de la société
- Vivre l'extérieur
- Vivre la culture
- Modifier/influencer les comportements
- Démonstration de la ville viable
- Lieu d'inclusion
- Échange
- Se rapprocher de la nature
- Nature en ville
- Participe à la qualité de vie
- Activités/récréation
- Lie la population
- Soupape à la densité
- Cohésion sociale
- Lié à l'histoire
- On y forge des souvenirs
- Détente/ressourcement
- Partie du réseau de la vie collective
- Représentation du pouvoir
- Bouger, sport, santé
- Convergence des espaces privés

- Manifestations
- Vie de quartier/sentiment d'appartenance/identité
- Friction/confrontation/débat/évolution de la pensée

Caractéristiques

- | | |
|----------------------------|-------------------------------|
| •Sécuritaire | •Agréable |
| •Facteurs historiques | •beau |
| •Permanence | •Usage quotidien |
| •Sens social | •Multi-fonctions |
| •Propre | •Cohérence avec les habitants |
| •Animée | •Multi-culturelle |
| •Culturellement signifiant | |

Autres

- | | |
|---|------------------------------|
| •L'espace public n'existe plus | •Penser utilisations futures |
| •Communication commence avant le projet | |

Le design urbain dans la ville viable

- | | |
|---|-------------------------------------|
| •Verdure/nature | •Recyclage |
| •Qualité | •Culture/patrimoine |
| •Perception/sensation | •Usage/fonctions |
| •Influencer comportements | •Connaître/Comprendre communauté |
| •Accès et appropriation des espaces publics | •Flexibilité/souplesse/adaptabilité |
| •Identité | •Cohésion sociale + équilibre |
| •Intégrer places publ ds cadre bâti | •Plaisir/agréable/beauté |
| •Transport/mobilité: moins ou alternatif | •Éduquer politiciens |
| •Dialogue, Négo... | •Lien entre planif et application |
| •Espaces publics pour immigrants aussi | •Sécurité/confort |
| •Densité/diversité | •Maintien structure actuelle |
| •Gestes simples | •Responsabilité citoyenne |
| •Innovation/inventivité/créativité | •Penser hiver |
| •Synthèse des compétences disciplinaires | •Ouverture/écoute |
| •Concilier échelles de temps | •Vivre l'extérieur |
| •Adaptation | |
| •Population: b-êtr e et répondre aux besoins /intérêt général | |
| •Regard ville tout et parties/interconnexions et interactions | |
| •Constr: matériaux, env nat, énergie, éco-design... | |
| •Processus/projets: projection/scénarios/images de la ville | |
| •Prudence et coordination des gestes/décisions, compromis | |

Interdisciplinarité

- Intégration/ transversal
- Info descendre
- Cohérence
- Prend du temps
- Arbitrage
- Argument/Négo
- Processus
- Complicé
- Apprendre les uns des autres
- Penser ensemble/Coopération
- Perte importante
- Séparation physique
- Organisation >> priorités
- Faire consensus
- Équilibre
- Pas habitude de se parler
- Compréhension + précise du problème
- Admiss/Adhésion
- Capacité de mise en perspective
- Buzzword
- Participation citoyenne
- Passage d'un état à un autre
- Env devrait être sous responsabilité du maire
- Briser silos
- Amont
- Résoudre divergences
- Conflits
- Modifier équipes de travail
- Vue d'ensemble/globale
- Base = forces disciplinaires
- Dialogue
- Ouvre nouvelles perspectives
- Pouvoir/intérêts personnels
- Délinquants
- Comm both ways
- Facilite prise de conscience
- Implication
- Objectifs clairs
- Éviter discours campé
- Résultat collectif
- Meilleur projet
- Attention au collage
- Dev ville = interdisciplinaire
- Changer mentalité

Processus

- Briser les silos
- Écoute
- Appropriation
- Consensus
- Avancer étape par étape
- Intégrer / impliquer population
- Partage d'une vision, puis y ajouter du sien
- Communication (bottom-up vs top-down)
- Semer des graines
- Design = processus
- Ateliers + concours
- Accord
- Projets
- Concertation/coopération
- Négociation
- Arbitrage
- Offrir les outils
- Réseautage
- Work in progress
- Prend du temps
- Conseiller
- Notion de gagnant-gagnant
- Accepter d'infirmier nos hypothèses
- Adhésion
- Éduquer
- De réflexion à action
- Synthèse
- Bonification du projet

- Réflexion
- Dialogue
- Scénarios
- Apprentissage
- Après projet – évaluation
- Démocratie

- Évolution
- Anonymat
- Coordination
- Résultats
- Diffusion info

RÉFÉRENCES

- Amin, Ash. 2006. «The Good City». *Urban Studies*, vol. 43, no 5/6, p. 1009-1023.
- Amphoux, Pascal. 2001. «L'observation récurrente». In *L'espace urbain en méthodes*, sous la dir. de Michèle Grosjean et Jean-Paul Thibaud, p. 153-169. Marseille: Éditions Parenthèses.
- Arnstein, Sherry R. 1969. «A Ladder of Citizen Participation». *Journal of the American Planning Association*, vol. 35, no 4, p. 216-224.
- Assemblée générale de l'ONU. 2000. *Résolution 55/192. Culture et développement*. Nations Unies, 2 p.
<<http://daccess-ods.un.org/access.nsf/Get?Open&DS=A/RES/55/192&Lang=F>>, Consulté le 6 novembre 2007.
- Association mondiale des grandes métropoles, Metropolis, Fédération mondiale des cités unies, Sommet des grandes villes du monde et Union internationale des villes et pouvoir locaux. 1992. « Rapport ». *Rencontre des villes et associations internationales de villes dans le cadre de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement*, Rio de Janeiro, 1 et 2 juin 1992.
- Ballet, Jérôme, Jean-Luc Dubois et François-Régis Mahieu. 2004. «À la recherche du développement socialement durable : Concepts fondamentaux et principes de base». *Développement Durable et Territoires : dossier 3 : Les dimensions humaine et sociale du développement durable*. En ligne.
<<http://developpementdurable.revues.org/document1165.html>>, Consulté le 27 juin 2006.
- Baltic 21. s.d. *Baltic 21 - An Agenda 21 for the Baltic Sea Region*. En ligne.
<<http://www.baltic21.org>>. Consulté le 13 décembre 2007.
- Banque mondiale [BM]. 2005. *The World Bank's Sustainable Development Vice Presidency: Reference Guide 2005*. En ligne. 47 p.
<<http://go.worldbank.org/A0QSVI79Q0>>. Consulté le 23 octobre 2007.
- Barnett, Jonathan. 2006. «The Way We Were, the Way We Are». *Harvard Design Magazine*, no 24, p. 59-63.
- Berdoulay, Vincent et Olivier Soubeyran. 2002. *L'écologie urbaine et l'urbanisme : Aux fondements des enjeux actuels*, Paris: La découverte, 268 p.

Blais, Pierre et Alain Caron. 2007. *Agenda 21 local, schéma d'aménagement et de développement et plan d'urbanisme: trois outils d'une même démarche?*

Gouvernement du Québec, Ministère des Affaires municipales et régionales du Québec, 15 p.

<http://www.mamr.gouv.qc.ca/publications/obse_muni/agenda_21_local.pdf>, Consulté le 23 octobre 2007.

Bourque, Gilles, Jules Duchastel et Éric Pineault. 1999. «L'incorporation de la citoyenneté». *Sociologie et sociétés*, vol. 31, no 2, p. 41-64.

Brodhag, Christian. 2000. « Gouvernance et évaluation dans le cadre du développement durable, atelier gouvernance ». *Colloque: Europe villes et territoires*, Lille, 3-4 novembre, non paginé.

<<http://www.agora21.org/bibliotheque.html>, puis articles>, Consulté le 2 novembre 2007.

Brugmann, Jeb. s.d. *Call for a Local Agenda 21*. International Council for Local Environmental Initiatives (ICLEI), 26 p.

Brunet, Normand. 1995. «Écosystème urbain et flux d'information». Thèse de doctorat, Montréal, Université du Québec à Montréal, 362 p.

_____. 2002. «L'engagement de Curitiba: un lien à rétablir pour Montréal». *Vertigo*, vol. 3, no 3. En ligne.

<http://www.vertigo.uqam.ca/vol3no3/art4vol3n3/normand_brunet.html>, Consulté le 17 septembre 2007.

Bruns, Diedrich F.W. et J. Alexander Schmidt. 1997. «City Edges in Germany: Quality Growth and Urban Design». *Landscape and Urban Planning*, vol. 36, p. 347-356.

Building Design and Construction [BDC]. 2003. *Building Design and Construction's White Paper on Sustainability*. En ligne. 48 p.

<<https://www.usgbc.org/Docs/Resources/BDCWhitePaperR2.pdf>>. Consulté le 19 octobre 2007.

CABE-DETR. 2000. *By Design: Urban Design in the Planning System: Towards Better Practice*. Londres: DETR. 99 p.

<<http://www.cabe.org.uk/AssetLibrary/1818.pdf>>, Consulté le 15 octobre 2006.

Carabin, Béatrice, Denis Lemieux, Mario Brodeur et Marie-Josée Lacroix (éd.). 2006. *Montréal, ville UNESCO de design: pour une désignation ville UNESCO de design*.

Ville de Montréal - Design Montréal, 74 p.

CECE. s.d. *Copenhagen - Environmental Capital of Europe*. En ligne. <<http://www.cece.dk>>. Consulté le 13 décembre 2007.

Chesneaux, Jean. 2001. «Mémoire urbaine et projet urbain». In *Le quotidien urbain : Essais sur le temps des villes*, sous la dir. de Thierry Paquot, p. 107-127. Paris: Éditions La Découverte-Institut des villes.

CIAM-France. 1943. *La Charte d'Athènes*, Paris: Plon, 242 p.

Cités et Gouvernements Locaux Unis - Groupe de Travail sur la Culture [CGLU-GTC]. 2007. « Agenda 21 de la culture ». *Quatrième Forum des Autorités Locales*, Barcelone, 8 mai 2004, Barcelone: Ajuntament de Barcelona - CGLU, 72 p. <http://www.agenda21culture.net/docs/Doc1_en_fr_es.pdf>, Consulté le 6 novembre 2007.

City of Copenhagen. 2003. *Copenhageners' Green Accounts 2003*. Environmental Protection Agency, 14 p. <<http://www.cece.dk/186053AB-9610-4E98-86FE-552559C83A15>>, Consulté le 12 décembre 2007.

_____. 2005. *Copenhagen Agenda 21, 2004-2007*. Energy Water and Environment Administration, Building and Construction Administration et Finance Administration, 15 p.

City of Oslo. 2003. *Strategy for Sustainable Development: Environment and Sustainability Status 2002, Urban Ecology Programme 2002-2014*. Department of Transport and Environmental Affairs, 43 p.

_____. 2004a. *The City of Oslo: Urban Development: Oslo's Comprehensive Development Plan 2004-2020*. Agency for Planning and Building Services, 4 p. <<http://www.plan-og-bygningsetaten.oslo.kommune.no/getfile.php/Plan-%20og%20bygningsetaten/Internett/Dokumenter/dokument/sentralt/engelsk5.pdf>>, Consulté le 18 décembre 2007.

_____. 2004b. *The Decision-making and Administrative Systems: The Political and Administrative Systems of the City of Oslo*. Agency for Planning and Building Services, 2 p. <<http://www.plan-og-bygningsetaten.oslo.kommune.no/getfile.php/Plan-%20og%20bygningsetaten/Internett/Dokumenter/dokument/sentralt/engelsk2.pdf>>, Consulté le 18 décembre 2007.

_____. 2006a. *Reducing Greenhouse Gas Emissions and Improving Air Quality in Oslo*. Department of Environmental Affairs and Transportation, Oslo: City of Oslo, 11 p.

_____. 2006b. *The City of Oslo: The Agency for Planning and Building Services*. Agency for Planning and Building Services, 2 p.
 <<http://www.plan-og-bygningsetaten.oslo.kommune.no/getfile.php/plan-%20og%20bygningsetaten%20%28PBE%29/Internett%20%28PBE%29/Dokumenter/dokument/Engelsk%20tekst%20Agency.pdf>>, Consulté le 18 décembre 2007.

_____. 2006c. *The City of Oslo: Urban Development: Oslo: The Fjord City - Plans for Urban Development of the Waterfront*. Agency for Planning and Building Services, 2 p.
 <http://www.plan-og-bygningsetaten.oslo.kommune.no/getfile.php/fjordbykontoret%20%28FJORDBYEN%29/Internett%20%28FJORDBYEN%29/Dokumenter/dokument/TFC_2006_web.pdf>, Consulté le 18 décembre 2007.

_____. s.d. *Oslo Facts and Figures*. En ligne. 2 p.
 <http://www.oslo.kommune.no/getfile.php/oslo%20kommune/Internett/Dokumenter/Oslo_i_tall_Engelsk.pdf>. Consulté le 18 décembre 2007.

Cogato Lanza, Elena , Olivier Glassey Esst et Marcus Zepf. 2000. «Entre savoirs experts et savoirs ordinaires : traduire les pratiques sociales dans le projet urbain». In *Le projet urbain : enjeux, expérimentations et professions : Actes du colloque Les sciences humaines et sociales face au projet urbain*, sous la dir. de Alain Hayot et André Sauvage, p. 217-223. Paris: Éditions de la Villette.

Comité interministériel pour le développement durable [CIDD]. 2003. «Stratégie nationale de développement durable - Introduction ». In *La Stratégie nationale de développement durable (SNDD) - dossier complet*. Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables : République française. En ligne. 151 p. <<http://www.ecologie.gouv.fr/IMG/pdf/sndd-2.pdf>>. Consulté le 18 avril 2008.

Commission européenne. 1996. *Villes durables européennes: Rapport*. Groupe d'experts sur l'environnement urbain, Direction générale XI Environnement, sécurité nucléaire et protection civile, Bruxelles: Commission européenne, 240 p.

Commission mondiale sur l'environnement et le développement. 1988. *Notre avenir à tous*, 2e éd. Montréal: Éditions du Fleuve, 432 p.

Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement [CNUED]. 1992. *Initiative des collectivités locales à l'appui d'Action 21*. En ligne.
 <<http://www.un.org/french/ga/special/sids/agenda21/action28.htm>>. Consulté le 10 décembre 2007.

Conférence européenne sur les villes durables [CEVD]. 1994. *Charte des villes européennes pour la durabilité (Charte d'Aalborg)*. En ligne. 7 p. <http://www.aalborgplus10.dk/go.aspx?to=media/charter_french.pdf&navn=charter_french.pdf>. Consulté le 31 mai 2006.

_____. 1996. *Le plan d'action de Lisbonne: De la Charte à la pratique*. En ligne. 8 p. <<http://www.territoires-durables.fr/upload/pagesEdito/fichiers/DateLisbonne.pdf>>. Consulté le 18 octobre 2007.

_____. 2000. *L'appel de Hanovre lancé par les maires européens à l'aube du XXIe siècle*. En ligne. 12 p. <<http://www.territoires-durables.fr/upload/pagesEdito/fichiers/DateHANOVRE.pdf>>. Consulté le 18 octobre 2007.

_____. 2004. *Aalborg+10 - Inspiring Futures*. En ligne. 5 p. <http://www.territoires-durables.fr/upload/pagesEdito/fichiers/Aalborg+10_commitments_french.pdf>. Consulté le 18 octobre 2007.

Conseil du bâtiment durable du Canada [CBDC]. 2004. *Plan stratégique 2004-2005*. En ligne. 13 p. <http://www.cagbc.org/database/img_418f7c4430d4e.pdf>. Consulté le 22 octobre 2007.

Conseil européen des urbanistes [CEU]. 2003. *La nouvelle Charte d'Athènes 2003*. En ligne. 24 p. <<http://www.ceu-ectp.org/f/athens/charter2003.pdf>>. Consulté le 23 novembre 2006.

Contandriopoulos, André-Pierre, François Champagne, Louise Potvin, Jean-Louis Denis et Pierre Boyle. 2005. *Savoir préparer une recherche : La définir, la structurer, la financer*, Montréal: Gaëtan Morin éditeur, 196 p.

Couret, Dominique, Anne Oualet et Bezunesh Tamru. 2005. «L'introuvable ville durable». In *La ville durable, du politique au scientifique*, sous la dir. de Nicole Mathieu et Yves Guermond (éd. scientifiques), p. 47-56. Paris: Cemagref-Cirad-Ifremer-INRA.

Coalition Québec vert Kyoto [CQVK]. 2005. *Mémoire: Consultation sur le projet de Plan de développement durable du Québec, Présenté au ministre de l'Environnement, du développement durable et des Parcs*. 56 p. <http://quebeckyoto.org/IMG/pdf/050314_Memoire_-_Plan_de_developpement_durable_du_Quebec.pdf>, Consulté le 23 octobre 2007.

Coward, Andrew et Nikos A. Salingaros. 2004. «The Information Architecture of Cities». *Journal of Information Science*, vol. 30, no 2, p. 107-118.

Craglia, Massimo, Lila Leontidou, Giampaolo Nuvolati et Jürgen Schweikart. 2004. «Towards the Development of Quality of Life Indicators in the 'digital' city». *Environment and Planning B: Planning and Design*, vol. 31, p. 51-64.

- Creedy, Allen, Christian Zuidema, Geoff Porter et Gert de Roo. 2007. *Towards Liveable Cities and Towns: Guidance for Sustainable Urban Management*. The 'Liveable Cities' Project - Eurocities, 67 p.
- Crozier, Michel et Erhard Friedberg. 1977. *L'acteur et le système : Les contraintes de l'action collective*, Coll. «Sociologie politique», Paris: Éditions du Seuil, 437 p.
- Design Montréal. 2005. *Réflexions sur le projet de Plan de développement durable (DD) du Québec*. Ville de Montréal, non publié, 49 p.
- Design Montréal et Le Sud-Ouest de Montréal. 2006. *Les dialogues de Griffintown*. Ville de Montréal, non publié, 17 p.
- Dogme 2000. s.d. *Dogme 2000: A Manual on a Municipal Environmental Cooperation in Progress*. En ligne. 44 p.
<http://www.dogme2000.dk/billeder/H%E5ndbog/dogme2000haandbog_uk.pdf>.
Consulté le 12 décembre 2007.
- Eder, Klaus. 1996. *The Social Construction of Nature: A Sociology of Ecological Enlightenment*, Coll. «Theory, Culture & Society», London: SAGE Publications, 243 p.
- Emelianoff, Cyria. 1999. «La ville durable, un modèle émergent: Géoscopie du réseau européen des villes durables (Porto, Strasbourg, Gdansk)». Thèse de doctorat, Orléans, Département de géographie, Université d'Orléans, 721 p.
- _____. 2002. «Comment définir une ville durable». In *Villes et Développement durable : Des expériences à échanger. Site de la République française. Ministère de l'écologie et du développement durable*. En ligne.
<<http://www.environnement.gouv.fr/IMG/agenda21/intro/emelia.htm>>. Consulté le 29 décembre 2007.
- _____. 2005a. «La ville durable en quête de transversalité». In *La ville durable, du politique au scientifique*, sous la dir. de Nicole Mathieu et Yves Guermond (éd. scientifiques), p. 129-142. Paris: Cemagref-Cirad-Ifremer-INRA.
- _____. 2005b. «Les agendas 21 locaux : quels apports sous quelles latitudes ?». *Développement Durable et Territoires : dossier 4 : La ville et l'enjeu du Développement Durable*. En ligne. <<http://developpementdurable.revues.org/document532.html>>, Consulté le 11 avril 2006.
- Emelianoff, Cyria et Jacques Theys. 2001. «Les contradictions de la ville durable». *Le Débat*, vol. 113, p. 122-135.

- Environnement Canada. 2004. *Stratégie de développement durable 2004-2006 d'Environnement Canada*. Gouvenement du Canada, Gatineau: Sa Majesté la Reine du chef du Canada, 46 p.
<http://www.ec.gc.ca/sd-dd_consult/PDF/SDSfinal_f.pdf>, Consulté le 21 octobre 2007.
- Flyvbjerg, Bent. 1998. «Habermas and Foucault: Thinkers for Civil Society?». *British Journal of Sociology*, vol. 49, no 2, p. 210-233.
- Fonds monétaire international [FMI]. 2002. « Aspects budgétaires du développement durable ». *Sommet mondial sur le développement durable*, Johannesburg, 26 août - 4 septembre, Washington: FMI, 38 p.
<<http://www.imf.org/external/pubs/ft/pam/pam54/fre/pam54f.pdf>>, Consulté le 23 octobre 2007.
- Gandy, Matthew. 2006. «Planning, Anti-planning and the Infrastructure Crisis Facing Metropolitan Lagos». *Urban Studies*, vol. 43, no 2, p. 371-396.
- Gauthier, Mario et Laurent Lepage. 2005. «La mise en oeuvre de la ville viable : une problématique d'action publique». In *La ville durable, du politique au scientifique*, sous la dir. de Nicole Mathieu et Yves Guermond (éd. scientifiques), p. 101-117. Paris: Cemagref-Cirad-Ifremer-INRA.
- Gendron, Corinne et Jean-Pierre Revéret. 2000. «Le développement durable». *Économies et Sociétés*, vol. 34, no 9, p. 111-124.
- Godard, Francis. 2000. «Les temps des villes et le sens du rythme». In *Le projet urbain : enjeux, expérimentations et professions : Actes du colloque Les sciences humaines et sociales face au projet urbain*, sous la dir. de Alain Hayot et André Sauvage, p. 42-48. Paris: Éditions de la Villette.
- Gospodini, Aspa. 2004. «Urban Morphology and Place Identity in European Cities: Built Heritage and Innovative Design». *Journal of Urban Design*, vol. 9, no 2, p. 225-248.
- Gouvernement du Québec. 2004. *Plan de développement durable du Québec: Document de consultation*. Ministère du Développement durable de l'environnement et des Parcs, Québec: Gouvernement du Québec, 43 p.
<<http://www.mddep.gouv.qc.ca/developpement/2004-2007/plan-consultation.pdf>>, Consulté le 23 octobre 2007.
- Graham, Stephen et Patsy Healy. 1999. «Relational Concepts of Space and Place: Issues for Planning Theory and Practice». *European Planning Studies*, vol. 7, no 5, p. 623-646.

Graham, Stephen et Simon Marvin. 2001. *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Conditions*, London: Routledge, 479 p.

Grant, Jill. 2001. «The Dark Side of the Grid: Power and Urban Design». *Planning Perspectives*, no 16, p. 219-241.

_____. 2004. «Sustainable Urbanism in Historical Perspective». In *Towards Sustainable Cities : East Asian, North American and European Perspectives on Managing Urban Regions*, sous la dir. de André Sorensen, Peter J. Marcotullio et Jill Grant, p. 24-37. Hampshire: Ashgate.

Habitat - United Nations Conference on Human Settlements. 1976. *Vancouver Declaration on Human Settlements*. En ligne.
<<http://www.unhabitat.org/content.asp?cid=924&catid=1&typeid=25&subMenuId=0>>.
Consulté le 6 novembre 2007.

Habitat II. 1996a. « Istanbul Declaration on Human Settlements ». *Habitat II - United Nations Conference on Human Settlements*, Istanbul, 3 au 14 juin 1996, 3 p.
<http://www.unhabitat.org/downloads/docs/2072_61331_ist-dec.pdf>, Consulté le 6 novembre 2007.

_____. 1996b. « The Habitat Agenda Goals and Principles, Commitments and the Global Plan of Action ». *Habitat II - United Nations Conference on Human Settlements*, Istanbul, 3 au 14 juin 1996, 109 p.
<http://www.unhabitat.org/downloads/docs/1176_6455_The_Habitat_Agenda.pdf>, Consulté le 6 novembre 2007.

Hamel, Pierre. 1997. «Démocratie locale et gouvernementale : Portée et limites des innovations institutionnelles en matière de débat public». In *Ces réseaux qui nous gouvernent?*, sous la dir. de Michel Gariépy et Michel Marié, p. 403-423. Paris: L'Harmattan.

Haughton, Graham. 1999. «Information and Participation Within Environmental Management». *Environment & Urbanization*, vol. 11, no 2, p. 51-62.

Héritage Montréal. 2006. *Principes d'intervention*. 3 p.
<<http://nouveau.heritagemontreal.org/fr/wp-content/uploads/2006/11/principes.pdf>>, Consulté le 12 novembre 2007.

Inam, Aseem. 2002. «Meaningful Urban Design: Teleological/Catalytic/Relevant». *Journal of Urban Design*, vol. 7, no 1, p. 35-58.

Innes, Judith E. 1998. «Information in Communicative Planning». *Journal of the American Planning Association*, vol. 64, no 1, p. 52-63.

International Congress on Environmental Planning and Management - Environmental Challenges of Urbanization [ICEPM - ECU]. 2005. *Charter of Brasilia*. En ligne. 3 p. <<http://www.urbenvironcongress.com/arquivos/Charter%20of%20Brasilia.pdf>>. Consulté le 5 août 2006.

International Council for Local Environmental Initiatives [ICLEI]. s.d. *ICLEI Global: Toronto*. En ligne. <<http://www.iclei.org/index.php?id=783>>. Consulté le 12 septembre 2007.

Jackson, John Brinckerhoff. 1984. *Discovering the Vernacular Landscape*, New Heaven: Yale University Press, 165 p.

Jacobs, Jane. 1961. *The Death and Life of Great American Cities*, New York: Vintage Books, 458 p.

Jacobs, Peter. 1991. *Le développement urbain viable*, Montréal: Ville de Montréal - Sommet des grandes villes du monde, 31 p.

Julier, Guy. 2005. «Urban Designscapes and the Production of Aesthetic Consent». *Urban Studies*, vol. 42, no 5/6, p. 869-887.

Klaasen, Ina T. 2003. «Knowledge-based Design: Developing Urban & Regional Design into Science». Thèse de doctorat, Delft, Urban Planning and Development, Delft University of Technology, 229 p.

Københavns Kommune. 2006a. *Liveable Cities: Cases Report - Copenhagen; Citizen involvement in Urban Renewal and Local Agenda 21 Projects*. Miljøkontrollen Teknik- og Miljøforvaltningen, non publié, 21 p.

_____. 2006b. *Sustainable Urban Management Plan in Copenhagen - Report to the Management Team of Liveable Cities Project*. Technical and Environmental Administration/Copenhagen Environmental Protection Agency, non publié, 24 p.

_____. 2007. *Forslag Til Københavns Agenda 21-Plan 2008-2011 [Propositions pour le plan d'Action 21 de Copenhague 2008-2011]*. Teknik- og Miljøforvaltningen, 103 p.

Landry, Réjean. 1998. «L'analyse de contenu». In *Recherche sociale : De la problématique à la collecte de données*, 3e éd., sous la dir. de Benoît Gauthier, p. 329-356. Sainte-Foy (Qué): Presse de l'Université du Québec.

Leroy, Pieter. 2004. «Sciences environnementales et interdisciplinaires : une réflexion partant du débat aux Pays-Bas». *Natures Sciences Sociétés*, no 12, p. 274-284.

Levasseur, Élène. 2007. «Design urbain et sciences de l'environnement: vers une approche transdisciplinaire de la modification urbaine». Mémoire de maîtrise, Montréal, Institut des sciences de l'environnement, Université du Québec à Montréal, 132 p.

Local Government Session at the World Summit on Sustainable Development [LGS-WSSD]. 2002. « Local Government Declaration to the World Summit on Sustainable Development ». *Sommet mondial sur le développement durable*, Johannesburg, 26 août au 4 septembre, 7 p.
<http://www.iclei-europe.org/fileadmin/user_upload/Advocacy/Local_Government_Declaration.pdf>, Consulté le 6 novembre 2007.

Loget, Pascale. 2005. «Croissance contre développement durable. Les politiques des villes seront-elles modifiées par le développement durable?». In *La ville durable, du politique au scientifique*, sous la dir. de Nicole Mathieu et Yves Guermond (éd. scientifiques), p. 33-36. Paris: Cemagref-Cirad-Ifremer-INRA.

Lucchini, Françoise. 2002. *La culture au service des villes*, Coll. «Villes», Paris: Anthropos, 262 p.

Lussault, Michel. 2001. «Temps et récit des politiques urbaines». In *Le quotidien urbain : Essais sur le temps des villes*, sous la dir. de Thierry Paquot, p. 145-166. Paris: Éditions La Découverte-Institut des villes.

Lynch, Kevin. 1999. *L'image de la Cité*, Trad. de l'anglais par Marie-Françoise Vénard et Jean-Louis Vénard, Paris: Dunod, 221 p.

M'Bala, José. 2001. «Prévenir l'exurbanisation : le Plan Gréber de 1950 pour Montréal». *Revue d'histoire urbaine*, vol. 29, no 2, p. 62-70.

Manzini, Ezio. 1991. *Artefacts: Vers une nouvelle écologie de l'environnement artificiel*, Trad. de l'italien par Adriana Pilia, Paris: Centre Georges Pompidou, 254 p.

Manzini, Ezio et François Jégou. 2003. *Quotidiano Sostenibile: Scenari di Vita Urbana*, Milan: Edizioni Ambiente, 270 p.

Max-Neef, Manfred, Antonio Elizalde et Martin Hopenhayn. 1989. «Human Scale Development: An Option for the Future». *Development Dialogue*, no 1, p. 5-80.

Mega, Voula. 2000. «Cities Inventing the Civilisation of Sustainability: An Odyssey in the Urban Archipelago of the European Union». *Cities*, vol. 17, no 3, p. 227-236.

Metropolis. s.d. *Metropolis*. En ligne. <<http://www.metropolis.org/index.html>>. Consulté le 12 septembre 2007.

Moos, Ulrick. 2000. *Local Agenda 21 in Denmark State of Implementation in Late 1998*. Ministry of Environment and Energy - Denmark, Spatial Planning Department, Copenhagen: Ministry of Environment and Energy, 52 p.

Morin, Edgar. 1988. «Le défi de la complexité». *Chimères*, no 5/6, p. 79-94.

_____. 1990. *Introduction à la pensée complexe*, Coll. «Communication et complexité», Paris: ESF éditeur, 158 p.

Moughtin, Cliff. 2003. *Urban Design : Street and Square*, 3e éd. Oxford: Architectural Press, 300 p.

Næss, Petter. 2001. «Urban Planning and Sustainable Development». *European Planning Studies*, vol. 9, no 4, p. 503-524.

Nay, Olivier. 2002. «European Community Policy in France: The State Bounces Back». *European Integration*, vol. 24, no 3, p. 245-260.

Norland, Ingrid T., Trygve Bjørnæs et Frans Coenen. 2003. *Report no. 1/03: Local Agenda 21 in the Nordic Countries - National Strategies and Local Status*. Program for Research and Documentation for a Sustainable Society (ProSus), Centre for Development and the Environment, Oslo: University of Oslo, 90 p.

Office québécois de la langue française [OLF]. s.d. *Le grand dictionnaire terminologique*.
<http://www.granddictionnaire.com/btml/fra/r_motclef/index800_1.asp>, Consulté le 2 novembre 2007.

Organisation des Nations Unies [ONU]. s.d. *Les objectifs du Millénaire pour le développement*. En ligne. <<http://www.un.org/french/millenniumgoals/>>. Consulté le 10 décembre 2007.

Organisation internationale de la Francophonie [OIF]. 2002. « Contribution des États et gouvernements membres de l'Organisation internationale de la Francophonie au Sommet mondial sur le développement durable ». *Sommet mondial sur le développement durable*, Johannesburg, 26 août au 4 septembre, Québec: Agence intergouvernementale de la Francophonie, 39 p.
<<http://www.iepf.org/docs/publication/contribution.pdf>>, Consulté le 6 novembre 2007.

Oslo Kommune. 2005. *A Green Capital: Eco-Efficiency in the City of Oslo*. Byrådsavdeling for miljø og samferdsel, Oslo: City of Oslo, 11 p.

Paquot, Thierry. 2001. «« Aujourd'hui » comme futur « hier »». In *Ville d'hier, ville d'aujourd'hui en Europe : entretiens du patrimoine, théâtre national de Chaillot*, sous la dir. de François Loyer, p. 39-48. Paris: Fayard.

- Park, Robert Ezra. 1952. *Human Communities*, New York: The Free Press, 278 p.
- Patterson, Alan et Kate S. Theobald. 1996. «Local Agenda 21, Compulsory Competitive Tendering and Local Environmental Practices». *Local Environment*, vol. 1, no 2, p. 8-19.
- Petiteau, Jean-Yves et Élisabeth Pasquier. 2001. «La méthode des itinéraires : récits et parcours». In *L'espace urbain en méthodes*, sous la dir. de Michèle Grosjean et Jean-Paul Thibaud, p. 63-77. Marseille: Éditions Parenthèses.
- Pinson, Daniel. 2000. «Projet de ville et projets de vie». In *Le projet urbain : enjeux, expérimentations et professions : Actes du colloque Les sciences humaines et sociales face au projet urbain*, sous la dir. de Alain Hayot et André Sauvage, p. 78-95. Paris: Éditions de la Villette.
- Pløger, John. 2001. «Public Participation and the Art of Governance». *Environment and Planning B: Planning and Design*, vol. 28, p. 219-241.
- Pressman, Normand E. P. 1996. «Sustainable Winter Cities: Future Directions for Planning, Policy and Design». *Atmospheric Environment*, vol. 30, no 3, p. 521-529.
- Quivy, Raymond et Luc van Campenhoudt. 1995. *Manuel de recherche en sciences sociales*, 2e. Paris: Dunod, 287 p.
- Rapoport, Amos. 1984. «Culture and the Urban Order». In *The City in Cultural Context*, sous la dir. de John A. Agnew, John Mercer et David E. Sopher, p. 50-75. Boston: G. Allen & Unwin.
- _____. 2003. *Culture, architecture et design*, Coll. «Archigraphy Témoignages», Trad. de l'anglais par Sabine El Sayegh, Gollion (Suisse): Infolio éditions, 160 p.
- Roncayolo, Marcel. 2000. «Mémoires, représentations, pratiques - réflexions autour du projet urbain». In *Le projet urbain : enjeux, expérimentations et professions : Actes du colloque Les sciences humaines et sociales face au projet urbain*, sous la dir. de Alain Hayot et André Sauvage, p. 25-31. Paris: Éditions de la Villette.
- _____. 2002. *Lectures de villes : formes et temps*, Coll. «Eupalinos», Marseille: Éditions Parenthèses, 386 p.
- Roseland, Mark. 1997. «Dimensions of the Eco-city». *Cities*, vol. 14, no 4, p. 197-202.
- Rotmans, Jan, Marjolein van Asselt et Pier Vellinga. 2000. «An Integrated Planning Tool for Sustainable Cities». *Environmental Impact Assessment Review*, vol. 20, p. 265-276.

- Rouxel, Françoise et Dominique Rist. 2000. *Le développement durable: approche méthodologique dans les diagnostics territoriaux*, Paris: CERTU, 148 p.
- Samadhi, T. Nirarta. 2004. «Man, Culture and Environments: An Anthropological Approach to Determining the Balinese Urban Design Unit». *Journal of Urban Design*, vol. 9, no 2, p. 205-223.
- Savoie-Zajc, Lorraine. 1998. «L'entrevue semi-dirigée». In *Recherche sociale : De la problématique à la collecte de données*, 3e éd., sous la dir. de Benoît Gauthier, p. 263-285. Sainte-Foy (Qué): Presse de l'Université du Québec.
- Schurch, Thomas W. 1999. «Reconsidering Urban Design: Thoughts About its Definition and Status as a Field or Profession». *Journal of Urban Design*, vol. 4, no 1, p. 5-28.
- Sébastien, Léa et Christian Brodhag. 2004. «À la recherche de la dimension sociale du développement durable». *Développement Durable et Territoires : dossier 3 : Les dimensions humaine et sociale du développement durable*. En ligne. <<http://developpementdurable.revues.org/document1133.html>>, Consulté le 27 juin 2006.
- Sénécal, Gilles, Pierre J. Hamel et Nathalie Vachon. 2005. «Forme urbaine, qualité de vie, environnements naturels et construits: Éléments de réflexion et test de mesure pour la région métropolitaine de Montréal». *Cahiers de Géographie du Québec*, vol. 49, no 136, p. 19-43.
- Sommet des grandes villes du monde [SGVM] et Ville de Montréal. 1992. « Rapport du 3e Sommet ». *3e Sommet des grandes villes du monde*, Montréal, 14-17 octobre 1991, Montréal: SGVM - Ville de Montréal, 44 p.
- Sommet mondial pour le développement durable [SMDD]. 2002. « Rapport du Sommet mondial pour le développement durable ». *Sommet mondial pour le développement durable*, Johannesburg, 26 août au 4 septembre 2002, New York: Nations Unies, 198 p. <<http://www.mediaterre.org/international/redirect/557,1.html>>, Consulté le 6 novembre 2007.
- Sorensen, André, Peter J. Marcotullio et Jill Grant. 2004. «Towards Sustainable Cities». In *Towards Sustainable Cities : East Asian, North American and European Perspectives on Managing Urban Regions*, sous la dir. de André Sorensen, Peter J. Marcotullio et Jill Grant, p. 3-23. Hampshire: Ashgate.
- Sternberg, Ernest. 2000. «An Integrative Theory of Urban Design». *Journal of the American Planning Association*, vol. 66, no 3, p. 265-278.

Theys, Jacques. 2003. «La gouvernance, entre innovation et impuissance : Le cas de l'environnement». *Développement Durable et Territoires : dossier 2 : Gouvernance locale et développement durable*. En ligne.

<<http://developpementdurable.revues.org/document1523.html>>, Consulté le 27 juin 2006.

Thuillier, Émilie. 2005. «L'évaluation dans les Agendas 21 locaux de la région Nord-Pas-de-Calais (France) : Quels enseignements pour l'évaluation du développement durable au niveau local ?». Mémoire de maîtrise, Montréal, Université du Québec à Montréal, 253 p.

Torrès, Emmanuel. 2005. «La ville durable : quelques enjeux théoriques et pratiques». In *La ville durable, du politique au scientifique*, sous la dir. de Nicole Mathieu et Yves Guermond (éd. scientifiques), p. 57-69. Paris: Cemagref-Cirad-Ifremer-INRA.

UCLG. s.d. *United Cities and Local Governments*. En ligne. <<http://www.cities-localgovernments.org/uclg/index.asp>>. Consulté le 12 septembre 2007.

Union européenne [UE]. 2007. *Charte de Leipzig sur la ville européenne durable*. En ligne. 9 p. <http://www.eu2007.de/fr/News/download_docs/Mai/0524-AN/075DokumentLeipzigCharta.pdf>. Consulté le 19 octobre 2007.

Union internationale pour la conservation de la nature [UICN], Programme des Nations unies pour l'environnement [PNUE] et Fonds mondial pour la nature [WWF]. 1980. *Stratégie mondiale de la conservation: la conservation des ressources vivantes au service du développement durable*, Gland (Suisse): UICN, Non paginé.

UN-HABITAT. 2002. « Report of the First Session of the World Urban Forum ». *World Urban Forum*, Nairobi, 29 avril - 3 mai, UN-Habitat, 62 p. <http://www.unhabitat.org/downloads/docs/4075_58516_report.pdf>, Consulté le 30 octobre 2007.

_____. 2004. « Report of the Second Session of the World Urban Forum ». *World Urban Forum II*, Barcelone, 13 - 17 septembre, 81 p. <http://www.unhabitat.org/downloads/docs/4076_88849_WUF2-FINAL_Report.pdf>, Consulté le 30 octobre 2007.

_____. 2006. « Rapport sur la troisième session du Forum urbain mondial ». *World Urban Forum III*, Vancouver, 19 - 23 juin, 14 p. <http://www.unhabitat.org/downloads/docs/3406_66571_WUF3-Report-FR-23.pdf>, Consulté le 30 octobre 2007.

UNESCO. 2002. « Déclaration universelle de l'UNESCO sur la diversité culturelle ». *31e session de la Conférence Générale de l'UNESCO*, Paris, 2 novembre 2001, Paris: UNESCO, 44 p.

<<http://unesdoc.unesco.org/images/0012/001271/127160m.pdf>>, Consulté le 6 novembre 2007.

_____. 2003. « Convention pour la sauvegarde du patrimoine culturel immatériel ». *32e session de la Conférence générale de l'UNESCO*, Paris, 17 novembre, 14 p.

<<http://unesdoc.unesco.org/images/0013/001325/132540f.pdf>>, Consulté le 6 novembre 2007.

United Nations Population Fund [UNFPA]. 2007. *État de la population mondiale 2007: libérer le potentiel de la croissance urbaine*. New York: UNFPA. 99 p.

<http://www.unfpa.org/upload/lib_pub_file/696_filename_swp2007_fre.pdf>, Consulté le 2 juillet 2007.

U.S. Green Building Council [USGBC]. s.d. *U.S. Green Building Council Guiding Principles*. En ligne.

<http://communicate.usgbc.org/usgbc/2006/08.15.06_guiding_principles/guidingPrinciples/index.html>. Consulté le 20 octobre 2007.

Vaguet, Alain, Sandrine Brisset et Emmanuel Eliot. 2005. «L'insoutenable légèreté de la ville durable : la preuve par l'Inde?». In *La ville durable, du politique au scientifique*, sous la dir. de Nicole Mathieu et Yves Guermond (éd. scientifiques), p. 145-163. Paris: Cemagref-Cirad-Ifremer-INRA.

van Bueren, Ellen et Ernst ten Heuvelhof. 2005. «Improving Governance Arrangements in Support of Sustainable Cities». *Environment and Planning B: Planning and Design*, vol. 32, p. 47-66.

van Vliet, David. 2000. «Development/Demonstration : An Adaptative Strategy». In *Achieving Sustainable Urban Form*, sous la dir. de Katie Williams, Elizabeth Burton et Mike Jenks, p. 189-201. London: E & FN Spon.

Ville de Montréal. 2003. *Déclaration de principe de la collectivité montréalaise en matière de développement durable*. En ligne. 1 p.

<http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/dev_durable_fr/media/documents/Declaration_francais.pdf>. Consulté le 20 décembre 2007.

_____. 2004. *Plan d'urbanisme de Montréal*. Mise en valeur du territoire et du patrimoine, Montréal: Ville de Montréal, 273 p.

_____. 2005a. *Charte montréalaise des droits et responsabilités*. Direction des communications et des relations avec les citoyens, Montréal: Ville de Montréal, 12 p. <http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/charte_mtl_fr/media/documents/charte_droits_fr.pdf>, Consulté le 22 décembre 2007.

_____. 2005b. *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise*. Direction de l'environnement, Service des infrastructures, transport et environnement, Montréal: Ville de Montréal, 115 p.

_____. 2005c. *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise: Des partenaires qui s'engagent*. Direction de l'environnement, Service des infrastructures, transport et environnement, Montréal: Ville de Montréal, 28 p.

_____. 2007a. *Montréal en bref*. En ligne. 59 p. <<http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/url/ITEM/32296E56ED6A704EE0430A930132704E>>. Consulté le 20 décembre 2007.

_____. 2007b. *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise: Phase 2007-2009*. Direction de l'environnement et du développement durable, Service des infrastructures, transport et environnement, Montréal: Ville de Montréal, 112 p.

_____. s.d. *Montréal en statistique: La population à Montréal*. En ligne. <http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2076,2454684&_dad=portal&_schema=PORTAL>. Consulté le 22 décembre 2007.

Ville de Québec. 2002. *Stratégies de développement durable de la Ville de Québec*. Service de l'environnement, 18 p.

_____. 2004. *Plan stratégique de la Ville de Québec 2004-2008: Une vision pour Québec - L'avenir maintenant !* Service des communication, Québec: Ville de Québec, 56 p.

_____. 2005a. *Plan directeur d'aménagement et de développement*. Service de l'aménagement du territoire, Division de l'urbanisme, Québec: Ville de Québec, 393 p.

_____. 2005b. *Portrait du territoire*. Service de l'aménagement du territoire, Division de l'urbanisme, Québec: Ville de Québec, 346 p.

Vogel, Reine. 2000. «Projet urbain et planification urbaine : entre la crise du sens et les images de la ville». In *Le projet urbain : enjeux, expérimentations et professions : Actes du colloque Les sciences humaines et sociales face au projet urbain*, sous la dir. de Alain Hayot et André Sauvage, p. 96-107. Paris: Éditions de la Villette.

Voisey, Heather, Christiane Beuermann, Liv Astrid Sverdrup et Tim O'Riordan. 1996. «The Political Significance of Local Agenda 21: The Early Stages of some European Experience». *Local Environment*, vol. 1, no 1, p. 33-50.

World Business Council for Sustainable Development [WBCSD]. 2002. *The Business Case for Sustainable Development: Making a Difference Toward the Johannesburg Summit 2002 and Beyond*. Conches-Geneva: WBCSD. 12 p.
<<http://www.wbcd.org/web/publications/business-case.pdf>>, Consulté le 23 août 2007.

Yin, Robert K. 2003. *Case Study Research : Design and Methods*, Coll. «Applied Social Research Methods Series», vol. 5, Thousand Oaks (California): Sage Publications, 179 p.

Zimmermann, Monique et Jean-Yves Toussaint. 2000. «Projet urbain, technique et complexité». In *Le projet urbain : enjeux, expérimentations et professions : Actes du colloque Les sciences humaines et sociales face au projet urbain*, sous la dir. de Alain Hayot et André Sauvage, p. 183-200. Paris: Éditions de la Villette.