

LES MOTS DU DESIGN URBAIN
UN DICTIONNAIRE COLLABORATIF

Les Mots du design urbain. Un dictionnaire collaboratif

Sous la direction de Juan Torres

Mise en page et design graphique : Sébastien Ferrand

École d'urbanisme et d'architecture de paysage, Université de Montréal, 2023



Cette œuvre est sous licence [Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/).

INTRODUCTION

« Plus je médite sur mon art, plus je l'exerce », disait Eupalinos à Phèdre dans le texte classique de Paul Valéry, en mettant en évidence le lien fécond, voire indispensable, qui existe entre la pensée et l'action délibérée, entre la théorie et la pratique. Ce lien, cette ambition de conjuguer la capacité d'intervenir sur le monde et d'avoir un recul critique sur l'intervention, est à la base même des programmes universitaires de formation professionnelle, notamment dans les domaines de l'aménagement. Apprendre à devenir des praticiennes et praticiens réflexifs, pour reprendre l'heureuse formulation de Donald Schön (1971), est en effet un objectif fondamental de l'enseignement supérieur dans des domaines bien établis, comme l'architecture, le design, l'urbanisme et l'architecture de paysage. Toutefois, l'importance de cultiver cette pratique réflexive devient d'autant plus évidente lorsqu'il est question de formations dans des domaines qui transgressent les frontières disciplinaires, comme le design urbain.

Concerné par l'organisation spatiale des environnements urbains, le design urbain est en effet un domaine souvent compris comme la mise en relation de différentes pratiques d'aménagement, de leurs méthodes, de leurs objets d'intervention, de leurs échelles d'action. Il est ainsi défini par rapport à ces pratiques, comme l'expression de leur chevauchement, et parfois comme l'attention portée à leurs angles morts. C'est dans cet esprit que le design urbain est considéré comme une pratique émergente, bien qu'elle ne soit pas récente. En effet, on peut affirmer que l'attention portée à l'organisation spatiale de la ville est aussi ancienne que la ville elle-même. Le développement du « *urban design* » en Amérique du Nord, en tant que réaction postmoderne au programme international de la ville fonctionnaliste, cumule quant à lui plus de sept décennies. Nous ne sommes donc pas dans la nouveauté!

Or, le caractère émergent du design urbain réfère non pas tant à son ancienneté qu'à son statut de domaine en quête de définition, de chantier sémantique dont témoigne une terminologie foisonnante dans plusieurs langues, catalysée par la circulation globale d'idées. Le présent dictionnaire collaboratif est, en quelque sorte, un effort pour comprendre le design urbain, pour le situer à l'égard des pratiques de l'aménagement et pour se situer en tant que personne appelée à le pratiquer de manière réflexive.

Le travail lexical a aujourd'hui une importance particulière. Un siècle après la publication d'Eupalinos, à l'aire où l'intelligence artificielle révolutionne les milieux professionnels en rendant disponibles des capacités inédites pour le traitement de différentes formes de langage, la maîtrise des concepts demeure un pilier dans la formation de personnes autonomes. Les concepts, en tant que modèles, sont des instruments qui permettent de penser les objets (Wittgenstein, 1953), et mettre à jour les conceptions que l'on a des objets suppose que les concepts ne sont pas absolus, mais partiels et en transaction, utilisés de manière tentative et préliminaire (Dewey et Bentley 1949).

Plus d'une centaine d'étudiantes et d'étudiants ayant participé au cours « URB 6753 Concepts et pratiques de design urbain » ont élaborée, entre 2013 et 2022, les entrées de ce dictionnaire collaboratif dans le but de mettre en lumière des termes utilisés en aménagement et, plus précisément, reliés au design urbain. Certains de ces mots sont des néologismes, d'autres sont des expressions déjà consacrées mais dont une prise de distance s'avérait souhaitable, dans le but de mieux les saisir mieux les utiliser. Ce qui, initialement, était un exercice d'exploration, est devenu un projet enthousiasmant que nous avons le plaisir de partager ici et qui, nous l'espérons, pourra se poursuivre.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Dewey, John, et Bentley, Arthur Fisher (1949). *Knowing and the known*. Boston: Beacon Press.

Schön, Donald A. (1987). *Educating the reflective practitioner: toward a new design for teaching and learning in the professions*. San Francisco: Jossey-Bass.

Valéry Paul. (2002). *Eupalinos. L'âme et la danse. Dialogue de l'arbre* (Collection poésie, 55). Gallimard.

Wittgenstein, Ludwig (1953). *Philosophical investigations*. Oxford: Blackwell.

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	3
ACUPUNCTURE URBAINE	8
AGRICULTURE URBAINE	10
AMÉNAGEMENT ÉPHÉMÈRE.....	13
AMÉNAGEMENT ORIENTÉ AUTOUR DES PIÉTONS/ <i>PEDESTRIAN-ORIENTED DEVELOPMENT</i> (POD)....	16
BIDONVILLE	19
BIO URBANISME.....	22
BIORÉGION URBAINE	24
BRUXELLISATION.....	27
CANYON URBAIN.....	30
CAPSULE.....	33
CARTE MENTALE	35
CHARRETTE	38
CHORÈME.....	41
CHRONOTOPIE	43
CITÉ-JARDIN	46
COMPACITÉ URBAINE.....	48
CONNECTIVITÉ.....	51
CONURBATION.....	53
DÉPENDANCE AUTOMOBILE.....	56
DESIGN ACTIF	59
DESIGN HOSTILE.....	62
DESIGN RÉGÉNÉRATIF	65
ÉCHELLE HUMAINE	67
ÉCOLOGIE SYMBOLIQUE URBAINE	70
ÉCO-QUARTIER	72
EFFET BEIGNE.....	75
EFFET BILBAO (EFFET GUGGENHEIM)	77
EMPOWERMENT	79
ESTHÉTIQUE ENVIRONNEMENTALE.....	82

ÉTALEMENT URBAIN	84
FRAGMENTATION	87
FRICHE URBAINE	89
FRONTAGE	92
FRONTIÈRE	95
GATED COMMUNITIES	98
GENTRIFICATION	101
GLOCAL	104
GUÉRILLA JARDINIÈRE	106
IMAGIBILITÉ	109
INTERFACE	112
INTERSECTIONNALITÉ	114
JUNKSPACE	117
LOCUS	119
MARCHABILITÉ	121
MÉGA-ÎLOT	124
MÉTAPOLE	127
MÉTROPOLISATION	129
MIXITÉ SOCIALE	132
MOBILITÉ DURABLE	135
MOTILITÉ	139
NIMBY	142
NŒUD	144
NON-LIEU	146
NOUVEL URBANISME/NEW URBANISM	149
NOYAU URBAIN	152
PAYSAGE URBAIN	155
PEDESTRIAN POCKET	157
PÉRIURBANISATION	159
PLACOTTOIR/PARKLET	161
POROSITÉ	164
POSTURBAIN	166

RÉHABILITATION.....	169
RÉSILIENCE URBAINE.....	171
ROUTE NUE.....	174
RUES CONVIVIALES.....	176
RURBANISATION.....	179
SERVICES ÉCOSYSTÉMIQUES.....	182
SHARED-SPACE.....	184
SHRINKING CITY.....	187
SIMULACRASCAPE.....	190
SMART GROWTH.....	193
SNECKDOWN.....	196
SUBURBANISME.....	198
TERRAIN VAGUE.....	200
TRANSIT-ORIENTED DEVELOPMENT (TOD).....	203
TRAME VERTE ET BLEUE.....	205
TRANSCALAIRE.....	208
URBANISME TACTIQUE.....	210
URBANISME TRANSITOIRE.....	213
VANCOUVERISME.....	215
VILLAGE URBAIN.....	218
VILLE COMPACTE.....	221
VILLE DURABLE.....	224
VILLE GLOBALE.....	226
VILLE-SANTÉ.....	228
WOONERF.....	231
ZONE CALME.....	233

ACUPUNCTURE URBAINE

Shanie Dorais

DÉFINITIONS

« Le principe [d'**acupuncture urbaine**] consiste à redonner l'énergie à l'endroit malade ou fatigué, tout simplement en le touchant et en provoquant la revitalisation de cet endroit ainsi que de la zone environnante. [...] Il faut faire réagir la ville, stimuler une zone d'une façon qui l'aide à guérir, à se rétablir [...] c'est presque toujours un petit événement qui est à l'origine d'un début de transformation [...] qui provoque une réaction en chaîne. J'appelle ça une bonne, une véritable acupuncture urbaine ».

(Lerner, 2007: 13)

« *Urban acupuncture is characterized by punctual interventions through the official surface of the city which aim to establish contact between the urban collective conscious and the life-providing systems of nature, including human nature* ».

(Casagrande, Conference, 2014)

CONTEXTES D'UTILISATION

« *The networks of illegal community gardens and urban farms of Taipei present a fine example of urban acupuncture. These gardens are the urban acupuncture needles that manipulate and manifest the collective underlying organic Chi of the industrial city and turn the mechanical city towards an organic machine. The spontaneous, unofficial, and self-organized community gardens are strong representations of anarchy through gardening. The collective gardens are reflections of Habermas' Life World vs. the surrounding city as the System World* ».

(Casagrande, 2014)

« Plus que de simplement s'appuyer sur l'existant, il s'agira d'incrémenter ces dynamiques et d'augmenter ces points d'**acupuncture urbaine** par le lancement de projets à toutes les échelles. Il faut agir, expérimenter, diffuser, provoquer des mouvements de changement au travers d'un partenariat public/privé vertueux, d'une synergie entre services, d'une participation citoyenne reconfigurée, d'une éthique de la coopération ».

(Castro, 2018)

REMARQUES

« *Urban acupuncture is characterized by punctual interventions through the official surface of the city which aim to establish contact between the urban collective conscious and the life-providing systems of nature, including human nature.* »

(Casagrande, 2014: 4)¹

¹ « L'acupuncture urbaine se caractérise par des interventions ponctuelles à travers la surface officielle de la ville qui visent à établir un contact entre la conscience collective urbaine et les systèmes de vie de la nature, y compris la nature humaine. » (Traduction libre)

« *The networks of illegal community gardens and urban farms of Taipei present a fine example of urban acupuncture. These gardens are the **urban acupuncture** needles that manipulate and manifest the collective underlying organic Chi of the industrial city and turn the mechanical city towards an organic machine. The spontaneous, unofficial and self-organized community gardens are strong representations of anarchy through gardening. The collective gardens are reflections of Habermas' Life World vs. the surrounding city as the System World.* ».

(Casagrande, 2014: 4)²

ORIGINES

L'utilisation du mot « acupuncture » a émergé dans le discours des planificateurs urbains vers les années 1980-90. Cette dite utilisation a fait naître le terme d'**acupuncture urbaine**, en 2003, introduit textuellement comme une philosophie par l'architecte, urbaniste et politicien, Jaime Lerner, (Lerner, 2007) et ensuite redéfinit comme une méthodologie de travail par l'architecte, urbaniste et professeur, Marco Casagrande, dans les années 2010 (Casagrande, 2014). Ce terme, de plus en plus utilisé dans les domaines de l'aménagement et de la politique sociale, est souvent associé à l'approche de planification urbaine à l'échelle humaine de Jan Gehl ainsi qu'à la notion d'urbanisme tactique aussi connu sous le terme « pop-up urbanism » (Ethier, 2017).

L'**acupuncture urbaine** est aussi associée aux termes dérivés : « urban ecopuncture » (Casagrande, 2011) et « biourban acupuncture » (Casagrande, n.d.) aussi développés par Marco Casagrande.

ÉQUIVALENT

Anglais : *urban acupuncture*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Casagrande, M. (2011). Urban Ecopuncture. Consulté le 2 février 2021, sur ResearchGate. Repéré à https://www.researchgate.net/publication/216036643_URBAN_ECOPUNCTURE
- Casagrande, M. (2014). Conference: Public Spaces Bratislava. Paracity: Urban Acupuncture (p. 33). Bratislava, Slovakia: ResearchGate. Repéré à https://www.researchgate.net/publication/279058320_Paracity_Urban_Acupuncture
- Casagrande, M. (n.d.). Biourban Acupuncture. Repéré à <http://www.biourbanism.org/biourban-acupuncture/>
- Castro, R. (2018). Du grand Paris à Paris en grand, le rapport officiel. Paris : Ministère de la cohésion des territoires. Repéré à http://www.castro-denissof.com/wp-content/uploads/2018/09/rapport_r-castro_grandparis.pdf
- Ethier, G. (2017). L'urbanisme tactique comme pratique spatiale de la connectivité. Repéré à <https://www.erudit.org/en/journals/inter/2017-n125-inter02959/84826ac.pdf>
- Lerner, J. (2007). Acupuncture urbaine. (M. Deforge, et P. Liberato, Trads.) Paris : L'Harmattan.

2 « Les réseaux de jardins communautaires et de fermes urbaines illégales de Taipei constituent un bel exemple d'acupuncture urbaine. Ces jardins sont les aiguilles d'acupuncture urbaine qui manipulent et manifestent le Chi organique collectif sous-jacent de la ville industrielle et tournent la ville mécanique vers une machine organique. Les jardins communautaires spontanés, non officiels et autoorganisés sont de fortes représentations de l'anarchie par le jardinage. Les jardins collectifs sont le reflet du Monde de la Vie d'Habermas par rapport à la ville environnante en tant que Monde du Système. » (Traduction libre)

AGRICULTURE URBAINE

Alexandra Breton

DÉFINITION

« Ensemble des activités de production d'aliments souvent, mais pas exclusivement, réalisées à petite échelle dans la ville et qui utilisent des ressources, des produits et des services qui se trouvent dans la ville. Fournissant des produits agricoles et des services pour une consommation locale, l'**agriculture urbaine** peut prendre différentes formes : communautaire, commerciale ou privative, etc. ».

(Boily et al., 2012: 8)

CONTEXTES D'UTILISATION

« L'expression « **agriculture urbaine** » fait débat, car elle regroupe deux mots qui semblent à priori dichotomiques. Si le terme « agriculture » réfère à la production alimentaire à grande échelle afin de nourrir la population à l'échelle locale, nationale ou internationale; le terme « urbain » lui, est associé au développement des villes, soit un regroupement d'individus vivant dans une entité aménagée et offrant des services à ceux-ci ».

(Duchemin et al., 2010: 2)

« Dans les pays occidentaux, l'**agriculture urbaine** est intéressante non seulement pour ses fonctions alimentaires, mais aussi pour ses bénéfices environnementaux, paysagers, sociaux et communautaires. Qu'il s'agisse de jardins communautaires, collectifs, personnels ou scolaires, dans le sol, sur les toits ou en bacs, l'**agriculture urbaine** se présente sous diverses formes. Toutefois, dans les pays occidentaux, elle revêt souvent un caractère social et communautaire plutôt qu'un aspect commercial ».

(Boily et al., 2012: 8)

REMARQUES

Dans la littérature, le terme d'**agriculture urbaine** fait principalement référence à son cadre de production alimentaire en milieu urbain dans une optique de consommation personnelle. Celle-ci « est généralement perçue comme une ressource qui contribue à la sécurité alimentaire à l'échelle familiale et communautaire et à l'amélioration des conditions dans les quartiers défavorisés dans les pays en développement et dans les pays industrialisés » (Duchemin et al., 2010: 2).

Selon Van Veenhuizen l'**agriculture urbaine** comprend une variété de systèmes de production, allant de la production de subsistance à une agriculture entièrement commercialisée. Elle se caractérise généralement par la proximité des marchés, la forte concurrence pour les terres, l'espace limité et l'utilisation des ressources urbaines, telles que les déchets solides organiques et les eaux usées (2006: 2).

Toutefois, l'**agriculture urbaine** représente un outil intéressant pour les villes dans une perspective d'aménagement du territoire. Son implantation crée de nombreuses retombées positives tant au niveau économique que social et

environnemental. Selon la FAO, l'**agriculture urbaine** fournit des aliments frais, génère des emplois, recycle les déchets urbains, crée des ceintures vertes, et renforce la résilience des villes face au changement climatique (FAO, 1999).

En matière d'aménagement urbain, l'**agriculture urbaine** peut transformer des espaces inesthétiques ou en friches en espaces verts et horticoles qui rapprochent le citoyen de la nature.

« L'embellissement des quartiers contribue d'une certaine façon à améliorer la qualité de vie. Sur le plan environnemental, les avantages sont flagrants : réduction des îlots de chaleur, apport d'ombre et d'oxygène, absorption des eaux pluviales réduisant les risques d'inondations liées à l'imperméabilisation des sols, maintien d'une certaine biodiversité, recyclage de la matière organique par le compostage, etc. »

(Boily et al., 2012: 17-18)

Un exemple intéressant est celui de la ville de Montréal, qui regroupe l'un des plus grands réseaux de jardins communautaires au Canada, ainsi qu'un important réseau de jardins collectifs. De plus, la ville comprend plusieurs organismes œuvrant dans le domaine et favorisant le verdissement des milieux urbains de la Communauté métropolitaine de Montréal.

Selon la FAO (Organisation de Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture), l'**agriculture urbaine et périurbaine** (AUP) se réfère aux pratiques agricoles dans les villes et autour des villes qui utilisent des ressources, telles que la terre, l'eau, l'énergie et la main-d'œuvre, pouvant également servir à d'autres usages pour satisfaire les besoins de la population urbaine. De surcroît, la FAO propose une définition faisant la distinction entre les deux termes. L'**agriculture urbaine** fait référence à de petites surfaces (par exemple, terrains vagues, jardins, vergers, balcons, récipients divers) utilisées en ville pour cultiver quelques plantes et élever de petits animaux et des vaches laitières en vue de la consommation du ménage ou des ventes de proximité. Tandis que par **agriculture périurbaine** on entend des unités agricoles proches de la ville qui gèrent des exploitations intensives commerciales ou semi-commerciales en pratiquant l'horticulture (légumes et autres cultures) et l'élevage (FAO, 1999).

ÉQUIVALENT

Anglais : *urban agriculture*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Ayalon, R. (2006). *Making Rooftops Bloom: Strategies for encouraging rooftop greening in Montréal*. (For the degree of Masters in Urban Planning, McGill, Montréal, Québec).
- Boily, M-E., G. Colombani-Lachapelle, K. Pouliot et É. Fortin-Villeneuve, et D. Bourret. (2012). *L'agriculture périurbaine et urbaine du Québec*. État de situation et perspectives. Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation.
- Degenhart, Barbara. (2016). La agricultura urbana: un fenómeno global. *Nueva Sociedad*, 262. Repéré à <https://nuso.org/articulo/la-agricultura-urbana-un-fenomeno-global/>.
- Duchemin, Eric, Fabien Wegmuller et Anne-Marie Legault (2010). *Agriculture urbaine : un outil multidimensionnel pour le développement des quartiers*. *Vertigo*, 10(2).

- FAO (1999). Questions relatives à l'agriculture urbaine. Focus. Repéré à <http://www.fao.org/Ag/fr/magazine/9901sp2.htm>
- Jacques, D. (2012). *Évaluation du potentiel de l'agriculture urbaine en contexte montréalais à répondre aux trois sphères du développement durable*. (Essai présenté pour la maîtrise en environnement (M. Env.), Université de Sherbrooke, Montréal, Québec), 70p.
- Mougeot, Luc. (2000). *Urban Agriculture: Definition, Presence, Potentials and Risks, and policy challenges. Cities Feeding People Series Report 31*. Ottawa: International Development Research Centre.
- Nahmias, Paula. et Yvon Le Caro. (2012). Pour une définition de l'agriculture urbaine : réciprocity fonctionnelle et diversité des formes spatiales. *Environnement urbain / Urban Environment*, 6.
- Van Veenhuizen, R. (2006) *Cities Farming for the Future: Urban Agriculture for Green and Productive Cities*. International Institute of Rural Reconstruction and ETC Urban Agriculture.

AMÉNAGEMENT ÉPHÉMÈRE

Hela Boussoffara

DÉFINITIONS

« De manière très générale, il s'agit d'une installation mise en place dans l'espace public pendant un temps déterminé ».

(Trayser, 2005: 30)

« Les **aménagements éphémères** se caractérisent par leur inscription délibérée dans une durée limitée et déterminée à l'avance, qui ne présuppose pas obligatoirement une suite. Un certain nombre de paramètres en découlent, comme le choix des matériaux, le budget ou les procédures légales. Les **aménagements éphémères** sous-tendent aussi une réflexion ou une action sur l'espace urbain, à travers la transformation de celui-ci, qui dépasse une simple intention festive ou de décoration. D'accès libre, gratuit, et à but non commercial, ils se matérialisent par une installation tangible, qui peut toutefois être très modeste, voire symbolique ».

(Canosa et Trayser, s. d.: 1)

CONTEXTES D'UTILISATION

« L'**aménagement éphémère** se loge entre le passé et le futur. Il cherche à secouer notre regard ordinaire, il nous interroge sur la notion de ville, et sur notre place parmi la communauté des femmes et des hommes. Il ouvre nos oreilles aux chants urbains ».

(Canosa, 2004, citée dans Canosa et Trayser, s. d.: 4)

« En créant des **aménagements éphémères**, les intervenants réagissent à un lieu. À leur tour, les usagers de ce lieu vont réagir à cette création. Ces expériences soumises à l'épreuve du quotidien proposent une autre manière de vivre l'espace urbain. La rue est alors reconquise et retrouve sa vocation initiale de lieu de vie, d'échange et de rencontre. Les **aménagements éphémères** favorisent ainsi une appropriation sociale du lieu, tout en suscitant une réflexion sur la notion d'espace public ».

(Ville de Genève, 2004: 6)

REMARQUES

Le terme *éphémère* a vu le jour dans la langue française en 1256. Il est d'abord associé au langage médical, notamment avec l'expression « fièvre éfimère », qui décrit un état fébrile passager et sans conséquence. Couplé à l'aménagement, l'éphémère n'est pas une notion récente. Elle a apparu dès les premières interventions artistiques de l'histoire (Lecoq, 2002). Dans la littérature, d'autres expressions désignent le même phénomène, telles que les « installations temporaires » ou les « aménagements provisoires ». Dans son mémoire qu'elle consacre au phénomène, la géographe suisse Marina Trayser (2005), explique que cette terminologie est souvent rattachée aux constructions éphémères, mais

prend place dans l'environnement plus étendu de celui de l'aménagement urbain. Selon l'auteure la notion présente plusieurs critères: une durée limitée, ne supposant pas forcément une suite ou une gratuité. Elle s'inscrit dans un espace public et est matérialisée par une installation tangible. Finalement, l'**aménagement éphémère** se définit par son caractère expérimental dans le paysage urbain. Dans son mémoire, elle illustre quelques exemples de réalisations éphémères tels que « Paris Plage » ou « Lausanne Jardins ».

L'objectif de telles interventions est la réappropriation citoyenne de l'espace public de manière festive et conviviale. Elles sont souvent associées à l'événementiel « les fêtes urbaines ». Selon le géographe français Luc Gwiazdzinski (2009: 347), « foires, marchés, parades, carnivals, triomphes ou bals : l'éphémère et l'événement ont toujours égayé les temps et les espaces de nos villes ».

Les aménagements dits éphémères ont été replacés au cœur des débats portant sur l'adaptation des espaces publics au rythme urbain (culturel, touristique, climatique, etc.) soutenu des sociétés actuelles et aux contraintes posées par les aménagements lourds figés dans le temps. Les interventions éphémères permettent de réaliser des changements spontanés dans l'environnement urbain de façon rapide et à faible coût, faisant alors évoluer l'espace public au rythme de la ville. L'auteure les définit comme un instrument stratégique, qui peut contribuer à la construction d'une ville plus durable.

Parmi les exemples d'**aménagements éphémères** à Montréal, citons le Village éphémère ou le Village au Pied-du-courant, le jardin Gamelin situé sur la place Émile-Gamelin au centre-ville ou encore la terrasse rouge de la rue Saint-Denis.

Étymologie : *Éphémère* (é-fé-mê-r') : Adj. m. 13^e siècle. Terme emprunté du grec signifiant éphémère : *ephēmeros*, composé de *epi*, « pendant », et *hēmera*, « jour ». Adj. des deux genres. Qui ne dure, qui ne vit qu'un jour. Insecte éphémère. Fleur éphémère.

ÉQUIVALENT

Français : *installation temporaire, aménagement provisoire*

Anglais : *temporary public space*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Académie française (1992). *Dictionnaire de l'académie française (9^e édition)*.

Canosa, A. et Trayser (s. d.). *Aménagement éphémères et durabilité – le cas de l'opération « les yeux de la ville » à Genève*. Repéré à

[https://www.unil.ch/ouvdd/files/live/sites/ouvdd/files/shared/Colloque%202005/Communications/C\)%20Mise%20en%20oeuvre/C6/A.%20Canosa%20et%20M.%20Trayser.pdf](https://www.unil.ch/ouvdd/files/live/sites/ouvdd/files/shared/Colloque%202005/Communications/C)%20Mise%20en%20oeuvre/C6/A.%20Canosa%20et%20M.%20Trayser.pdf)

Choay, F. et Merlin, P. (1988). *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Paris : Presses Universitaires de France.

Gwiazdzinski, L. (2009). Chronologies – L'événementiel et l'éphémère dans la ville des 24 heures. *BAGF (Bulletin de l'Association de Géographes Français)*, 3, 345-357. Repéré à <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00551120/document>

Lecoq, A.M. (2002). Architecture éphémère. *Encyclopaedia Universalis*. Paris : Editions Encyclopaediae Universalis.

- Trayser, M. (2005). *De l'éphémère au durable ou les aménagements éphémères étudiés sous l'angle de la durabilité : le cas de l'opération « les yeux de la ville » à Genève* (Mémoire de maîtrise, Université de Lausanne). Repéré à https://doc.rero.ch/record/5721/files/Trayser_Marina_memoire_DESS.pdf
- Ville de Genève (2004). *Les yeux de la ville: aménagements éphémères en villes de Genève*. Repéré à http://www.ville-geneve.ch/fileadmin/public/Departement_2/Publications/yeux-de-la-ville-brochure-2010-ville-de-geneve.pdf

AMÉNAGEMENT ORIENTÉ AUTOUR DES PIÉTONS/ PEDESTRIAN-ORIENTED DEVELOPMENT (POD)

Marianne Desfossés

DÉFINITIONS

« Un *aménagement orienté autour des piétons* (Pedestrian Oriented Development – POD) est basé sur une politique visant une accessibilité privilégiée et confortable pour les piétons aux espaces commerciaux, résidentiels de même qu’aux arrêts de transport collectif. Un POD est utilisé via une combinaison de pratiques d’aménagement du territoire incluant notamment un développement compact, une mixité d’usages et de fonctions, des mesures d’apaisement de la circulation axées sur les piétons et le transport collectif, ainsi qu’une combinaison de plusieurs types de produits résidentiels. Alors qu’un POD semble tout indiqué pour un centre-ville, il peut également être utilisé de façon efficace dans les secteurs ruraux et suburbains »

(NH Department of Environmental Services, 2008: 321, *traduction libre*).³

« Le *pedestrian-oriented development* (POD) vise à concevoir un quartier de façon à ce que les déplacements piétonniers y soient privilégiés. Comme pour le *transit-oriented development* (TOD), la proximité (par la compacité bâtie et la mixité des activités) et la qualité du réseau d’espaces publics sont des aspects essentiels du concept. »

(Vivre en ville, 2014: 20)

CONTEXTES D’UTILISATION

Le principe d’un **aménagement orienté autour du piéton** s’inscrit dans la suite du nouvel urbanisme qui a vu le jour à la fin des années 1970 et du *Smart Growth*, arrivé au début des années 2000. Ces deux théories remettent notamment en question la place prédominante de l’automobile dans les nouvelles façons de concevoir la ville, plus précisément le (re)développement de nouveaux quartiers. Le retour aux modes de déplacements alternatifs à l’autosolo est mis de l’avant en ayant en tête l’expérience piétonne (Calthorpe, et Lerup, 2005).

Le TOD, quant à lui, se différencie du *POD* par le fait que dans le premier, la station de transport collectif lourd est au cœur du projet, tandis que pour le POD, les transports collectifs font partie du projet sans en être le cœur. « On peut voir dans le POD un TOD en attente d’une desserte structurante de transport en commun. Le concept de *pedestrian pocket*, également développé par Peter Calthorpe, illustre d’ailleurs la proximité des deux idées. Au final, un TOD qui ne serait pas un POD aurait peu de chance d’atteindre les résultats escomptés » (Vivre en ville, 2014: 20)

³ « *Pedestrian oriented development (POD) is a pedestrian friendly policy providing clear, comfortable pedestrian access to commercial and residential areas and transit stops. POD is employed through a combination of land design practices including compact development, mixed-use, traffic calming, pedestrian - and public transit-orientation, and a mix of housing types. While POD works well in community centers and downtowns, it also can be applied successfully in rural and suburban areas.* »

Dans la littérature plus récente, les deux principes POD et TOD, sont souvent cités et employés simultanément en raison de leurs similitudes importantes et de l'objectif commun qu'ils partagent (Ewing et Bartholomew, 2013; Woldeamanuel, 2016)

Notons que ce type d'aménagement est relativement récent et encore peu répandu au Québec.

REMARQUES

« En l'absence de réseau de transport en commun, les efforts devraient être concentrés sur la mise en place de milieux de vie privilégiant les déplacements actifs. On parle alors de **pedestrian-oriented development (POD)**. Ils devront aussi prévoir l'intégration de certains modes de transport collectif pouvant pallier l'absence de transport en commun : taxi-bus, taxi, autopartage, etc »

(Vivre en ville, 2014 p. 18)

« Peu importe le moyen utilisé, les piétons sont à la base de tous les projets d'**aménagement orientés autour des piétons (POD)**, alors que les projets traditionnels sont plutôt orientés autour de la circulation automobile et du stationnement »

(Brownfield listing, 2018, *traduction libre*)⁴

ÉQUIVALENT

Anglais : *pedestrian-oriented development, pedestrian-oriented design*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Brownfield listing (2018) *What is Pedestrian-Oriented Development*, dans la section *Pedestrian-Oriented Development definition*. Repéré à <http://brownfieldlistings.com/definitions/pedestrian-oriented-development>

Calthorpe, P. Lerup, L. (2005). *New urbanism: Peter Calthorpe vs. Lars Lerup*, University of Michigan, A. Alfred Taubman College of Architecture, Urban Planning.

Erwig, R. et Bartholomew (2013). *K. Pedestrian and Transit-Oriented Design*. Washington, D.C.: Urban Land Institute and American Planning Association.

Étymologie du mot *développement (development)*. Repéré à <http://www.etymonline.com/word/develop>

Étymologie du mot *orienté (oriented)*. Repéré à <http://www.etymonline.com/word/orient>

Étymologie du mot *orienté (oriented)*. Repéré à <http://www.lexico.com/en/definition/orient>

Étymologie du mot piéton (*pedestrian*). Repéré à <http://www.etymonline.com/search?q=pedestrian>

Kelbaugh, D. et coll. (1989). *The Pedestrian Pocket book: a new suburban design strategy*, New York, NY: Princeton Architectural Press in association with the University of Washington.

⁴ « Whatever the specific means, pedestrians are the main orientation of a POD's design, rather than the typical orientation toward automobile access and parking. Buildings are generally placed close to the street and entrances oriented to the sidewalk, as well as windows and/or display cases along buildings facades. »

NH Department of Environmental Services (2008). *A Handbook For Sustainable Development*. Repéré à https://www.des.nh.gov/repp/documents/ilupt_chpt_3.2.pdf

Smart Growth America, Principes du Smart growth. Repéré à <http://www.Smartgrowthamerica.org/ourvision/what-is-smarth-growth/>

Ville de Candiac, *projet POD Square Candiac et le Montcalm*.
Repéré à http://www.candiac.ca/fr/35/Square_Candiac_le_Montcalm

Vivre en ville (2014). *Retisser la ville : [Ré] articuler urbanisation, densification et transport en commun*, Collection Outils le Québec, 2^e édition.

Woldeamanuel, M. G. (2106). *Concepts in urban transportation planning: the quest for mobility, sustainability and quality of life*. Mc Farlane et Company, Inc.

BIDONVILLE

Cristina Gavrilă

Hoda Kameli

DÉFINITIONS

« Ensemble d'habitations précaires, construites à l'aide de matériaux hétéroclites (partie de vieux bidons) qu'on trouve en bordure de certaines villes ouvrières ».

(Belaadi, 2001)

« Une région qui combine, à des degrés variés, les caractéristiques suivantes (concernant les caractéristiques physiques et juridiques de l'habitat et excluant les dimensions sociales complexes):

- Un accès inadéquat à l'eau potable;
- Un accès inadéquat à l'assainissement et autres infrastructures;
- Une mauvaise qualité structurelle de logements;
- Un surpeuplement;
- Un statut de résidence précaire ».

(UN-HABITAT, 2003, p. 12, *traduction libre*)

CONTEXTES D'UTILISATION

« Une partie du mystère, bien sûr, tient au fait que les politiques de déréglementation agricole et de rigueur budgétaire imposées par le FMI et la Banque mondiale ont continué à entraîner l'exode du surplus de main-d'œuvre rurale vers les **bidonvilles** urbains, alors même que les villes cessaient de fonctionner comme des machines à créer de l'emploi ».

(Davis, 2007: 19)

« Le nombre d'occupants des **bidonvilles** a augmenté de 50 millions depuis 2003, soit un **bidonville** dont la taille représenterait deux fois celle de Tokyo. D'ici à 2050, la population des bidonvilles pourrait tripler pour atteindre trois milliards si rien n'est fait pour enrayer la tendance ».

(Le Monde, 2005)

« La colonie de squatters et, plus encore, le **bidonville** représente un véritable sas de transition entre les modes de vie rural et urbain ».

(Granotier, 1980: 99)

REMARQUES

La littérature présente plusieurs pistes quant à l'origine du mot *bidonville*. Par exemple, Raffaele Cattedra (2006), dans son texte « **Bidonville** : paradigme et réalité refoulée de la ville du 20^e siècle », suggère qu'à l'origine, le mot *bidonville* était le nom propre d'un quartier à Casablanca pendant les années 1920. Bidonville était considéré un « gigantesque campement ».

Le journaliste allemand Friedrich Sieburg décrit le quartier Bidonville à Casablanca en 1937 : « Bidonville désigne une cité de fer-blanc. Les immigrés à la recherche de travail habitaient auparavant dans des camps sous la tente [...]. Là s'amoncelaient les ordures de la ville. Les autorités parèrent au danger en faisant évacuer de force ces locaux et en y portant le feu. Aux habitants fut affecté un champ dans la banlieue, où se trouvait de l'eau ».

De vieilles plaques de tôle ondulée, surtout de caisses et de bidons hors d'usage, furent édifiées de nouveaux abris, qui bientôt firent une vraie ville. Aujourd'hui, Bidonville s'étend comme un bourg monstrueux, où lentement commencent à se tracer des places et des rues » (Sieburg, 1938, dans Cattedra, 2006: 123).

Cependant, Claude Liauzu (1976) dans son article « un aspect de la crise en Tunisie : la naissance des **bidonvilles** » argumente que le mot est né en Tunisie en 1931. Plus généralement, « le terme de **bidonville** est né dans l'entre-deux-guerres en Afrique du Nord » (Direction de la culture, de la jeunesse et du sport, 2007: 2).

Le nom propre **Bidonville** devient un mot générique en quelques années, après 1930. Il entre dans le vocabulaire politique, scientifique et de la presse (Cattedra, 2006). Le terme est apparu dans les dictionnaires soit en 1950 ou en 1954 comme proposé par le Larousse, le Petit Robert et le Trésor de la langue française (Liauzu, 1976).

Le mot **bidonville** peut faire référence à des caractéristiques géographiques et sociales différentes et des modes de construction distincts qui possèdent des expressions locales. Par exemple, au Brésil, les **bidonvilles** sont connus sous différents noms dépendamment de leur localisation, soit les *favelas* de Rio ou les *invasaos* de Salvador. En Turquie, les **bidonvilles** sont appelés les *gecekondur* d'Ankara. En Inde, on retrouve les *bastees* de Calcutta et en Afrique du Sud les *townships* de Johannesburg (Cattedra, 2006).

ÉQUIVALENT

Français: *taudis, favela*

Anglais : *shantytown, slums*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Belaadi, B. (2001). Le bidonville: Histoire d'un concept. *Revue des Sciences Humaines*, 1, 211-212. Repéré à <http://www.webreview.dz/IMG/pdf/15.pdf>
- Cattedra, R. (2006). Bidonville : paradigme et réalité refoulée de la ville du XXe siècle. Dans J.-C. Depaule (dir.) *Les mots de la stigmatisation urbaine*, 123-163. Paris : Éditions UNESCO.
- Davis, M. (2007). *Le pire des mondes possibles: de l'explosion urbaine au bidonville global*. Paris : Éditions La Découverte.
- Direction de la culture, de la jeunesse et du sport (2007). *Bidonvilles: histoire et représentations, Seine-Saint-Denis, 1954-1974*. Conseil général de la Seine-Saint-Denis.
- Granotier, B. (1980). *La Planète des bidonvilles: Perspectives de l'explosion urbaine dans le Tiers monde*. Paris : Éditions du Seuil.

- Le Monde (2005, avril 7). *Trois milliards d'habitants dans les bidonvilles en 2050*. Repéré à http://www.lemonde.fr/international/article/2005/04/07/les-bidonvilles-s-etendent-dans-un-monde-de-plus-en-plus-urbain_635355_3210.html
- Liauzu, C. (1976). Un aspect de la crise en Tunisie: la naissance des bidonvilles. *Revue française d'histoire d'outre-mer*, 232-233, 607-621.
- UN-HABITAT. (2003). *The Challenge of Slums: Global Report on Human Settlements, 2003*. Repéré à <http://unhabitat.org/books/the-challenge-of-slums-global-report-on-human-settlements-2003/>

BIO URBANISME

Nahla El Hassani

William Kath

DÉFINITION

« Le **bio urbanisme** s'intéresse à l'organe urbain, le considérant comme un système hypercomplexe compte tenu de ses dynamiques internes et externes et de leurs interactions »

(Caperna, et al., 2011: 1, *traduction libre*)

CONTEXTES D'UTILISATION

« Le **bio urbanisme** applique les connaissances régionales à l'urbanisme. La sélection du site, l'orientation, les méthodes de construction et les matériaux, et l'utilisation des ressources sont apprises à partir des systèmes régionaux »

(Williams, 1999: 219, *traduction libre*)

« Le **bio urbanisme** comme une discipline (et comme école) opère en tant que catalyseur de théories et de pratiques, à la fois dans le domaine de l'architecture et du design urbain, afin de garantir des standards élevés au sein des services, fondamentaux à la survie de communautés à travers le monde. En considérant le bien-être de l'humanité et les dynamiques urbaines comme priorité, la discipline du **bio urbanisme** rapproche les sciences et les écosystèmes de manière particulière, et tend à évaluer *les formes optimales (à l'intérieur de l'environnement construit) à différentes échelles qui, à travers les processus morphogénétiques, peut garantir un optimum de l'efficacité du système et la qualité de vie des habitants* »

(Tracada et Caperna, 2012: 2, *traduction libre*)

REMARQUES

La pratique du **bio urbanisme** se fait à différentes échelles et sous différentes formes : elle est à la fois aussi ancienne que le monde, mais aussi récente que le journal de ce matin. L'interaction entre l'environnement et l'Homme qui en est le centre, a donné naissance à plusieurs disciplines, sciences naturelles, sciences des systèmes intégrés comme la mécanique, la thermodynamique, l'écologie, etc. L'interaction entre ces disciplines et le milieu urbain dans lequel évolue l'homme est la base du **bio urbanisme**.

Mais il faut attendre la première parution du *Journal of Biourbanism* en janvier 2011 pour avoir une première définition de ce terme. Dans cette parution, les auteurs semblent s'inspirer d'un présumé lien affectif entre les humains et autres espèces, y compris une affiliation à la Mère-terre, soulignant le caractère biophile de l'humain. Ceci étant, plusieurs études faites au préalable auguraient l'existence de ce paradigme.

D'autres pratiques, moins récentes, révèlent des tendances d'application du **bio urbanisme** dans la planification urbaine, notamment par le biais des principes d'ergonomie et d'efficacité énergétique, le recyclage et la gestion des

déchets en ville, l'implémentation des concepts d'énergie passive et naturelle (éolien, photovoltaïque, biomasse, etc.) en remplacement des énergies fossiles, la diminution du carbone en milieu urbain, la recherche d'une « proportion dorée » entre taille des rues, leur assignation et les gabarits des logements, pour une meilleure échelle urbaine, une meilleure orientation des bâtiments pour favoriser une parfaite visibilité de l'espace public, mais aussi permettre de mieux profiter de l'ensoleillement, l'urbanisation du paysage au sein de la ville, une morphologie variée des plants permettant de créer de parfaites ambiances aussi bien dans les rues qu'au cœur des hameaux.

En somme, si l'architecture et l'urbanisme sont appréhendés comme des organismes vivants, une application de « lois naturelles » pour mieux comprendre l'organisme urbain s'impose, avec de nouvelles politiques urbaines, biopolitiques, bioéconomiques. Ce paradigme est d'autant plus actuel à l'heure où l'environnement revient au cœur des préoccupations sociétales.

Le terme, composé à partir des mots *bio* (tiré du grec *bios*, « vie ») et urbanisme, désigne la planification et l'aménagement du territoire en tenant compte de ses flux énergétiques, à savoir la gestion des flux atmosphériques, les flux créés par les formes, les flux géologiques, les flux tectoniques, les flux créés par l'organisation des quartiers de ville, les routes et rues, les flux de trafic, les flux humains, et leur interdépendance selon les lois universelles de la nature en relation avec l'historique des lieux d'implantation des villes (Yamanda Ra, s. d.).

ÉQUIVALENT

Anglais : *biourbanism*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Caperna, A., Cerqua, A., Giuliani, A., Salingaros, N. A. et Serafini, S. (2012). *What is Biourbanism*. Repéré à <http://www.biourbanism.org/biourbanism-definition/>

Tracada, E. et Caperna, A. (2012). *Complexity and Biourbanism: thermodynamical architectural and urban models integrated in modern geographic mapping*. Repéré à http://www.biourbanism.org/wp-content/uploads/2013/10/TC-II-paper_Caperna-Tracada.pdf

Williams, D. (1999). *Biourbanism and sustainable planning*. Dans C. Kibert (dir.), *Reshaping the built environment: ecology, ethics, and economics*. Washington, D.C: Island Press.

Yamanda Ra. (s. d.). *Bio urbanisme*. Repéré à <http://www.radiyam.eu/cms.php?pid=0208&cdir>

BIORÉGION URBAINE

Philippe Genois-Lefrançois

DÉFINITIONS

« La **biorégion urbaine** est le référent conceptuel approprié pour traiter d'une manière intégrée les domaines *économiques* (système local territorial), *politiques* (autogouvernement), *environnementaux* (écosystème territorial) et de *l'habiter* (lieux fonctionnels et lieux de vie dans un ensemble de villes, bourgs et villages) d'un système socioterritorial qui cultive un *équilibre de co-évolution* entre établissement humain et milieu ambiant, rétablissant sous une forme nouvelle les relations de longue durée entre ville et campagne pour atteindre l'équité territoriale ».

(Magnaghi, 2014: 77)

« Selon Kirkpatrick Sale, il s'agit d'une région gouvernée par la nature »

(Maghagni, 2014: 78)

CONTEXTES D'UTILISATION

« À l'opposé des modèles hiérarchisés centre-périphérie de la ville diffuse et de la métacité, un système urbain multipolaire, réticulaire, non hiérarchisé est l'élément morphotypologique générateur de l'établissement de la **biorégion urbaine** ».

(Paquot, 2016a: 9)

« La **biorégion urbaine**, constituée d'une multiplicité de systèmes territoriaux localisés et eux même organisés en grappes de petites villes et villes moyennes, en équilibre écologique, productif et social avec le territoire, peut s'affirmer aussi *grande et puissante* qu'une métropole. Elle est même plus puissante que le système métropolitain centre-périphérie, parce qu'à travers la valorisation et la mise en réseau de chacun de ses nœuds périphériques, elle produit plus de richesse durable »

(Maghagni, 2014: 82)

REMARQUES

La popularisation du terme de **biorégion urbaine** est issue des travaux de l'architecte et urbaniste italien Alberto Magnaghi et notamment par la publication de son ouvrage phare intitulé *La biorégion urbaine, petit traité sur le territoire bien commun* (Magnaghi, 2014). Selon son principal théoricien, la **biorégion urbaine** est d'abord une nouvelle façon d'appréhender la ville. Il s'agit de proposer un tout nouveau système urbain mettant de l'avant les cultures locales, le respect de l'environnement et l'autogouvernance.

Le concept découle donc d'un constat d'échec du modèle d'urbanisation contemporain globalisé et consumériste: « [...] une civilisation instantanée, la *civilisation des machines* qui a fait fit du *territoire* et par conséquent de la relation avec la nature et avec l'histoire, a sédimenté, après une phase de progrès, les écocatastrophes de la croissance illimitée dont nous faisons l'expérience dans nos vies » (Magnaghi, 2014: 11).

La **biorégion urbaine** s'inscrit dans le courant de l'école territorialiste. Ce mouvement présente une relecture du territoire à travers des méthodologies issues des sciences géographiques, sociologiques, environnementales et historiques entre autres en pensant le territoire d'abord comme un être vivant (Navarro et Garçon, 2012). L'école territorialiste revendique un système socioterritorial défini par un équilibre entre l'établissement humain et son environnement (Paquot, 2016b). Alberto Maghagni vient enrichir cette école de pensée en proposant le territoire comme un bien commun. En effet, le penseur inscrit la territorialisation comme la marque évolutive d'une longue histoire de transformations du milieu par l'homme qui l'habite. Le territoire vient ainsi se présenter comme le bien commun de l'humanité et où son habitation doit en témoigner en contribuant par un soin collectif pour de préserver sa reproduction (Maghagni, 2014).

En se basant sur le principe structurant du territoire comme bien commun, l'outil conceptuel de la **biorégion urbaine** veut proposer une morphologie urbaine révolutionnaire.

Celle-ci se décline en un réseau de villages, de petites villes et de villes moyennes, reliés ensemble par des réseaux complexes de corridors d'infrastructures composés de pistes cyclables, voies ferrées, sentiers pédestres, routes et cours d'eau notamment. « Tous ces éléments constitutifs sont engagés dans un jeu de relations multiscalaires et polycentriques qui récupèrent la complexité de l'armature urbaine historique et ses règles génétiques de transformation » (Paquot, 2016a: 10). Ainsi, la structure urbaine souhaitée par cette vision conceptuelle vient se séparer de la lecture de la ville de type centre-périphérie pour adopter une structure non hiérarchisée et réticulaire.

Concernant sa structure économique, il est question de profiter des outils technologiques modernes afin de mettre en valeur les caractéristiques territoriales locales. L'objectif est de produire le plus localement possible et de créer des emplois au sein même de la biorégion urbaine, diminuant ainsi les déplacements excessifs dus à l'emploi. On tente, par la **biorégion urbaine**, de donner le plus de moyens possible aux habitants de s'autogérer de la façon la plus distancée possible des grands réseaux internationaux marchands et technologiques en favorisant la production locale et les échanges par le biais d'un réseau urbain non hiérarchisé et bien structuré.

Le dernier élément digne de mention dans la vision de la **biorégion urbaine** concerne son système de gouvernance ultra-décentralisé. En effet, Alberto Maghagni revendique la mise en place d'autogouvernements locaux dans chaque biorégion. Aussi, chaque municipalité serait autogouvernée et alimentée dans sa réflexion par une approche participative active.

Ainsi se construirait un système politique complexe de localités autonomes entrant ou non, selon la pertinence, en relations politiques les unes avec les autres au sein d'une unité biorégionale. Le système proposé, en donnant davantage de pouvoirs aux municipalités, n'exclut toutefois pas totalement l'existence d'entités de gouvernances aux échelles supérieures. « Les formes de subsidiarité interscalaires sont réalisées de manière intégrale en activant des modèles de fédéralisme municipal solidaire, des réseaux d'échanges solidaires et coopératifs entre les villes, régions, entités supranationales » (Maghagni, 2014: 148).

Le concept de **biorégion urbaine**, par sa proposition de changement total de paradigme, peut être considéré par certains comme une utopie naïve, par d'autres comme un projet révolutionnaire et nécessaire. Modèle également associé à l'école de la décroissance de Serge Latouche (2007), la **biorégion urbaine** s'est attiré certaines critiques de la part d'esprits plus pragmatiques ou conservateurs. Ainsi, l'anthropologue Régis Meyran, sans fermer les yeux sur la bonne volonté derrière ce modèle urbain, émet notamment des doutes sur les questions d'autosuffisance et de souveraineté. Il considère en effet comme irréaliste une sortie aussi radicale des économies locales hors des systèmes d'échanges et de productions mondiales. « Il ne s'agit pas de nier les effets délétères du capitalisme, mais ce type de

fonctionnement autarcique ne risque-t-il pas d'engendrer des inégalités encore plus grandes entre les régions? » (Meryan, 2015: 74).

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Birkland, J. (2002). *Design for sustainability : A Sourcebook of Integrated, Eco-logical Solutions*. Londres : Earthscan.
- Latouche, S. (2007). *Petit traité de la décroissance sereine*. Paris : Fayard.
- Maghagni, A. (2014). *La biorégion urbaine, petit traité sur le territoire bien commun*. Paris : Association Culturelle Eterotopia France.
- Meyran, R. (2015). La biorégion urbaine réinvente la ville. *Sciences humaines*, 40, 72-75.
- Navarro, A. et Garçon, L. (2012). La Société des territorialistes ou la géographie italienne en mouvement. *Tracés*, 1(22), 139-151.
- Paquot, T. (2016a). *Terre urbaine : cinq défis pour le devenir urbain de la planète*. Paris : La Découverte.
- Paquot, T. (2016b). *De la biorégion urbaine*. Repéré à <http://www.reseau-territorialistes.fr/wp-content/uploads/De-la-bior%C3%A9gion-urbaine-Texte-de-Paquot.pdf>.
- Urbain (1943). Dans Augé, C., Augé P. (dir.), *Le nouveau Petit Larousse illustré*. Paris : Librairie Larousse.

BRUXELLISATION

Raphaël Collongues

DÉFINITIONS

« Le néologisme « **bruxellisation** » apparaît dans les années 1970 pour qualifier les ravages causés par la destruction de quartiers populaires et du patrimoine architectural à travers une politique menée par l'État national et favorisant la promotion d'immeubles de bureaux et les aménagements routiers ».

(Comhaire, 2012: 10)

« Dans le jargon international, le terme « **bruxellisation** » désigne le développement anarchique et incontrôlé d'une ville soumise à la pression des promoteurs, en référence à ce qui a été commis à Bruxelles, principalement dans les années 60 et 70 ».

(Juliette et Victor magazine, 2009)

CONTEXTES D'UTILISATION

« Le mot « **bruxelliser** » est entré dans le vocabulaire courant des urbanistes et des architectes. Il trahit une dure réalité, celle qui donne la primauté aux errances urbanistiques au détriment du patrimoine et du plaisir de vivre en ville ».

(Le journal des arts, 1996)

« Des dépôts d'archives, centres d'études, musées, associations et comités de quartiers œuvrent pour la (re)connaissance du patrimoine urbain. Mais selon l'ARAU [Atelier de recherche et d'action urbaines], « la **bruxellisation**, bien que moins flagrante aujourd'hui, est toujours à l'œuvre et le nombre important d'immeubles vides et non habités en est le symptôme le plus visible et le plus honteux ».

(Juliette et Victor magazine, 2009)

« Le patrimoine architectural urbain existe; cette réalité est incontournable. Il est constitué de strates historiques – particulièrement enchevêtrées à Bruxelles – et il s'enrichit régulièrement de nouveaux objets. Ces architectures existantes nécessitent soins et entretiens réguliers pour conserver tous leurs attraits. C'est la négligence qui engendre la dépréciation, la laideur... elle est l'ennemie du patrimoine et de l'architecture. C'est une simple question d'éducation, de politesse, de respect des biens et du cadre de vie. Et à Bruxelles, dans les années 70 et 80, on a beaucoup manqué de respect au patrimoine et à l'architecture; c'est une des facettes de la **bruxellisation** ».

(Demeter, 2009: 453)

REMARQUES

Ce terme – ou *néologisme*, prend naissance à partir de 1958 et l'Exposition universelle de Bruxelles (Jacobs, 2004: 290). Il se poursuivra et prendra alors tout son sens dans les années 1960-1970 dans une ville en proie à de profondes transformations de son centre-ville. Cette transformation se fait dans un contexte de tertiarisation de l'économie bruxelloise. En effet, au détriment de l'habitation, des immeubles de bureaux et d'administrations fleurissent dans la ville le long des nouveaux axes de circulation. L'Europe rentre ainsi dans l'ère de la voiture, où la ville elle-même doit s'y conformer. Ce nouveau Bruxelles, est le fruit du « projet Manhattan » où : « (...) Il s'agissait de raser purement et simplement, au nom de l'utilité publique et en extrême urgence, 53 hectares de tissu urbain pour reproduire au niveau de la capitale belge un quartier d'affaires semblable à celui de New York, relié au reste du continent par hélicoptère et autoroutes » (Quartier Nord, s/d). Il y a, de la part des autorités bruxelloises un véritable laissez-faire ou le secteur privé aura la main mise sur le futur de Bruxelles. Le but est clair, faire de la Capitale, une métropole moderne, ouverte sur le monde et surtout une ville connectée au reste du pays et du continent (La Libre, 2008).

Bien que **Bruxellisation** se retrouve dans plusieurs sources, il est important de dire qu'il s'agit d'un terme encore en phase de conceptualisation. Il s'agit d'un terme bien peu courant dans la littérature scientifique, bien qu'abondante dans celle populaire ou contemporaine. En effet, ce néologisme se retrouve notamment dans les guides touristiques, l'histoire populaire et surtout dans le journalisme, comme en témoigne la bibliographie (Doucet, 2015: 175).

De plus, il s'agit d'un terme polysémique. **Bruxellisation** s'explique également dans un contexte politique où Bruxelles est décrite comme pro-européenne étant donné la présence des sièges du Conseil européen et de la Commission européenne dans la capitale belge. De plus, Bruxellisation arbore une connotation linguistique vis-à-vis de la communauté néerlandophone (flamand) de la ville qui tend à s'estomper au profit de celle francophone (wallon). Dans ce contexte, on parle de « **Bruxellisation** de Bruxelles ».

Finalement, ce terme (malgré sa définition « urbanistique » différente) fait écho à d'autres néologismes composés avec des noms de villes. Nous pouvons parler des termes de *Hongcouver* (immigration à Vancouver en provenance de Hong Kong dans les années 1980 et 1990) ou encore de *Vancouvérisme* ou *Vancouverism* (phénomène d'urbanisme et d'architecture propre à Vancouver se caractérisant par une grande population résidentielle vivant dans le centre-ville avec des développements à usage mixte, généralement avec une base commerciale de taille moyenne et des tours résidentielles étroites et de grandes hauteurs ainsi qu'une dépendance importante à l'égard du transport en commun de masse).

Étymologie : n. f. Constitué du nom propre « *Bruxelles* » (capitale de la Belgique) et du suffixe « *isation* » induisant l'idée de transformation.

ÉQUIVALENT

Anglais : *brusselisation*, *brusselization*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Comhaire, G. (2012). Activisme urbain et politiques architecturales à Bruxelles : le tournant générationnel. *L'Information géographique*, 76(3), p. 9-23.
- Demeter, S. (2009). *Patrimoine et architecture : transcender la Bruxellisation*. Dans P. Dejemeppe, C. Mouchart, C. Piersotte, F. Raynaud et D. Van de Putte (dir.), *Bruxelles [dans] 20 ans*, 7, 454-468. Cahier de l'Agence de Développement Territorial pour la région de Bruxelles-Capitale.

- Doucet, I. (2015). *The Practice Turn in Architecture: Brussels after 1968* (1^{er} éd.), Éditions Routledge.
- Jacobs, R. (2004). *Une Histoire de Bruxelles*. Éditions Racine.
- Juliette et Victor magazine (2009). *La bruxellisation*. Repéré à <http://www.jvmagazine.be/jv-magazine/contact/28-culture/493-bruxellisation-patrimoine-urbain>
- La Libre (2008). « *Bruxellisation* » et internationalisation. Repéré à <https://www.lalibre.be/archive/bruxellisation-et-internationalisation-51b89a21e4b0de6db9b2178b>
- Le journal des arts. (1996). *Les ravages de la Bruxellisation*. Repéré à <https://www.lejournaldesarts.fr/actualites/les-ravages-de-la-bruxellisation-101738>
- Quartier Nord (s. d.). *Projet Manhattan*. Repéré à <http://www.quartiernord.be/fr/index.html>
- Techno-science (s. d.). *La bruxellisation*. Repéré à <https://www.techno-science.net/definition/7013.html>

CANYON URBAIN

Olivier Cyr

DÉFINITIONS

« Disposition linéaire et concentrée d'édifices très élevés, de part et d'autre d'une voie de circulation, en milieu urbain ».

(Office québécois de la langue française, 2012b)

« Voie urbaine dont l'encaissement entre des bâtiments provoque des difficultés en matière d'environnement ou de radiocommunication ».

(Commission générale de terminologie et de néologie, 2015)

CONTEXTES D'UTILISATION

*« The pattern of airflow in the UCL is a 'composite of wakes, deflections and channelings produced by buildings and their relative dispositions' (Pasquill, 1971: 454). In view of these complexities, the **urban canyon** model is accepted as a good approximation to reality, representing what is common to city streets and those features that make individual streets unique ».*

(Mills, 1989: 4)

« Aujourd'hui comme hier, les projets de prolongement ou de construction soulèvent la controverse au moment de leur annonce. Le prolongement de l'autoroute Ville-Marie, vers l'est, sur la rue Notre-Dame, ne fait pas exception. La création d'un véritable **canyon urbain** abîmera de façon définitive le lien historique des quartiers populaires de l'est de Montréal avec le port et a fortiori le fleuve. »

(Tomas, 2002: 63)

« Une expérience a été réalisée à Londres afin de mesurer la différence de température de deux parois murales situées dans le même **canyon urbain**, toutes deux recevant le même taux de rayonnement solaire. L'un des murs était fait d'un matériau à haut albédo (0,50) et l'autre, d'un matériau foncé à faible albédo (0,03). »

(Giguère et al., 2009: 30)

REMARQUES

Le **canyon urbain** présente une analogie avec le canyon, qui est une « vallée encaissée entre de hauts versants abrupts, généralement avec un cours d'eau coulant au fond » (Office québécois de la langue française, 2012a), ce qui évoque un paysage urbain entouré de façades imposantes avec de l'activité au sol tel qu'observé dans les grandes villes. Le terme s'emploie de manière péjorative en raison des répercussions en ce qui a trait à l'environnement, à la

santé et aux télécommunications. Les microclimats qu'engendrent ces canyons sont étudiés plus en profondeur dès les années 1970, à une période où la hauteur des immeubles, l'usage de la voiture et la densité de population connaissent une forte croissance.

Le phénomène du **canyon urbain** se calcule principalement par la proportion entre la hauteur des immeubles et la largeur des rues, le vent, l'albédo des surfaces, l'orientation du bâti et la géométrie des immeubles. (Ouarda, 2008) Ces facteurs nuisent à la circulation de l'air et de la chaleur, notamment en enfermant les émanations de voitures et en concentrant la lumière du soleil entre les immeubles. (Wang et Ho, 2013) Bien que le soleil n'illumine que durant une portion de la journée en raison de l'ombre, la chaleur conservée en surface suffit à la formation d'îlots de chaleur.

À l'aide de calculs physiques et mathématiques, le **canyon urbain** propose un modèle permettant d'évaluer la qualité de l'air en fonction de la réflectivité des surfaces et de la diffusion des polluants en milieu urbain. Ce type d'étude prouve entre autres son efficacité en matière de climatologie et de santé publique. (Vardoulakis et al., 2003)

Les planificateurs urbains font face à l'impact des **canyons urbains** dans la conception des villes. On compte parmi les mesures envisageables l'usage de matériaux de construction peu réfléchissants de couleur claire, l'étalement du couvert forestier, la décongestion du trafic automobile et le dégagement du ciel dans le tissu urbain. (Fueyo-Rodriguez et al., 2017)

Étymologie :

Canyon : Premier usage datant de 1834. Dérivé du substantif espagnol américain *cañón*. Possiblement une évolution du substantif en ancien espagnol *callón*, s'accoutumant à *calle*, qui signifie « rue » en espagnol. Originaire du latin *callis*, qui signifie « sentier », « chemin ». (Merriam-Webster, s. d.)

Urbain : Du latin *urbanus, urbs*, qui signifie « ville ». (Wiktionnaire, s. d.)

ÉQUIVALENT

Anglais : *street canyon, urban canyon, urban street canyon*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Commission générale de terminologie et de néologie. (2015). Vocabulaire de l'équipement et des transports (liste de termes, expressions et définitions adoptés). Dans Journal officiel de la République française. Repéré à https://www.sft.fr/clients/sft/telechargements/news/fichier/1448_f2_terminologie_equipements_transports.pdf

Fueyo-Rodriguez, D., Vandervelde, L., et Van Bocxlaer, B. (2017). L'îlot de chaleur urbain. Repéré à [https://sciences.brussels/printemps/download/dossier_peda_2017/8-Lilot-de-chaleur-urbain- David.Fueyo-Rodriguez@ulb.ac_.be-Laurent.Vandervelde@ulb.ac_.be- Benjamin.Van_.Bocxlaer@ulb.ac_.be-Julien.Andre@ulb.ac_.be_.pdf](https://sciences.brussels/printemps/download/dossier_peda_2017/8-Lilot-de-chaleur-urbain-David.Fueyo-Rodriguez@ulb.ac_.be-Laurent.Vandervelde@ulb.ac_.be-Benjamin.Van_.Bocxlaer@ulb.ac_.be-Julien.Andre@ulb.ac_.be_.pdf)

Giguère, M., Direction des risques biologiques, environnementaux et occupationnels, et Institut national de santé publique du Québec (INSPQ). (2009). Mesures de lutte aux îlots de chaleur urbains. Institut national de santé publique du Québec (INSPQ). Repéré à https://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/988_MesuresIlotsChaleur.pdf

Merriam-Webster. (s. d.). Canyon. Dans Merriam-Webster.com dictionary. Repéré à <https://www.merriam-webster.com/dictionary/canyon>

- Mills, G. M. (1989). Simulation and measurement of the heat exchange between the urban canopy and boundary layers [Ohio State University, Graduate School]. Repéré à https://etd.ohiolink.edu/apexprod/rws_etd/send_file/send?accession=osu1487672245901056&disposition=inline
- Office québécois de la langue française. (2012a). Canyon. Dans Grand Dictionnaire terminologique. Repéré à http://gdt.oqlf.gouv.qc.ca/ficheOqlf.aspx?Id_Fiche=26520934
- Office québécois de la langue française. (2012b). Canyon urbain. Dans Grand Dictionnaire terminologique. Repéré à http://gdt.oqlf.gouv.qc.ca/ficheOqlf.aspx?Id_Fiche=26519882
- Ouarda, M. (2008). L'influence de la réflectivité des matériaux (albédo) sur la modification du microclimat et le confort thermique extérieur dans un canyon urbain [Université Mentouri, Constantine]. Repéré à <http://archives.umc.edu.dz/bitstream/handle/123456789/8780/MAN5109.pdf?sequence=1>
- Tomas, F. (2002). Espaces publics, architecture et urbanité de part et d'autre de l'Atlantique. PU Saint-Etienne. Repéré à <https://books.google.ca/books?id=9AD1VbK0Bp4C&pg=PA63&dq=%22canyon+urbain%22%3C&hl=en&sa=X&ved=2ahUKEwip0fO7pMzuAhWyc8KHSvHCagQ6AEwB3oECAkQA#v=onepage&q=%22canyon%20urbain%22&f=false>
- Vardoulakis, S., Fisher, B. E. A., Pericleous, K., et Gonzalez-Flesca, N. (2003). *Modelling air quality in street canyons : A review. Atmospheric environment, 37*(2), 155-182.
- Wang, A., et Ho, B. (2013). *Characterizing Potential Urban Street Canyons in Downtown Vancouver*. Repéré à <https://ibis.geog.ubc.ca/courses/geob370/students/class13/bho/>
- Wiktionnaire. (s. d.). Urbain. Dans *Wiktionnaire : Le dictionnaire libre*. Repéré à <https://fr.wiktionary.org/wiki/urbain#%C3%89ymologie>

CAPSULE

Martin Pes-Morissette

DÉFINITIONS

« Le mot *capsule* évoque habituellement soit une capsule contenant des médicaments ou les quartiers d'un astronaute. La **capsule** mentionnée ici est une capsule sans laquelle ce qui y est contenu serait parfaitement dénué de sens. Par exemple, un vaisseau spatial est une telle **capsule** ».

(Kurokawa, 1977: 75, *traduction libre*)

« Même si le concept de la capsule aux dimensions métaphoriques n'était pas clairement défini au Japon, il représentait initialement, de la même manière qu'en Grande-Bretagne, une unité de vie compacte, mobile, entièrement équipée et ergonomique avec une durée de vie intégrée, ainsi qu'une unité monofonctionnelle (sanitaire, cuisine, élément de mobilier, etc.) avec les mêmes caractéristiques ».

(Šenk, 2013: 353, *traduction libre*)

CONTEXTES D'UTILISATION

« La Nakagin **Capsule** Tower n'est pas strictement une expression architecturale d'un immeuble, c'est une expression des 144 personnes qui résident dans ses 144 unités ».

(Kurokawa, 1977: 31, *traduction libre*)

« L'attrait de l'architecture mobile et portable est mondial et vieux de plusieurs siècles. Des tentes du désert des Bédouins aux **capsules** argentées de la remorque Airstream, l'architecture mobile a inspiré les designers avec ses caractéristiques singulières de légèreté, de fugacité et de praticité ».

(Siegal, 2008, *traduction libre*)

« La **capsule** de survie est un système de sécurité personnelle (PSS) en instance de brevet conçu comme une boule sphérique pour se protéger contre les tsunamis, les tornades, les ouragans, les tremblements de terre et les ondes de tempête ».

(Survival-Capsule, 2011, *traduction libre*)

REMARQUES

Le terme *capsule*, dans le domaine de l'architecture et de l'urbanisme, aurait été utilisé pour la première fois avec les *Nakagin Capsule Tower* de l'architecte japonais et l'un des fondateurs du mouvement du « métabolisme », Kisho Kurokawa, à Tokyo, en 1972. Mais selon Peter Šenk, l'origine du concept des **capsules** daterait d'aussi loin qu'avant la Deuxième Guerre mondiale (Šenk, 2013: 352).

Bien que les **capsules** de Kisho Kurokawa suivent le mouvement du métabolisme qui se veut transformable, remplaçable et modulaire, pour lui, les **capsules** ont une tout autre définition, celle d'isoler l'individu du monde extérieur

qui se veut linéaire et ainsi protéger son individualité. Il fait la comparaison avec la capsule spatiale qui se veut de protéger les astronautes.

Depuis la création de *Nakagin Capsule Towers*, le terme “**capsule**” a été très utilisé au Japon avec les hôtels capsules, mais le terme est encore très peu utilisé en Amérique du Nord ainsi qu’en Europe. En 2008, dans son livre *More Mobile: Portable Architecture For Today*, Jennifer Siegal compare la remorque Airstream à une **capsule** qui ressemble littéralement à une **capsule** de médicament avec sa forme arrondie. Son article, qui parle d’architecture mobile, fonctionne très bien avec le mouvement du métabolisme. Selon Kurokawa, les **capsules** sont définies par ce qui s’y trouve et ce qui s’y passe à l’intérieur. Dans la même lignée, Michael Mehaffy parle de l’action isolée des capsules, faisant référence aux véhicules, aux boutiques et autres espaces individuels fermés.

Selon Kurokawa, en contradiction, les **capsules** se veulent détachées de leur environnement et en même temps, elles y sont incluses. Sur le bord des plages, les **capsules** de survie contre les tsunamis se détachent du paysage tout en y étant incluses. Ces nombreuses **capsules** distancées les unes des autres permettent de s’y réfugier en cas de cataclysme naturel. Sur le site du parc Paul-Ouellette à Montréal, ancienne carrière et site d’enfouissement, la firme d’architecture Lemay et la firme de design Morelli ont conçu des **capsules** qui permettent aux personnes autorisées d’avoir accès aux puits de captage de ce site en réhabilitation environnementale. Bien que semblable aux **capsules** de survie contre les tsunamis, la fonction intérieure est totalement différente.

La **capsule** est donc principalement un habitacle pour une personne, transportable, modulable et remplaçable, qui peut avoir différentes fonctions selon ce qu’il y a à l’intérieur. Bien que nous retrouvions déjà la **capsule** dans le domaine de l’architecture, l’urbanisme et même le plein air, cette définition de la capsule n’est pas encore incluse dans les grands dictionnaires. Elle reste dans le domaine de la métaphore. Mais avec l’individualisation et l’anxiété qui prend de l’ampleur, nous retrouverons davantage ce genre de **capsule** dans les futurs designs urbains.

Étymologie : Du latin *capsŭla*, qui signifie « petite boîte » ou « petit coffre ».

ÉQUIVALENT

Anglais : *capsule*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Charlton T. Lewis, Charles Short (1879). *A Latin Dictionary*. Repéré à <http://www.perseus.tufts.edu/hopper/text?doc=Perseus:text:1999.04.0059:entry=capsula>

INDEX DESIGN - Événements, Lorène Copinet, 2017

Jennifer Siega (2008). *More Mobile: Portable Architecture For Today*. Repéré à http://www.publishedart.com.au/bookshop.html?book_id=4618

Kisho Kurokawa (1977). *Metabolism in Architecture*. Studio Vista.

La langue française (2020). Repéré à <https://www.lalanguefrancaise.com/dictionnaire/definition/capsule>

Le parc Frédéric Back : une réhabilitation tout en douceur. Repéré à <https://www.index-design.ca/article/le-parc-frederic-back-une-rehabilitation-tout-en-douceur>

Peter Šenk(2013). *The Concept of Capsule Architecture as Experiment*. Prostor, 21(2). p.351-361

Survival Capsule (2011). Repéré à <http://survival-capsule.com/>

CARTE MENTALE

Ipek Epikmen

DÉFINITIONS

« Une **carte mentale** [...] peut être définie en termes généraux comme une représentation graphique simplifiée et subjective du monde appréhendé par un individu. Ainsi, la **carte mentale** doit être reconnue comme un sous-ensemble appartenant au domaine plus complet de la « structure cognitive », du « schéma » ou de « l'image ».

(Tuan, 1975)

La **carte mentale** est essentiellement un élément descriptif ou désignatif qui implique une connaissance environnementale et spatiale concernant la taille, l'emplacement, la forme et la disposition des phénomènes. À cela doit être ajouté un composant spatial appréciatif qui reflète « un sens attaché à, ou évoqué par, la forme physique »⁵ (Potter, 1983: p.251).

CONTEXTES D'UTILISATION

« La ville est d'autant une représentation collective qu'elle est un assemblage de rues, places et bâtiments. Nous discernons les ingrédients principaux de cette représentation en étudiant non seulement la **carte mentale** d'un individu spécifique, mais en observant ce qu'est partagé entre les individus »

(Milgram, 1970 : p.46)⁶

REMARQUES

En 1913, Charles Trowbridge a conceptualisé un lien entre la capacité des individus à s'orienter et se déplacer et la « cartographie mentale » comme support de cette capacité, il est le premier à se questionner sur les images spatiales que les gens ont dans leur tête (Gould, 1973; Gueben-Venière, 2011). En 1948, le psychologue américain Edward Tolman définit formellement le terme de « **carte mentale** » (ou « carte cognitive »)⁴ dans son étude examinant la relation entre la perception de l'environnement et le comportement chez les rats et les hommes (Gieseking, 2013).

À partir de la deuxième moitié du 20^e siècle, les sciences de l'aménagement commencent de plus en plus à s'intéresser à la psychologie environnementale, soit la perception des personnes de leur environnement, et les différentes dynamiques relationnelles entre cet environnement et leur comportement (Gieseking, 2013). C'est l'architecte et urbaniste Kevin Lynch qui introduit le concept des **cartes mentales** comme un outil de représentation des perceptions

5 « A mental map, [...], may be defined in broad terms as a simplified, subjective graphical representation of the world as cognised by an individual. As such, the mental map must be recognised as merely a subset of the more rounded 'cognitive structure', 'schemata' or 'image' (Tuan, 1975). The mental map is, in fact, basically a descriptive or designative component which involves environmental-spatial knowledge concerning the size, location, shape and disposition of phenomena. To this must be added a basically aspatial appraisive component which reflects "the meaning attached to, or evoked by, the physical form" (Pocock and Hudson, 1978, p. 68) » (Potter, 1983 : p.251)

6 « A city is as much a collective representation as it is an assemblage of streets, squares, and buildings. We discern the major ingredients of that representation by studying not only the mental map in a specific individual, but by seeing what is shared among individuals. » (Milgram, 1970 : p.46).

et dynamiques spatiales apportant des informations qui aideront la prise de décision dans l'aménagement urbain (Gueben-Venière, 2011, Lynch, 1960).

À travers sa recherche exhaustive auprès des enfants, Lynch (1977) fait l'usage des cartes mentales afin d'obtenir des représentations graphiques de leur perception de leur milieu de vie, pour but d'évaluer la qualité de l'environnement perçue (Lynch, 1977). Il propose un cadre méthodologique adaptatif soulignant la flexibilité de cette méthode. Cette méthode de recherche qualitative et son analyse doivent s'adapter aux localités où elles sont menées (Lynch, 1977). La réalisation des **cartes mentales** se fait conjointement à des entrevues semi-structurées qui peuvent être consolidées par d'autres méthodes visuelles et verbales (Giesecking, 2013; Literat, 2013; Lynch, 1977; Young et Barrett, 2001). Parmi les informations importantes à extraire se trouvent les mouvements quotidiens, les dangers et les frustrations ressentis, les changements perçus passés et à venir, et les lieux et destinations préférés, qui serviront par exemple à identifier les lieux problématiques, les opportunités et les phénomènes, mais aussi à évaluer l'efficacité des politiques en place et en suggérer de nouveaux (Gould, 1973; Lynch, 1977).

Les **cartes mentales** sont utilisées dans divers domaines s'intéressant à la perception environnementale des individus. Comme susmentionnées, elles sont souvent utilisées comme méthode de recherche auprès des enfants, s'étant avérées particulièrement efficaces grâce à leur nature simple, interactive et ludique (Giesecking, 2013; Literat, 2013; Lynch, 1977; Potter et Wilson, 1991; Young et Barrett, 2001). De plus l'utilisation de cet outil est à la portée de tous vu qu'il ne nécessite pas beaucoup de ressources ni la capacité de lire (Literat, 2013; Lynch, 1977). Ce sont ces qualités entre autres qui leur donnent une grande importance dans l'étude des populations marginalisées, leur analyse permettant d'articuler des récits complexes et souvent 'invisibles' (Giesecking, 2013). Les **cartes mentales** sont aussi utilisées dans les études anthropologiques et ethnographiques, et en ethnocentrisme (Saarinen, 1973; Tuan, 1990; Young et Barrett, 2001).

Parmi les limites de cet outil de recherche est évoquée la difficulté du choix de l'échantillon de la population qui pourrait résister à la généralisation, la capacité des participants à dessiner qui peut générer une réticence à l'engagement, certains effets de groupe qui pourraient être néfastes à cet exercice (ex : émulation stylistique, effet Hawthorne), et une résistance des participants à divulguer des informations personnelles, d'où l'importance d'établir des rapports de confiance (Lynch, 1977) (Literat, 2013; Giesecking, 2013).

Étymologie :

Carte : n. f. (lat. *charta*) Du grec ancien χάρτης *kartès* « feuille de papyrus ou de papier » (Carte, s. d.).

Mental : adj. Du latin *mentalis* « de l'intellect, de l'âme », dér. de *mens* « principe pensant, activité de la pensée, esprit, intelligence » (Mental, s. d.).

ÉQUIVALENT

Anglais : *cognitive mapping*, *mental sketch mapping*

Note : Il est important de noter que plusieurs termes interchangeables à la « **carte mentale** » existent. Cependant le choix du terme reste subjectif aux auteurs et leurs disciplines (Kitchin, 1994; Giesecking, 2013). En anglais, nous retrouvons les termes *cognitive mapping* et *mental sketch mapping*. (En français le terme « carte cognitive » est un faux ami synonyme de « carte heuristique », qui est utilisé principalement dans le domaine de la psychologie). On le retrouve aussi dans le domaine de projet participatif sous la forme de « cartographie participative », *participatory mapping* en anglais (Literat, 2013).

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Carte (s.d) Dans Wiktionary. Repéré à <https://fr.wiktionary.org/wiki/carte>
- Gieseeking, Jack Jen. 2013. Where We Go from Here: The Mental Sketch Mapping Method and Its Analytic Components. *Qualitative Inquiry*, 19(9): 712-724.
- Gould, P. R., Ed. (1973). On Mental Maps. *Image and Environment: Cognitive Mapping and Spatial Behavior*. London, Edward Arnold.
- Kitchin, R. (1994). Cognitive Maps: What are They and Why Study Them? *Journal of Environmental Psychology*, 14, 1-19.
- Literat, I. (2013). Participatory mapping with urban youth: the visual elicitation of socio-spatial research data. *Learning, Media and Technology*, 38(2): 198-216.
- Lynch, K. (1960). *The Image of the City*. Cambridge, Massachusetts : MIT Press.
- Lynch, K. et Banerjee, T. (1977). *Growing up in cities: studies of the spatial environment of adolescence in Cracow, Melbourne, Mexico City, Salta, Toluca, and Warszawa*. Cambridge, Massachusetts : MIT Press
- Mentale (s. d.) Dans le Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales. Repéré à <https://www.cnrtl.fr/etymologie/mental>
- Milgram, S. Ed. (1970). Psychological Maps of Paris Dans Gieseeking, J. J., et coll. (2014). *The people, place, and space reader*. New York : Routledge.
- Potter, R. B. (1983). Congruence between space preferences and sociodemographic structure in Barbados, West Indies: the use of cognitive studies in third world urban planning and development. *Geoforum*, 14(3): 249-265.
- Potter, R. B. et M. Wilson (1991). Indigenous Environmental Learning in a Small Developing Country: Adolescents in Barbados, West Indies. *Singapore Journal of Tropical Geography*, 11(1): 56-67.
- Saarinen, T. F., Ed. (1973). Student Views of the World. *Image and Environment: Cognitive Mapping and Spatial Behavior*. London, Edward Arnold.
- Servane Gueben-Venière (2011). En quoi les cartes mentales, appliquées à l'environnement littoral, aident-elles au recueil et à l'analyse des représentations spatiales? *EchoGéo*, 17.
- Tuan, Y.-F. (1975). Images and Mental Maps. *Annals of the Association of American Geographers*, 65(2), 205-212.
- Tuan, Y.-F. (1990). *Topophilia: a study of environmental perception, attitudes, and values*. New York : Columbia University Press.
- Young, L., et Barrett, H. (2001). Adapting visual methods: action research with Kampala street children. *Area*, 33(2), 141- 152.

CHARRETTE

Chaïma Ben

DÉFINITIONS

« Une activité très ciblée visant à obtenir le consensus des participants, à élaborer des objectifs de conception précis et des solutions propres à un projet, à motiver les participants et les intervenants à s'engager vers l'atteinte de ces objectifs. Les participants représentent tous les groupes qui peuvent influencer les décisions de conception du projet ».

(Lindsey et coll., 2003: 10)

« Une **charrette** de design est une façon de profiter de l'expertise de plusieurs spécialistes – architecture, design, urbanisme, architecture de paysage, etc. – sans pour autant mener à l'attribution d'une commande. La **charrette** prend souvent la forme d'un atelier de design qui permet d'explorer de nouvelles idées et qui favorise une meilleure planification des projets. La **charrette** se déroule sur une période limitée. Des équipes multidisciplinaires de concepteurs sont invitées à élaborer des propositions. Outil de concertation, la charrette est une procédure qui permet de tenir un débat d'idées entre les parties prenantes d'un projet ».

(Boucher, 2010: 3)

CONTEXTES D'UTILISATION

« Le groupe de suivi a participé, finalement, à une **charrette** de design urbain (ou une session intensive d'aménagement participatif). Cet exercice collaboratif de conception avait pour but de mettre en commun les compétences de tous les intervenants impliqués dans la démarche pour élaborer un plan de quartier à la fois souple, innovant et suffisamment précis pour guider la prise de décision avant, pendant et après le développement. Il s'agissait donc de concevoir, durant une courte période, un plan de quartier fondé sur les orientations, les objectifs et les moyens d'action ayant fait l'objet d'un consensus lors des étapes précédentes de la démarche participative »

(GIRBa, 2006: 23)

« *New Urbanism* est pour sa part un manifeste en faveur de la ville dense et non motorisée. Si ce courant a été très critiqué pour avoir commis Celebration, la ville de Walt Disney, et sa compromission avec les *Gated Communities*, Cynthia Ghorra-Gobin reste beaucoup plus nuancée dans le bilan qu'elle dresse de ce courant en 2004. Son influence est réelle : il est notamment à l'initiative des **charrettes**, sessions intenses de conception substantielle et formelle, en collaboration étroite avec tous les acteurs intéressés par un projet, au premier plan desquelles sont placés les habitants. Cette méthode, qui tire son nom du *coup de feu* de dernière minute avant le *rendu* du projet – transporté en charrette à bras à travers les rues de Paris pour l'affichage *in extremis* dans la Melpomène de l'École des Beaux-Arts, est une alternative stimulante aux méthodes conventionnelles de planning, tenant la plupart du temps très à

distance les populations directement concernées par l'aménagement en cours d'étude puis de réalisation ».

(Pinson, 2014: 11)

« Duany a fait un geste en direction de la planification participative par son approbation de la participation des citoyens à travers la **charrette**, un long atelier de conception qui a permis de fournir les détails de son approche ».

(Fanstein, 2000: 462, *traduction libre*)

REMARQUES

« Au cours du 19^e siècle, les étudiants de l'École des beaux-arts de Paris voyageaient ensemble en voiture envoyée pour récolter leurs projets finaux d'art et d'architecture. Dans la voiture, en route pour l'école, les étudiants travaillaient frénétiquement, en collaboration, pour compléter et améliorer ces projets. La signification du mot a évolué et inclut maintenant un rassemblement d'idées ou une séance intensive de remue-méninges »

(Lindsey et coll., 2003: 10)

Bien que la **charrette** tienne ses origines d'un rendu des étudiants d'architecture des Beaux-Arts de Paris, son utilisation au cours des dernières années est attribuée à un modèle collaboratif de design (Boucher, 2010). La charrette est un modèle de participation qui a pris son ampleur en Amérique du Nord avec les pratiques du nouvel urbanisme (*new urbanism*) (Pinson, 2014). C'est à travers les pionniers du nouvel urbanisme tels que Andrés Duany et Peter Calthorpe qu'on observe l'utilisation de la charrette comme méthode de conception (Ward et McCann, 2011). Ces urbanistes ont encouragé la participation des différents acteurs impliqués dans l'organisation d'un quartier sous les principes du nouvel urbanisme. Ils présentent la **charrette** comme une session intensive vers un consensus commun entre les parties prenantes incluant les citoyens (Macleod, 2013).

Selon le projet la charrette peut prendre différentes formes, elle est généralement utilisée par les urbanistes et designers, architectes, gouvernements, développeurs privés ou encore des organismes à but non lucratif. Elle peut servir à conceptualiser des plans directeurs d'aménagements, des développements de logements sociaux, des plans régionaux, etc. (NCI, 2010).

À ne pas confondre avec le concours, qui vise à rassembler différentes propositions de projets concrets d'aménagement, sous un processus démocratique, afin de procéder vers une comparaison pour en définir un lauréat (Boucher, 2010).

ÉQUIVALENT

Anglais : *charette*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Boucher, I. (2010). *Les concours d'architecture et les charrettes de design*. Repéré à https://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/observatoire_municipal/veille/architecture_et_design.pdf
- Fanstein, S. (2000). New directions in planning. *Urban Affairs Review*, 35(4), 451-478.
- Groupe Interdisciplinaire de Recherche sur les banlieues (GIRBa) et de l'École d'architecture de l'Université Laval (2006). *Démarche participative pour l'aménagement d'un nouveau quartier universitaire sur le campus de l'université Laval : plan de quartier*. Repéré à <https://www.girba.crad.ulaval.ca/files/girba/myrand-rapport-final.pdf>
- Lindsey, G., Todd, J. et Hayter, S. (2003). *Guide de planification et de conduite de charrettes pour des projets à haut rendement énergétique*. Repéré à <https://www.cmhc-schl.gc.ca/fr/prin/dedu/maeq/upload/Guide-Charrette.pdf>
- Macleod, G. (2013). New Urbanism/Smart Growth in the Scottish Highlands: Mobile Policies and Post-politics in Local Development Planning. *Urban Studies*, 50(11), 2196-2221.
- National Charrette Institute (NCI) (2010). *What is a charrette ?* Repéré à <https://www.sandiego.gov/sites/default/files/gvchardesc081110.pdf>
- Pinson D. (2014). Design urbain, projet urbain, art urbain, composition urbaine... une question de vocabulaire? *Actes du séminaire de design urbain*, 14-15 avril 2014, IUAR, Aix-Marseille Université. Repéré à <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01536095/document>
- Ward, K. et McCann, E. (2011). *Cities assembled : space, neoliberalization, (re)territorialization, and comparison. Mobile Urbanism : cities and policymaking in the Global Age*, 17. Minneapolis : University of Minnesota Press.

CHORÈME

Marie Lambert-Boulianne

DÉFINITIONS

« Un chorème est une structure élémentaire de l'espace, qui se représente par un modèle graphique ».

(Brunet, 1986: 2)

« Les chorèmes sont des structures qui mettent en évidence, à l'aide des schémas, des formes fortes telles que chefs-lieux, axes de propagation etc. ».

(Brunet, s. d.)

CONTEXTES D'UTILISATION

« Le **chorème** est à l'espace ce que le sème est au langage, une structure élémentaire qui, en se combinant à d'autres, donne un paysage ».

(Brunet, 2007: 58-59)

« La **chorématique** me permet de démontrer l'existence en Europe, entre autres structures, d'une vaste mégalopole courant du nord de l'Italie jusqu'au sud de l'Angleterre mais en contournant Paris et l'Île-de-France ».

(Brunet, 2007: 61-62)

REMARQUES

Le terme *chorème* fut inventé en 1980 par le géographe Roger Brunet, qui dirigea ses recherches vers une géographie qui découle de « lois générales (qui peuvent être exprimées sous forme de modèles) et qui étudie des systèmes » (Brunet, s. d.). Brunet (1986) tente, par l'utilisation des chorèmes, de soumettre, de manière graphique, la modélisation de phénomènes ou de lois d'une organisation régionale, représentée surtout, par la plupart des scientifiques, par la formalisation mathématique.

Il traduit l'interprétation spatiale par les **chorèmes** comme étant la représentation des structures dynamiques et fondamentales de l'espace menant à l'élaboration de figures géométriques. La modélisation de l'espace par les chorèmes tente de représenter la configuration spatiale articulée par des mécanismes anthropologiques tels que « l'appropriation, la gestion, la partition, le drainage et l'irrigation (au sens large), la conquête » qui sont eux-mêmes soumis à des forces physiques par exemple « pentes, gradients, échagements, dissymétries, gravité et gravitation » (Brunet, 1986: 2).

En design urbain, la carte est un outil de communication géographique essentiel et les **chorèmes** sont le langage graphique servant à la représentation des distributions et de la dynamique urbaine qui peuvent être utiles dans l'aménagement, la conception et la planification de l'espace (Brunet, 1980).

ÉQUIVALENT

Anglais : *choreme*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Brunet, R. (1980). La composition des modèles dans l'analyse spatiale. *L'espace géographique*, 9(4), 253-265.

Brunet, R. (1986). La carte-modèle et les chorèmes. *Mappemonde*, 86(4), (1986), 2-6. Repéré à <http://www.mgm.fr/PUB/Mappemonde/M486/p2-6.pdf>

Brunet, R. (2007). *Comment je suis devenu géographe*. Paris : Le Cavalier Bleu.

Brunet, R. (s. d.). Dans *Dictionnaire Larousse en ligne*. Repéré à http://www.larousse.fr/encyclopedie/personnage/Roger_Brunet/149718

CHRONOTOPIE

Olivia Bellanger

Charlotte Dokhelar

DÉFINITION

« Comme son nom l'indique, il s'agit d'associer le temps (*chronos*) et le lieu (*topos*), en d'autres termes concevoir le ménagement d'un emplacement à partir de ses usages temporels ».

(Institut d'urbanisme de Paris, 2010)

CONTEXTES D'UTILISATION

« Selon le mot de Thierry Paquot, la **chronotopie**, *complicité entre le temps et l'espace*, commence lorsque l'on pousse son fauteuil pour suivre la course du soleil à la terrasse d'un café. [...] La Neckardrücke de Tübingne voit le matin un flux montant vers la vieille ville et l'université, puis devient un lieu public à part entière, pour redevenir le soir un point de passage vers les quartiers sud de la ville »

(Fayeton, 2000)

« Mais le temps de la ville apporte un autre mode de questionnement à l'urbaniste, celui de la prise en compte de la **chronotopie**, ou encore le temps des habitants, de la ville *24 heures sur 24*, de la disparition des trajets pendulaires au profit d'une ville en éveil permanent mais avec des utilisateurs contrastés selon les heures, les jours, les saisons... en consonance avec la croissante individualisation des besoins sociaux »

(Lussault, 2001: 67)

« **Chronotopies** : le temps a un nouveau rendez-vous avec l'espace et tout le monde est concerné. C'est une nouvelle frontière pour la géographie et la recherche en sciences sociales. C'est un enjeu pour les collectivités qui doivent penser un aménagement dans l'espace et le temps afin d'éviter le développement des conflits, la ségrégation temporelle et les effets négatifs du *temps sévère* qui sépare les groupes et les individus, pour apporter une réponse continue au besoin des habitants ».

(Gwiazdzinski, 2009: 356)

« Peut-être aussi faudra-t-il se résoudre à imaginer, sinon un zonage temporel des activités, tout au moins une qualification temporelle des divers territoires? Cette nouvelle approche de l'aménagement pourrait ainsi dessiner les contours d'une nouvelle conception de l'urbanisme, le **chrono-urbanisme** ».

(Ascher, 1997: 121)

REMARQUES

Les temps sociaux hérités de la révolution industrielle sont aujourd'hui remis en cause. Les femmes travaillent et la structure familiale a évolué. D'un autre côté, la mondialisation et l'économie libérale s'accompagnent d'une accélération de la communication et de la mobilité. La société jadis régulée par les horaires de travail est aujourd'hui soumise à une désynchronisation des temporalités. L'alternance jour/nuit ne semble plus dicter les usages et les pratiques de la ville. Chacun aspire à accroître la maîtrise individuelle de son espace-temps. Cette accélération des rythmes se traduit par le passage à une société de loisir et par l'apparition d'une ville 24 heures sur 24.

Comme l'indique Francis Godard (1997), le citoyen revendique un *nouveau droit* : celui de jouir en tout temps de son environnement urbain. La ville apparaît donc comme multiple, au sens de Luc Gwiazdzinski (2003) plusieurs villes s'entremêlent : la ville qui dort, la ville qui travaille, la ville qui s'approvisionne, la ville qui se divertit. Des conflits apparaissent entre ces différents usagers et la ville ne semble pas toujours adaptée. Il est alors nécessaire d'identifier les intérêts collectifs en matière d'espace-temps urbain et d'élaborer des solutions reconnues comme étant d'intérêt général.

Pour répondre à ces problèmes, l'Italie apparaît comme pionnière dans la recherche et l'expérimentation locale et nationale. Dans les années 90, les bureaux du temps voient le jour et à travers sa *Politiche sui tempi urbani* (politique temporelle, *traduction libre*), l'Italie tente d'améliorer l'accessibilité aux services publics en tenant compte des temporalités et des usages. Le courant se développe en Europe et notamment à Paris où le concept de bureau du temps est repris. Il connaît aujourd'hui une forte accélération avec l'émergence de la ville 24 heures sur 24. Cette dernière correspond à un cas de figure extrême de l'accessibilité continue aux biens, services et espaces offerts par la ville.

Il s'agit de trouver des solutions au décrochage des logiques temporelles et territoriales afin de réguler les temporalités territoriales et de leur permettre de cohabiter. À ce jour, les actions sont orientées sur les thématiques suivantes : l'aménagement de la nuit (aménagement lumière, activités festives), l'accessibilité aux services publics (adaptation des horaires aux besoins, mobilité) et espaces publics malléables (mobiliers urbains, espace multifonctionnel). Par cela, le **chronotopie** s'apparente ici au *chrono-urbanisme* (du grec *chronos* : dieu du temps et de la destinée, et du latin *urbanus* : urbain, dérivé de *urbs* la ville), et un de ses outils de prédilection est les *politiques temporelles*. Le chrono-urbanisme est un terme émergent, qui demande encore à être clairement défini, mais qui est le prolongement du concept de **chronotopie**.

La **chronotopie** est un phénomène récent aux lignes encore floues : « cette introduction du temps dans l'élaboration du programme, puis dans le projet d'urbanisme, en est à son degré zéro, comme en témoignent les expositions des concours d'architecture où l'on montre les propositions hors temps » (Institut d'urbanisme de Paris, 2010). À la vue de la littérature disponible sur ce sujet, le concept apparaît surtout dans les pensées européennes.

Certains courants s'opposent à une ville 24 heures sur 24. Certains scientifiques et écologistes, ainsi qu'une part de la population souhaitent conserver une alternance jour/nuit. Par ailleurs, certains redoutent une perte de repères et une individualisation allant vers une fragmentation sociospatiale (Godard, 1997). D'autres revendiquent, le fait que l'urbanisme soit une pratique spatiale et que cette science n'intervient pas sur l'espace-temps.

Le concept de **chronotopie** est quelques fois assimilé à l'urbanisme temporaire. Cependant, il ne faut pas faire d'amalgame, l'urbanisme temporaire est l'action d'organiser et d'aménager temporairement un espace public afin d'amplifier les usages à court terme et de l'intégrer à des projets urbains sur le long terme. Il n'est donc qu'une composante de la chronotopie.

ÉQUIVALENT

Français : *urbanisme temporel, chrono-urbanisme, chronoaménagement*

Anglais : *chrono-planning, time-oriented urbanism, chronotopia*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Ascher, F. (1997). Du vivre en juste à temps au chrono-urbanisme. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 77, 112-122.

Boulin, J.-Y. (1997). Une ville à temps négociés : recherches et expérimentations sur le temps de la ville en Europe. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 77, 15-21.

Fayetou, P. (2000). Le rythme urbain : élément pour intervenir sur la ville. Paris : L'Harmattan.

Godard, F. (1997). À propos des nouvelles temporalités urbaines. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 77, 6-14.

Gwiazdzinski, L. (2003). *La ville 24 heures sur 24 : regards croisés sur la société en continu*. La Tour-d'Aigues : Éditions de l'Aube.

Gwiazdzinski, L. (2009). Chronotopies - L'évènementiel et l'éphémère dans la ville des 24 heures. *Bulletin de l'Association de géographes français*, 86(3), 345-357.

Institut d'urbanisme de Paris (2010). *L'abc de l'urbanisme*. Paris : Institut d'urbanisme de Paris.

Lussault, M. (2002). L'urbanisme de la chronotopie. *Cahier Millénaire3*, 27, 67-70. Repéré à <https://www.millenaire3.com/publications/cahier-millenaire3-n-27-les-temps-de-la-ville>

CITÉ-JARDIN

Marc-Antoine Gauthier

DÉFINITIONS

« Ville conçue pour une vie et une industrie saines; sa taille, sans être trop grande, permet une plénitude de vie sociale; elle est entourée d'une ceinture rurale; la terre y est propriété publique ou gérée par la communauté ».

(Grand Dictionnaire terminologique, 2012)

« Ville aménagée pour une vie saine, largement pourvue d'espaces verts ».

(TERMIUM Plus, 1999)

CONTEXTES D'UTILISATION

« Peu importe que vous y habitiez ou que vous ne soyez que de passage, notre **cité-jardin** vous charmera en tout premier lieu par la richesse de ses espaces verts. Aux aménagements paysagers de qualité professionnelle qui agrémentent les propriétés privées s'ajoutent une trentaine de parcs et plus de 70 autres espaces verts entretenus par la municipalité. Notre forêt urbaine compte près de 9 600 arbres en sol public et de nombreuses essences triomphent sous nos bons soins; en y ajoutant ceux qui prospèrent sur des terrains privés, Mont-Royal compte autant d'arbres que de résidents ».

(Ville de Mont-Royal, 2020)

« Dès 1903, l'idée de Howard devient réalité avec le concours de Letchworth, à 50 km de Londres, où Raymond Unwin et Barry Parker conçoivent une **cité-jardin**, habitée par Howard lui-même l'année suivante. En 1919, Howard crée une seconde **cité-jardin**, Welwyn, dans laquelle il s'installera en 1921 jusqu'à la fin de sa vie. La création en 1899, de la *Garden city association* s'accompagne d'une diffusion internationale du concept de **cité-jardin**, grâce à divers courants de pensée véhiculant les mêmes idées sociales, et suscitant de multiples expérimentations. Le concept de **cité-jardin** reçoit ainsi un écho qui dépasse rapidement les frontières de l'Angleterre et même de l'Europe pour donner lieu à de nombreuses interprétations différentes à travers le monde (France, Allemagne, Autriche, Hongrie, Belgique, Pays-Bas, Espagne, Italie, États-Unis, Canada, Australie...) ».

(Association régionale des cités-jardins d'Île-de-France, 2019)

REMARQUES

Le concept de la **cité-jardin** (à l'origine le terme anglais *garden-city*) est apparu en 1898 dans un livre de l'urbaniste britannique Ebenezer Howard : *Tomorrow : a Peaceful Path to Real Reform* (Choay, 2021). Howard a créé ce concept en réponse aux conditions de vie des habitants des villes industrielles. De plus, il souhaitait trouver une solution à la réalité de la dépopulation des zones rurales au profit des villes, par l'attrait des industries pour les travailleurs

(Encyclopaedia Britannica, 2012). Ainsi, le concept associait les avantages des villes sans les inconvénients, tout y ajoutant les atouts de la campagne comme la présence de la nature ou encore l'absence de pollution (Choay, 2021). Les terrains étaient aussi propriété de la cité (Choay, 2021).

Selon sa théorie, le centre de la **cité-jardin** comprendrait un centre culturel, un grand parc, des commerces et services ainsi que les institutions comme un hôpital ou des écoles (Choay, 2021; Encyclopaedia Britannica, 2012; Ville de Montréal, 2021). Les habitations d'assez faible densité seraient ensuite localisées au pourtour du centre et des jardins et des avenues plantées relierait les différentes portions de la **cité-jardin** entre elles (Choay, 2021; Encyclopaedia Britannica, 2012; Ville de Montréal, 2021). Ces routes irradieraient du centre vers les extrémités tandis que d'autres voies seraient aménagées de façon concentrique (Choay, 2021, Encyclopaedia Britannica, 2012). Enfin, les industries seraient situées à la périphérie de la ville et auraient accès à un chemin de fer. Le tout serait encerclé par une ceinture verte et des terres agricoles dont les récoltes serviraient à alimenter les habitants de la **cité-jardin** (Choay, 2021; Encyclopaedia Britannica, 2012). Howard avait aussi planifié ces villes pour un nombre maximal de 30 000 habitants. Lorsque ce nombre était atteint, une autre **cité-jardin** était construite à proximité et les deux villes étaient reliées entre elles par un train électrique et des voies routières. D'autres villes étaient ensuite créées pour former un ensemble de **cités-jardins** (Choay, 2021).

Étymologie : Terme composé des mots **cité** (du latin *civitas* (citoyenneté), qui a pris, au fil du temps, le sens du mot ville, qui lui-même provient du latin *villa* et qui signifie ensemble des bâtiments d'une ferme) et **jardin** (du latin (*hortus/gardinus* qui signifie (jardin) clôturé ou encore du francique *gardo* qui signifie clôture). (Antidote, 2021).

ÉQUIVALENT

Anglais : *garden-city*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Antidote. (2021). *Onglet historique des mots cité et jardin*. Récupéré de l'application Antidote.

Association régionale des cités-jardins d'Île-de-France. (2019). *Le concept de cité-jardin*. Repéré à <https://www.citesjardins-idf.fr/tout-savoir-sur-les-cites-jardins/le-concept-de-cite-jardin/>

Choay, F. (2021). *Cité-Jardin*. *Encyclopaedia Universalis*. Récupéré de <http://www.universalis-edu.com/encyclopedie/cite-jardin/>

Encyclopaedia Britannica. (2012). *Garden city*. Repéré à <https://www.britannica.com/topic/garden-city-urban-planning>

Grand Dictionnaire terminologique. (2012). *Cité-jardin*.

Repéré à http://gdt.oqlf.gouv.qc.ca/ficheOqlf.aspx?Id_Fiche=18493142

TERMIUM Plus. (2021). *Cité-jardin*. Repéré à <https://www.btb.termiumplus.gc.ca/tpv2alpha/alpha-fra.html?lang=fra&srchtxt=cité-jardin>

Ville de Mont-Royal. (2020). *La ville*. Repéré à <https://www.ville.mont-royal.qc.ca/fr/ville/vivre/ville>

Ville de Montréal. (2021). *Arrondissement de Rosemont - La Petite-Patrie. La cité-jardin - Historique*. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7357,101957585&_dad=portal&_schema=PORTAL

COMPACITÉ URBAINE

Samia Kitous

DÉFINITIONS

« La compacité réfère à une forme de ville qui est concentrée et fermement unifiée dans ses bâtiments, avec une utilisation des sols consolidée dans une relation physique, étroite et serrée ».

(Golany, 1983: 14)

« La compacité réfère à l'agglomération d'activités urbaines, de fonctions et de résidents avec la proximité et la continuité physiques d'une densité croissante. Elle signifie (1) une densité relativement élevée à l'échelle du quartier, de la communauté, de toute la ville ou même de la métropole et (2) des usages urbains mixtes »

(Burton, 2000, cité dans Eraydin et Tasan-Kok, 2012: 62)

Rod Burgess (2000: 9) donne en revanche une définition « provisoire et composite » des approches contemporaines de la compacité urbaine selon ces termes: « augmenter la surface construite et les densités de population résidentielles; intensifier l'économie urbaine, les activités sociales et culturelles et manipuler la taille, la forme et la structure urbaines et les systèmes de règlement dans la poursuite des avantages de durabilité environnementale, sociale et globale issus de la concentration des fonctions urbaines ».

« La ville compacte a deux attributs : physique et fonctionnel. La compacité physique réfère à la configuration spatiale du développement de l'utilisation des sols au sein de la ville, la compacité fonctionnelle [réfère] à la densité et la mixité de l'activité quotidienne ».

(Thinh et coll., 2002, cité dans Yin et Mizokami, 2011: 713)

CONTEXTES D'UTILISATION

« Ce débat sur la **compacité** et la mobilité pose en hypothèse que l'augmentation de la densité permet d'optimiser l'occupation des sols (une ressource souvent rare), de raccourcir les distances de transport et d'intensifier et diversifier les activités. Telles sont les sources auxquelles le mouvement de renaissance urbaine s'est abreuvé au Royaume-Uni ».

(Urban Task Force, 1999 et 2005, cité dans OCDE, 2007: 127-128)

« La **compacité** dans les villes des pays en voie de développement (en particulier dans les établissements squatters périphériques ou dans les bidonvilles de la ville centrale) est souvent associée à des niveaux élevés de dégradation environnementale (par exemple, les pressions sur l'insuffisance de l'approvisionnement en eau, l'assainissement et les systèmes de gestion des déchets solides) ».

(Burgess, 2000: 34)

REMARQUES

Indicateur de **compacité urbaine** géométrique:

C'est le rapport entre le périmètre d'une aire urbaine et la surface de cette aire urbaine rapporté à un cercle qui a la même surface que l'aire urbaine considérée. L'indicateur idéal est proche de 1 (OSDDT, Directive européenne n° 2004/35/CE) :

$$C=2*\pi ap$$

C: compacité

A: surface de l'aire urbaine

p: périmètre de l'aire urbaine

La **compacité** peut être également identifiée par sa structure tridimensionnelle (compacité morphologique), représentée par la relation hauteur des bâtiments (H) et la largeur des rues les séparant (L) : H/L (Oke, 1988). Plus le rapport H/L est grand (supérieur à 1), plus la forme urbaine est compacte.

Historiquement, la forme compacte a couramment été utilisée dans la formation des établissements humains. Elle a été développée pour une variété de raisons: la défense, la conservation des terres arables, l'adaptation à des climats rudes, la cohésion territoriale et/ou l'identité sociale (Golany et Ojima, 1996). Au cours du 20^e siècle, le concept de **compacité urbaine** a été réintroduit dans la recherche sur l'optimisation du design urbain par des urbanistes, des architectes, des scientifiques tels que Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier et Paolo Soleri (Golany et Ojima, 1996).

Aujourd'hui, le regain d'intérêt pour les formes urbaines compactes et l'intensification peut être lié à la recherche sur le développement urbain durable et aux impératifs de conservation des ressources et la réduction des déchets (Burgess, 2000). Dans ce contexte, la rationalité environnementale dans le design urbain est fondamentale car une attention accrue est accordée aux conséquences environnementales et socio-économiques de la production d'énergie et de la consommation associées à des formes particulières de développement urbain (Burgess, 2000, cité dans Eraydin et Tasan-Kok, 2012). Ainsi, au début des années 1990, la Commission européenne a été un des premiers défenseurs des formes urbaines plus compactes.

L'hypothèse était que les formes urbaines compactes permettaient de réduire l'étalement urbain, protéger les terres agricoles et induire une utilisation plus efficace des terres urbaines existantes. De telles formes urbaines compactes à haute densité et à usage mixte encourageraient des modes de déplacement actifs comme la marche et le cyclisme, réduiraient la distance de déplacement et la dépendance au transport automobile, et induiraient des avantages environnementaux, sociaux et économiques (Jenks, 2009). Ces idées ont été incorporées dans la stratégie du gouvernement britannique et dans d'autres pays d'Europe, et des concepts similaires de compacité urbaine sont également appliqués aux États-Unis avec les initiatives de New Urbanism et *Smart Growth* (Jenks, 2009);

ÉQUIVALENT

Anglais : *urban compactness*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Burgess, R. (2000). The compact city debate: a global perspective. Dans M. Jenks et R. Burgess (dir.), *Compact cities: sustainable urban forms for developing countries*. Londres : Spon Press.
- OCDE (2007). *Transport, formes urbaines et croissance économique : rapport de la cent-trente-septième table ronde d'économie des transports*. Repéré à https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/07rt137f_0.pdf
- Eraydin, A. et Tasan-Kok, T. (2012). *Resilience thinking in urban planning*. Berlin : Springer Science and Business Media.
- Golany, G. S. (1983). *Design for arid regions*. New York : Van Nostrand Reinhold.
- Golany, G. S. et Ojima, T. (1996). *Geo-space urban design*. New York : John Wiley.
- Jenks, M. (2009). From the compact city to the defragmented city: another route towards a sustainable urban form?. *Eco-urbanity : towards well-mannered built environments*. Londres : Routledge.
- Oke, T. R. (1988). Street design and urban canopy layer climate. *Energy and buildings*, 11(1-3), 103-113.
- Yin, Y. et Mizokami, S. (2011). Evaluating compactness of cities by energy consumption efficiency. *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 9, 713-723.

CONNECTIVITÉ

Estefania Galavez

Philippe Angers

DÉFINITION

« Le degré auquel un endroit est connecté par des chemins à d'autres endroits et dont les propres sections sont connectées les unes aux autres ».

(Cowan, 2005: 86, *traduction libre*)

CONTEXTES D'UTILISATION

« Les déplacements dans la ville revêtent une dimension importante, tant parce qu'ils sont responsables d'une grande partie de la pollution directe et indirecte, que parce qu'ils sont essentiels au développement économique et social de la ville. Pour qu'une ville soit efficace et agréable, il faut qu'elle soit connectée à un réseau régional, national et mondial, mais surtout que ses quartiers soient reliés entre eux et que les déplacements soient les plus fluides possibles en son sein. La **connectivité** d'une ville peut se mesurer en temps moyen mis par les habitants pour se déplacer vers leurs différentes activités. Ce temps moyen rapporté à la distance permet de juger de l'efficacité des transports.

La desserte en transports en commun, le nombre et la dispersion des arrêts, les zones que l'on peut considérer comme desservies en sont aussi des indicateurs importants. La diversité des modes de transports, leur dissémination et leur rapidité, en plus de leur participation au réchauffement climatique, doivent donc être prises en compte dans l'étude de la ville » (Nowacki et Salat, 2010: 145).

« La **connectivité** est élevée lorsque les rues sont tracées sous forme de grille et qu'il y a peu de barrières (ex. murs, autoroutes) empêchant de circuler entre des points d'origine et de destination. Lorsque la connectivité est élevée, la distance parcourue sur la route est similaire à la distance à vol d'oiseau. En plus d'itinéraires directs, les trames en grille offrent différents choix d'itinéraires pour atteindre la même destination » (Saelens, Sallis et Frank, 2003: 82, *traduction libre*).

REMARQUES

La **connectivité** est un concept utilisé dans plusieurs disciplines, notamment en mathématiques, en écologie ainsi qu'en urbanisme. Dans le premier cas, elle réfère à la théorie des graphes, où la **connectivité** s'exprime par des graphiques composés de nœuds et d'arêtes formant différents réseaux (Bollobas, 2013). En écologie, la connectivité se mesure par le degré avec lequel le paysage permet ou ne permet pas les déplacements des individus d'une espèce entre différentes zones de leur habitat (Oliveira Andrade, 2010). Dans tous les cas, la notion de connectivité fait référence aux déplacements, en s'intéressant tout autant aux points d'origine qu'aux points de destination, formant ainsi un réseau.

La notion de **connectivité** est donc particulièrement intéressante en urbanisme et en design urbain, puisqu'elle permet de mesurer à quel degré les individus peuvent se déplacer facilement dans le réseau routier d'une ville. Comme en mathématiques ou en écologie du paysage, la connectivité urbaine fait référence à la notion de réseaux et de la possibilité de se déplacer entre différents points en utilisant ce réseau de transport.

Le terme a été introduit dans la littérature par Merriam en 1984, en écologie du paysage (Oliveira Andrade, 2010). Si, dans cette discipline, la **connectivité** fait référence aux connexions qui existent au sein même du paysage, elle prend un sens un peu différent en design urbain. Dans ce cas, il ne s'agit pas de la connectivité du tissu urbain en soi, mais plutôt des différents chemins qu'il est possible d'emprunter pour passer d'un point d'origine à un point de destination. Ainsi, cette acception du terme pourrait être plus près du sens mathématique, dans la mesure où les origines et les destinations sont des nœuds reliés par des arêtes.

La **connectivité** est donc un puissant outil d'analyse de la mobilité urbaine. En s'attardant non pas aux déplacements des individus, mais au réseau routier en soi et aux possibilités de se déplacer de façon directe dans ce réseau, la mesure de la **connectivité** devient une donnée essentielle dans la mesure de la qualité du tissu urbain. On retrouve d'ailleurs la connectivité dans l'outil d'analyse de la marchabilité développé par Reid Ewing et Otto Clemente en 2013. Dans leur audit de marchabilité, la connectivité est l'un des huit déterminants physiques à mesurer pour faire état de la marchabilité d'une rue. Les chercheurs mesurent donc comment la rue évaluée s'insère dans le réseau routier et comment elle est connectée avec les autres segments du réseau.

Il s'agit d'un concept fort utile en design urbain qui d'ajouter une couche d'analyse de la ville, soit celle des possibilités pour les personnes de se mouvoir dans celles-ci.

Étymologie: Latin *cōnecto*, qui signifie « attacher, lier, se joindre, se relier, s'entrelacer, relier ensemble » (Crane, s. d.).

ÉQUIVALENT

Anglais : *Connectivity*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Bollobas, B. (2013). *Modern graph theory*. Cambridge : Springer Sciences and Business Media.

Cowan, R. (2005). *The dictionary of urbanism*. Salisbury, Angleterre : Streetwise Press.

Crane, G. R. (s. d.). *Latin word study tool*. Récupéré à <http://www.perseus.tufts.edu/hopper/morph?l=conecto&la=la#lexicon>

Ewing, R. et Clemente, O. (2013). *Measuring urban design: metrics for livable places*. Washington : Island Press.

Nowacki, C. et Salat, S. (2010). Repenser la ville, sa forme, ses flux. Dans P. Jacquet, R. Pachauri et L. Tubiana, *Regard sur la terre 2010, ville : changer de trajectoire*, 140-148. Paris : Presses des Sciences Po.

Oliveira Andrade, T. (2010). *Influence de la connectivité du paysage sur la biodiversité*. Rennes : Université de Rennes.

Saelens, B. E., Sallis, J. F. et Frank, L. D. (2003). Environmental correlates of walking and cycling: findings from the transportation, urban design, and planning literatures. *Annals of behavioral medicine*, 25(2), 80-91.

CONURBATION

Alexie Baillargeon-Fournelle

DÉFINITION

« Agglomération formée d'une ville et de ses banlieues, ou de villes voisines réunies par suite de leur expansion ».

(Conurbation, 2009)

« La **conurbation** se définit comme un rassemblement de communes (ou villes- satellites) autour d'un ou plusieurs pôles. Dès que, dans un tissu urbain donné, existent différents pôles autour desquels s'agglomèrent des communes, on peut parler de **conurbation**. La commune ou ville-satellite perd peu à peu de son caractère spécifique pour devenir une banlieue ou un quartier de la ville voisine (ceci se faisant généralement par absorption administrative) »

(Durand et coll., 1973: 5)

« Une **conurbation** naît de la coalescence d'aires urbanisées : les cités vivent, dans chaque ensemble, de marchés nationaux ou internationaux plus que d'aires d'influence proches : elles se sont agglomérées à cause de l'abondance de certaines ressources et par la diffusion, de proche en proche, de formules industrielles qui avaient réussi. La conurbation est constituée par une prolifération d'espaces bâtis très peu hiérarchisés et sans aucun plan d'ensemble »

(Merlin et Choay, 2005: 212)

CONTEXTES D'UTILISATION

« Un des développements les plus importants et les plus frappants de la croissance des populations urbaines des peuples les plus avancés du monde au cours des dernières décennies a été l'apparition d'un certain nombre de vastes agrégats, ou **conurbations**, bien plus grands et plus nombreux que les grandes villes de tout âge précédent. Ceux-ci ont généralement été formés par l'expansion simultanée d'un certain nombre de villes voisines, qui se sont développées les unes vers les autres jusqu'à ce qu'elles aient atteint une coalescence pratique dans une zone urbaine continue »

(Fawcett, 1922: 111, *traduction libre*)

« De telles **conurbations** dispersaient la population à travers une étendue uniforme de routes et de bâtiments, en ajoutant cumulativement sans relâche *rue sur la rue, et banlieue sur la banlieue* »

(Law, 2005: 19, *traduction libre*)

« Ces villes de troisième et quatrième rang regroupent une population comprise entre 50 000 et 150 000 habitants. Notons le poids de Ha Dong (97 000 urbains), à la périphérie de Hanoi, qui s'inscrit dans la **conurbation** de la capitale. Ce réseau urbain polycentrique, constituant une auréole autour de Hanoi, est spatialement bien réparti, tandis qu'un ensemble de petites villes et bourgs parsème le territoire. Dans ce contexte régional, l'urbanisation d'Hanoi, longtemps circonscrite spatialement, se déploie en un processus de métropolisation et d'extension de plus en plus large, aux effets fortement contrastés ».

(Quertamp, 2010: 99)

REMARQUES

Le terme **conurbation** est utilisé pour la première fois par l'urbaniste et biologiste Patrick Geddes en 1915 dans son livre *Cities in Evolution* pour décrire les régions urbanisées lors de la Révolution industrielle en Angleterre et en Écosse. À la recherche d'un terme pour décrire « une province couverte de maisons », il propose le terme **conurbation**, comme « une expression de cette nouvelle forme de regroupement de population » (Geddes, 1950: 15, *traduction libre*).

Fawcett reprend par la suite ce terme dans une approche plus stricte : la conurbation devient cette aire urbaine occupée d'une série de maisons, d'usines et d'autres bâtiments sans aucune séparation rurale (Freeman, 1966). Le terme prend du galon en 1951 alors qu'il est intégré pour la première fois au recensement de la Grande-Bretagne et à des documents gouvernementaux officiels. Le terme est par la suite repris dans d'autres pays, notamment en France, en Belgique et en Allemagne pour les agglomérations industrielles du 19^e siècle et certaines villes du nord-est des États-Unis (Merlin et Choay, 2005: 212).

Plusieurs auteurs ont réfléchi à la classification de ces entités, dont le français Jean Soulas. La première catégorie qu'il établit regroupe les villes et leurs banlieues immédiates, qui viennent cerner la ville de tous les côtés par leurs habitations. Néanmoins, c'est la deuxième catégorie qui diffère davantage de la définition anglaise : celle des agrégats urbains. Par agrégat urbain, Soulas entend un « bloc de villes importantes, assez voisines, mais longtemps distinctes, ayant grandi pour des raisons différentes et dont les banlieues ont fini par se mêler » (Soulas, 1939: 468). Cette définition polycentrique sera également reprise par les géographes Beaujeu-Garnier et Chabot (1967) lorsqu'ils font référence aux villes juxtaposées, distinctes par leurs croissances séparées, encore largement indépendantes. Ils distinguent les conurbations en interurbains, où il y a une association généralement temporaire de villes complémentaires, et en conglomération, des **conurbations** gigantesques et supérieures (comme l'ensemble urbanisé de New York). Néanmoins, Freeman (1966) souligne, pour sa part, qu'il n'existe pas de conurbation type, car elles sont extrêmement variées et diffuses.

Étymologie: de *con* - « autour » et latin *urbs* « ville »

ÉQUIVALENT

Anglais : *conurbation*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Beaujeu-Garnier, J. et Chabot, G. (1967). *Urban geography*. London : Longmans.
- Conurbation (2009). Dans *Le petit Robert de la langue française*. Paris : Le Robert.
- Durand, J. E. S., Lacour, C. E. S., Antunes, A. C., Claustre, V. C., Landrieu, J. C. et Lille, F. C. (1973). *Régions urbaines, régions de villes*. Repéré à <http://documents.irevues.inist.fr/handle/2042/31201>
- Fawcett, C. B. (1922). British Conurbations in 1921. *The Sociological Review*, 14(2), 111-122.
- Freeman, T. W. (1966). *The Conurbations of Great Britain*. Manchester : Manchester U.P.
- Geddes, P. (1950). *Cities in Evolution*. New York : Oxford University Press.
- Law, A. (2005). The Ghost of Patrick Geddes: Civics as Applied Sociology. *Sociological Research Online*, 10(2).
- Merlin, P. et Choay, F. (2005). *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Paris : Presses universitaires de France.
- Soulas, J. (1939). Conurbations françaises. *Annales De Géographie*, 48(275), 466-471.
- Quertamp, F. (2010). La périurbanisation de Hanoi. Dynamiques de la transition urbaine vietnamienne et métropolisation. *Annales de géographie*, 1(671-672), 93-119.

DÉPENDANCE AUTOMOBILE

Louis Chaintron

Anthony Vautrin

DÉFINITIONS

« La **dépendance automobile** est un système complexe dans lequel l'usage de l'automobile est central ».

(Dupuy, 1999: 7)

CONTEXTES D'UTILISATION

« Maîtriser la **dépendance automobile** ne signifie pas supprimer les avantages que procure le système automobile, ni en priver une partie de la société ou de l'humanité, mais seulement réduire ses inconvénients ».

(Mackie, 1998, cité dans Dupuy, 1999: 148)

« Un objectif majeur du design urbain, en particulier dans les centres, est de réduire la **dépendance automobile** dans le but de répondre aux problèmes de viabilité et de durabilité »

(Newman, Kenworthy, 2006: 35, *traduction libre*)

« La nécessité d'aborder la **dépendance automobile** à travers de meilleures infrastructures est claire, mais les implications du design urbain ne le sont pas (ndlr : sous-entendu *claires*) ».

(Newman, Kenworthy, 2006: 36, *traduction libre*)

REMARQUES

C'est grâce aux publications scientifiques parues dans les années 1970 que la notion de dépendance sociétale à l'automobile est d'abord évoquée. Sa première apparition dans la littérature date de 1989 et est développée par Peter Newman et Jeffrey Kenworthy, deux chercheurs australiens (Motte-Beaumvol, 2007; Newman et Kenworthy, 2006; Heran, 2001). Après 10 années de recherches et de collecte de données dans 31 métropoles, ils ont remarqué que la consommation annuelle de carburant est en relation inverse avec la densité urbaine. Par exemple, les habitants des villes américaines consommeraient plus de carburant que ceux des villes australiennes ou asiatiques. Une des multiples causes pouvant expliquer un tel phénomène est liée à la forme urbaine davantage étalée des villes américaines. La limite de cette méthode réside dans le fait que chaque partie du monde étudiée possède un contexte démographique, socio-économique, politique, ou encore spatial qui lui est propre, chacune d'entre elles faisant appel à des modes d'urbanisation distincts. Dans cette perspective, comment comparer des villes d'Amérique du Nord avec des villes d'Asie? De plus, leur définition de la **dépendance automobile** est très restreinte et est un effet appliqué seulement à la ville et non à l'utilisateur comme on pourrait le penser aux premiers abords. Pour eux, l'échelle d'étude de cette dépendance serait l'agglomération.

Mais alors, pourquoi cette première définition n'a-t-elle pas été retenue? La principale cause est que l'approche de ces deux chercheurs australiens pour définir la **dépendance automobile** est avant tout spatiale. Par conséquent, d'autres chercheurs, comme Gabriel Dupuy (1999), ont tenté une tout autre définition en s'appuyant cette fois-ci sur l'usager qui est le principal acteur concerné par cette dépendance. Selon lui, la définition prend tout son sens avec le concept de système automobile. Premièrement, la dépendance vis-à-vis d'un mode de déplacement correspond à une absence de choix modal possible. Ici, cela signifie que la dépendance automobile est le résultat d'une absence de choix modal autre que l'automobile pour l'usager. Deuxièmement, la dépendance est un effet négatif résultant de la privatisation réelle ou potentielle de l'avantage procuré par la taille du système automobile. Ainsi, pour pouvoir l'estimer, il faut pouvoir comparer la situation de ceux qui participent au système automobile à la situation de ceux qui n'y participent pas. Enfin, troisièmement, la dépendance automobile n'est pas individuelle. C'est par le comportement des autres que nous sommes incités à utiliser l'automobile entraînant ainsi un « cercle vertueux » d'effets positifs qui emporte avec lui un « cercle vicieux » d'effets négatifs dus au développement de l'automobile. En effet, l'accès à l'automobile est un véritable « cercle magique » comme il le définit dans son ouvrage. Plus il y a de véhicules, plus il y a des fonds dédiés à la circulation automobile, aboutissant ainsi à un développement du réseau routier. On aura alors une dispersion des activités et un étalement urbain important et l'accessibilité sera améliorée avec des distances plus grandes parcourues pour un même temps donné. De plus, on remarque que, dès lors que le système automobile se développe, le système alternatif se dégrade (bus, vélo, tramway).

Il est donc important de lier la **dépendance automobile** avec son système (ndlr : le système automobile). C'est un facteur clef de cette dépendance. En effet, tout est pensé autour de l'automobile : les infrastructures routières pour les grandes vitesses, l'accession de véhicules motorisés pour les ménages à revenus moyen et même faible, la mise en place d'infrastructures spécialement dédiées à la voiture comme les garages, les concessions de voitures mais aussi les motels, la restauration rapide et autres lieux similaires destinés spécialement à l'automobiliste. Le système automobile entraîne donc la **dépendance automobile**. Ce processus, qui varie d'intensité dans le temps et dans l'espace, pourrait conduire à une forme d'exclusion pour les ménages ne pouvant se motoriser ou peinant à profiter pleinement des possibilités offertes par la voiture particulière (Motte-Beaumvol, 2007). Cela crée alors une radicale opposition entre ménages motorisés et non-motorisés. L'automobile tendant à être indispensable dans notre système de déplacement, cela nuit aux personnes ne possédant pas de véhicules motorisés au risque d'être marginalisés s'ils restent non motorisés. Gabriel Dupuy parle même d'une forme « d'handicap de mobilité » pour ces personnes.

À la fin de son ouvrage, l'auteur se pose la question de comment réduire cet effet de dépendance automobile.

Tout d'abord, la question du prix est abordée avec une augmentation du prix du carburant, des péages, des taxes, des assurances, etc. Le transport en commun pourrait alors être la solution alternative à la dépendance automobile. Ensuite, l'urbanisation pourrait participer à la réduction de la **dépendance automobile** : ou bien on aménage de telle sorte à ne pas faire entrer dans le système automobile ceux qui n'y sont pas (forme de ségrégation) ou bien on aménage de manière à faire sortir du système automobile ceux qui y sont déjà par le biais d'aménagements de haute qualité afin de rendre le côté pratique de l'automobile inutile (système de transports en commun ultra performant). Enfin, l'un des leviers sur lequel il est facile de jouer est l'offre de stationnement ou encore la limitation de la vitesse des voitures. Si l'on imagine une politique de restrictions de l'offre de stationnement, les véhicules ne pourraient donc plus effectuer de porte-à-porte. Par exemple, la taille des stationnements des entreprises pourrait diminuer ou les places de stationnements pourraient devenir payantes (comme aux États-Unis dans certaines entreprises) ce qui inciterait les employés à faire du covoiturage, utiliser les transports en commun, etc. On assiste donc à une perte d'accessibilité importante pour les automobilistes. Si l'on diminue la vitesse des voitures, c'est une perte de temps pour les automobilistes qui est le principal atout à l'utilisation de la voiture.

ÉQUIVALENT

Anglais : *car dependency, automobile dependency*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Dupuy, G. (1999). La dépendance automobile : symptômes, analyses, diagnostic, traitements. Paris : Anthropos.

Heran, F. (2001). La réduction de la dépendance automobile. *Cahiers Lillois d'Economie et de Sociologie*, 37, 61-86.
Repéré à http://antivoitures.free.fr/reduction_dependance_automobile.pdf

Motte-Beaumvol, B. (2007). *La dépendance automobile pour l'accès des ménages aux services : Le cas de la grande couronne francilienne*. Paris : Armand Colin.

Newman, P. et Kenworthy, J. (2006). Urban design to reduce automobile dependence in centers. *Opolis : An International Journal of Suburban and Metropolitan Studies*, 2(1), 35-52. Repéré à <http://repositories.cdlib.org/cssd/opolis/vol2/iss1/art3>

DESIGN ACTIF

Amélie Bilodeau

Kevin Robert

DÉFINITIONS

« Le **design actif** est une pratique de design qui a pour but de créer des environnements bâtis encourageant les individus à être davantage actifs physiquement ».

(Remi network, 2014, *traduction libre*)

« Le **design actif** est une approche d'aménagement du cadre bâti invitant les citoyens à monter les escaliers, marcher, faire du vélo, utiliser le transport collectif, encourageant également la récréation active et les saines habitudes alimentaires ».

(City of New York, 2010: 6, *traduction libre*)

CONTEXTES D'UTILISATION

« En plus de fournir les infrastructures nécessaires pour la pratique de la marche et du vélo, Montréal pourrait et devrait devenir une ville modèle en **design actif**, source d'inspiration à la fois pour les autres villes québécoises et pour les autres métropoles nord-américaines ».

(Vivre en ville, 2012: 14)

« Le consensus des participants suggère que les éléments du **design actif** ont influencé positivement l'adoption de comportements sains, en procurant de la motivation, tout en étant accessibles et sécuritaires ».

(Garland, Baban, Garland, Bey et Sanchez, 2014, *traduction libre*)

REMARQUES

L'*active design* est une approche d'aménagement qui s'articule autour de trois volets : le design urbain qui améliore l'expérience de la rue et des espaces publics, la conception des bâtiments qui apporte une qualité de l'environnement bâti intérieur et extérieur, en plus de positionner de manière stratégique les escaliers et les espaces de circulation. Finalement, le dernier volet touche à la synergie s'opérant entre le design actif et les concepts d'accessibilité universelle et de développement durable. « Les stratégies qui tendent à encourager les saines habitudes alimentaires, telles que les marchés locaux de fermiers et l'installation de fontaines à eau potable publiques diminuent les coûts de transport des aliments et réduisent les déchets de bouteille des boissons. De plus, les cibles du design actif ne sont pas uniquement les personnes aptes à monter les escaliers quotidiennement mais les utilisateurs de toute capacité, âge et contexte (City of New York, 2010: 110, *traduction libre*).

Selon la coauteure de l'*Active Design Guidelines*, Dr Gayle Nicoll, le concept prend ses racines dans les recherches contemporaines en santé et en design, qui ont démontré que les caractéristiques environnementales peuvent favoriser trois types d'activité physique : l'activité physique intentionnelle, faite de manière délibérée, l'activité physique instrumentale qui est le résultat d'une autre action, comme le fait de se rendre au travail en vélo, et finalement l'activité hybride qui survient quand une personne choisit l'option dite active : prendre les escaliers à la place de l'ascenseur par exemple (Remi network, 2014).

C'est donc autour de cette notion, le fait qu'il soit possible d'encourager l'activité physique d'un individu grâce à l'aménagement du cadre bâti, que la ville de New York, en partenariat entre autres avec les départements du design et de la construction, de la santé, du transport, de l'urbanisme, a articulé les lignes directrices de l'*active design* (City of New York, 2010). Pour faciliter la mise en œuvre des principes d'aménagement, la Ville publie en 2010 l'*Active Design Guidelines* comme d'outil d'application. Elle met ensuite sur pied le *Centre for Active Design* qui regroupe une pluralité de ressources professionnelles, disponibles pour encadrer la réalisation de projets municipaux, collectifs ou privés, désireux de mettre en œuvre efficacement les principes de l'*active design*.

Parallèlement aux démarches étatsuniennes, on voit le concept faire des adeptes à travers le monde, par exemple à Londres (Royaume-Uni), où la Ville a récemment constitué le programme *Active by Design*, ou encore en Australie avec l'initiative *Healthy active by design*. Ces différentes initiatives proposent toutes un dialogue dynamique entre la santé, l'architecture, le design urbain, l'urbanisme et les politiques publiques. Au Québec, on retrouve cette approche à travers le programme *Montréal physiquement active* qui a pour mission de favoriser l'activité physique des Montréalais. Bien qu'il ne constitue pas la pierre angulaire du programme, l'*active design* figure tout de même comme un volet stratégique de réalisation des objectifs.

Pour terminer, il faut noter que le désir de remédier aux problèmes sanitaires à travers l'urbanisme et le design urbain n'est pas une pratique nouvelle. Au 19^e siècle, la relation entre la santé et l'environnement bâti s'est traduite, à travers la pensée hygiéniste, par des interventions physiques qui ont grandement amélioré les conditions sanitaires des milieux urbains. Aujourd'hui, une nouvelle réflexion est lancée pour répondre aux enjeux sanitaires contemporains incarnés par la sédentarité, les maladies chroniques, l'obésité ou encore la malbouffe. Force est de constater que cette approche d'aménagement connaît actuellement un intérêt local, et international, en pleine croissance. En effet, selon l'information disponible sur le site internet du Center for Active Design (s. d.) depuis la publication du *Active design guidelines*, la publication fut distribuée 27 000 fois, 5 publications complémentaires ont été ajoutées, et on recense 7400 professionnels ayant obtenus une formation en *active design*, et de ce nombre, 93% ont l'intention d'appliquer les principes dans leurs projets futurs. Il ne reste plus qu'à attendre les premières évaluations qui permettront de mesurer concrètement si les principes de l'*active design* auront les impacts escomptés.

ÉQUIVALENT

Français : *design actif*

Anglais : *active living, health design*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Actif (s. d.). Dans Dictionnaire Larousse en ligne. Repéré à <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/actif/888?q=actif#883>

Center for active design (s. d.). *Active design guidelines*. Repéré à <https://centerforactivedesign.org/guidelines/>

- City of New York (2010). *Active Design Guidelines, Promoting physical activity and health in design*. Repéré à <https://centerforactivedesign.org/dl/guidelines.pdf>
- Design (s. d.). Dans *Dictionnaire Larousse en ligne*. Repéré à <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/design/24461?q=design#24339>
- Garland, E., Baban, K.A., Garland, V., Bey, G. et Sanchez, S.H. (2014). One Step at a Time Towards Better Health: Active Design in Affordable Housing. *Environmental justice*, 7(6), 166-171.
- Remi Network (2014). *The evolution of active design*. Repéré à <https://www.reminetwork.com/articles/the-evolution-of-active-design/>
- Vivre en ville (2012). *Des transports actifs pour une ville active : aménager des environnements urbains plus favorables à l'activité physique*. Repéré à https://vivreenville.org/media/23009/venv_2012-12_mtl-active_web_final.pdf

DESIGN HOSTILE

Florian Chalimbaud

Gabriel Larue

DÉFINITIONS

« Le **design hostile** fait référence à des dispositifs qui sont intentionnellement rendus inutilisables ou inconfortables pour les personnes. Il ne s'agit pas d'objets mal conçus, mais, au contraire, il s'agit d'objets, dispositifs et espaces qui sont conçus pour interdire un usage ou comportement particulier ».

(Cheung, 2016, *traduction libre*)

« Le **design hostile** est une agrégation de techniques et de stratégies en design urbain où le contrôle social est une propriété inhérente des objets et des lieux ».

(Savičić et Savić, 2014: 1, *traduction libre*)

CONTEXTES D'UTILISATION

« Le **design hostile** ne vise pas simplement à nuire aux utilisateurs de l'espace public en général. Nous voulons tous que nos parcs et nos rues soient agréables. Mais pour les rendre plus agréables pour la majorité des gens, nous devons rendre l'espace désagréable pour certains groupes marginaux. Ces groupes ne menacent pas toujours notre sécurité, parfois ils sont simplement minoritaires ou impuissants (les adolescents, les pauvres). Quelques solutions de **design hostile** sont employées par les autorités de la ville dans le but de rendre l'espace public plus convivial.

D'autres sont installés par des systèmes de gestion et de sécurité d'entreprise, afin de sécuriser l'espace pour le bon type de clientèle. Parfois, il n'est pas facile de définir la frontière entre l'intérêt public et privé ici ».

(Savičić et Savić, 2013: 4, *traduction libre*)

« Le **design hostile** concerne principalement la relation entre l'espace, le design et l'interaction sociale. Ainsi, il ne vise pas à nuire aux utilisateurs du rythme public en général. Un **design hostile** discrimine généralement des groupes sociaux particuliers afin de permettre à un autre d'exister ».

(Savičić et Savić, 2014: 1, *traduction libre*)

REMARQUES

Le concept de *unpleasant design* est utilisé pour la première fois en 2013 par les designers Gordon Savičić et Selena Savić. Par la parution de leur ouvrage portant sur le néologisme, les auteurs n'ont pas la prétention de lever le voile sur des manœuvres depuis longtemps usées par les autorités publiques et privées, mais réactualisent l'étude de ce phénomène urbain. En effet, la notion de *hostile architecture* était auparavant employée dans la littérature pour décrire

les interventions de Haussmann visant à maîtriser les rassemblements populaires, ou encore les artefacts posés aux murs de Londres pour décourager les décharges urinaires au 19^e siècle (Savičić et Savić, 2014). Il en résulte alors une forme de supervision des comportements sans la mobilisation d'un personnel de sécurité : c'est ce que les auteurs appellent les *silent agents*. Concrètement, ceux-ci s'expriment en tant qu'objets ou dispositifs (*devices*).

Quant aux premiers, de par leur forme et leurs propriétés matérielles, ils sont avant tout conçus pour se limiter aux seuls usages prescrits. C'est notamment le cas de bancs publics dont l'ajout d'accotoirs empêche de s'y allonger, le recouvrement d'un enduit rend impossible l'application de graffitis, la structure décourage une utilisation prolongée, etc. Le dispositif, quant à lui, agit sur les facultés sensorielles et vise à dissuader les utilisateurs eux-mêmes plutôt que des usages spécifiques. Par un éclairage direct ou coloré, des sons aigus ou encore des systèmes de surveillance, l'objectif est de cibler un public indésirable, rendre son expérience désagréable et éventuellement le faire déblayer. Le *unpleasant design* aurait donc pour but de limiter les détournements d'usage causés par les jeunes, les sans-abris, ceux qui pratiquent le roulis roulant, etc.

Alors qu'on façonne, modèle et aménage l'espace en faveur d'un groupe, et notamment en défaveur de d'autres, le *unpleasant design* rend la pratique de conception fondamentalement idéologique. Les caractères inclusif et démocratique des espaces publics sont en quelque sorte dévalués au profit de leur convivialité et du contrôle social. Plutôt qu'optimiser les qualités matérielles et sensorielles des objets ou des espaces, le *unpleasant design* opère davantage sur leur caractère dissuasif. Alors qu'on définit essentiellement ces objets au regard de ce qu'ils ne sont pas à l'instar de ce qu'ils sont, certains les qualifient d'anti-objets (Motovated, 2016). Le *unpleasant design* s'inscrit ainsi en opposition avec une conception centrée sur l'utilisateur. La finalité n'étant pas de satisfaire ses besoins, mais le forcer à pratiquer l'espace en concordance avec la volonté de l'autorité. On parle ainsi d'anti-design (Nova, 2013). Dans un même ordre d'idées, certains emploient le terme anti-site pour décrire ces lieux aménagés de manière à rendre impraticables toutes formes de réappropriation.

Une portion de l'espace est par exemple recouverte d'un dispositif intégré empêchant l'utilisateur de s'y asseoir ou simplement d'y accéder (Savičić et Savić, 2013).

La nature silencieuse et dissimulée du *unpleasant design* représente précisément l'une de ses principales critiques (Swain, 2013). Le public n'étant pas ciblé par ces appareils ou ces objets se révèle ainsi peu conscient, et conscientisé vis-à-vis des stratégies d'exclusion et de manipulation mises en place par les autorités, du moins quand ils ne sont pas eux-mêmes impactés. Dès lors, les usagers dont on tente de restreindre l'utilisation et la fréquentation de ces espaces se voient davantage marginalisés. On expulse délibérément du domaine public des groupes minoritaires, dont la représentativité politique est limitée. Sans politique de fond, ces groupes « non désirés » ne sont que repoussés dans des zones bien souvent déjà problématiques (Thonnellier, 2013). D'autres déplorent la rigidité des espaces et des objets conçus par l'intentionnalité de limiter leur usage. On soulève la nature figée de l'environnement urbain et l'impossibilité de l'adapter et de se l'approprier (Mould, 2015).

ÉQUIVALENT

Anglais : *hostile design, persuasive design*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Cheung, R. (2016). *How Hong Kong's hostile architecture hurts city's homeless and poor*. Repéré à <http://www.scmp.com/lifestyle/article/2019619/how-hong-kongs-hostile-architecture-hurts-citys-homeless-and-poor>

- Motovated (2016). *Issues regarding hostile architecture and unpleasant design*. Repéré à <https://www.motovated.co.nz/unpleasant-design/>
- Mould, O. (2015). *Play and urban subversion talk*. Repéré à <https://vimeo.com/133346116>
- Nova, N. (2013). *Une interview sur design désagréable*. Repéré à <https://ethnographymatters.net/fr/blog/2013/10/24/an-interview-about-unpleasant-design/>
- Savičić, G. et Savić, S. (2013). *Unpleasant Design*. Berlin; Auckland: Gloria.
- Savičić, G. et Savić, S. (2014). *Unpleasant design: designing out unwanted behaviour*. Repéré à <https://infoscience.epfl.ch/record/207789/files/STS-unpleasant-design.pdf>
- Swain, F. (2013). *Secret city design tricks manipulate your behaviour*. Repéré à: <http://www.bbc.com/future/story/20131202-dirty-tricks-of-city-design>
- Thonnellier, J. (2013). *Ville rigide, ville sécuritaire: quand les bancs publics créent des exclusions*. Repéré à: <https://www.urbanews.fr/2013/12/06/37382-ville-rigide-ville-securitaire-quand-les-bancs-publics-crees-des-exclusions/>

DESIGN RÉGÉNÉRATIF

Marc-André Bourgault

DÉFINITION

« Système de technologies et de stratégies basées sur la compréhension du fonctionnement interne des écosystèmes et qui engendrent une conception permettant de régénérer plutôt que d'épuiser les ressources au sein des ensembles socioécologiques ».

(Meyers, 2012, *traduction libre*)

CONTEXTES D'UTILISATION

« Il est raisonnable de suggérer qu'autant les approches *vertes*, telles que définies actuellement, que les approches de **design et développement régénératifs** sont nécessaires pour soutenir l'atteinte d'un avenir durable. Cela étant, la durabilité est une aspiration internationale et en évolution; le design écologique et le **design et développement régénératifs** sont des approches complémentaires de conception des bâtiments et de l'environnement bâti qui aident à ce processus ».

(Cole, 2012: 46-47, *traduction libre*)

« En résumé, l'ère industrielle a remplacé le processus naturel du paysage par la machine globale évoquée précédemment, tandis que le **design régénératif** tente maintenant de remplacer la machine par le paysage ».

(Lyle, 1994: 29, *traduction libre*)

« Comme c'est le cas pour plusieurs des problèmes environnementaux et de ressources actuels à l'échelle locale et globale auxquels la société est confrontée, la reconnexion au lieu et aux rituels du lieu contribuerait à favoriser le passage du design durable au **design réparateur et régénératif** ».

(Reed, 2007: 680, *traduction libre*)

REMARQUES

L'utilisation du terme design régénératif remonte à la publication de l'ouvrage *Regenerative design for sustainable development* en 1994 par John Tillman Lyle, architecte et architecte-paysagiste, professeur d'architecture de paysage à l'Université d'État polytechnique de Californie. Le terme régénératif ou régénération faisait alors surtout référence au domaine de la biologie, avec une étymologie et une définition essentiellement liée à la reconstitution des tissus chez les êtres vivants. Le concept de **design régénératif** est donc grandement inspiré de l'auto-organisation des systèmes vivants naturels.

En introduisant le concept de design régénératif, John Tillman Lyle (1994) a défini les principes d'une approche dont les bases s'étaient constituées depuis les années 1880, soit l'approche de la pensée écologique appliquée aux établissements humains.

Dans leur article destiné à définir le *design régénératif*, les auteurs Pamela Mang et Bill Reed (2012) font référence à la cité-jardin de Ebenezer Howard comme première incarnation de cette approche et à Patrick Geddes, un biologiste qui comparait la ville à un organisme vivant et duquel John Tillman Lyle se serait inspiré 80 ans plus tard.

L'avènement du concept d'écosystème en tant que « système interactif des êtres vivants et de leur habitat non vivant » (Mang et Reed, 2012: 4, *traduction libre*), au courant du 20^e siècle, fait progresser l'approche vers une vision écosystémique. C'est dans les années 1980 que le terme régénératif est associé pour la première fois à l'utilisation du sol alors que Robert Rodale l'emploie pour qualifier une agriculture dite « régénérative », soit une pratique qui va au-delà de la durabilité et qui procure un renouvellement organique nécessaire à un sol sain.

L'avènement du concept de design régénératif tel que défini par John Tillman Lyle (1994) et repris par plusieurs auteurs ces dernières années marque une certaine évolution du concept de développement durable. Si les pratiques de développement durable visent à réduire l'impact sur l'environnement et à mieux gérer les ressources, le concept de design régénératif vise à inverser la dégénérescence et à créer des environnements inspirés des écosystèmes où la vie humaine en coexistence avec la nature arrive à générer des avantages mutuels. L'approche régénérative s'appuie donc sur le constat que les projets actuels sont en situation de déficit récurrent et que non seulement l'atteinte de l'équilibre est nécessaire, mais la réparation des territoires d'intervention l'est davantage.

Même s'il s'inspire d'une approche de plus en plus connue et exploitée, soit la représentation écosystémique des établissements humains, le **design régénératif** demeure un concept assez récent et encore très peu répandu. Outre dans le vocabulaire des praticiens ou de quelques projets récents de recherches, le terme design régénératif n'est pas encore présent dans la littérature scientifique francophone. Le concept est encore au stade de définition et c'est dans ce contexte qu'il prend place au sein des quelques publications ou articles qui s'y attardent.

ÉQUIVALENT

Français : *conception régénérative*

Anglais : *regenerative design*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Cole, R. J. (2012). Transitioning from green to regenerative design. *Building Research and Information*, 40(1), 39-53.
- Lyle, J. T. (1994). *Regenerative design for sustainable development*. New York : John Wiley and Sons.
- Mang, P. et Reed, B. (2012). Regenerative development and design. Dans R. A. Meyers (dir.), *Encyclopedia of sustainability science and technology*. New York : Springer.
- Meyers, R. A. (2012). *Encyclopedia of sustainability science and technology*. New York : Springer
- Reed, B. (2007) Shifting from 'sustainability' to regeneration. *Building research and information*, 35(6), 674-680.
- Régénération (s. d.). Dans le *Dictionnaire Larousse en ligne*. Repéré à <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/régénération/67615>

ÉCHELLE HUMAINE

Djalila Soualehi

DÉFINITIONS

À l'échelle humaine : à la mesure, à la proportion de l'homme, dans sa taille ou dans son entendement (Humain, s. d.).

« L'**échelle humaine** doit vouloir dire que l'objet est à la taille de l'homme (quelle qu'elle soit). [...] En général, un édifice dont les formes ont un sens pour l'homme nous sera plus sensible qu'un édifice qui tenterait de rester en rapport avec les dimensions du corps. Le premier représente ce que nous appelons l'*échelle humaine* ».

(Moore et Allen, 1981: 23)

« La conception d'une ville à **échelle humaine** repose sur la mobilité et la perception sensorielle, fondements biologiques de l'activité, du comportement et de la communication dans l'espace urbain ».

(Jan Gehl, 2012: 44)

CONTEXTES D'UTILISATION

« L'expression *échelle humaine* possède une signification plus large et nous en avons un usage précis. Il semble paradoxalement que cette signification appartienne plus au domaine de la forme qu'à celui de l'échelle et plus précisément au domaine des formes qui ont un sens pour l'homme. Quelle que soit leur taille, une fenêtre peut avoir une plus grande force d'évocation si quelqu'un regarde au travers du carreau. L'évènement nous rappellera d'autres fenêtres par lesquelles nous regardions au-dehors ou par lesquelles d'autres gens nous regardaient. Cela tient à la forme, non à l'échelle ».

(Moore et Allen, 1981: 23)

« L'homme sait que le monde n'est pas à **l'échelle humaine**; et il voudrait qu'il le fût »

André Malraux (1901-1976)

REMARQUES

L'Homme se réfère en priorité à lui-même afin de pouvoir mesurer : pouces, pieds, coudes... et il n'est pas rare aujourd'hui d'entendre parler de telles références pour caractériser nos villes. Les habitants, tout comme les politiques ont été amenés à parler et à se référer aux « bâtiments à taille humaine », à la « ville à taille humaine ». Pour autant, les recherches et les réflexions ont donné naissance aujourd'hui à un concept nouveau, une expression plus complexe, dévoilant des rapports plus sensibles, construit autour du néologisme « à **échelle humaine** ».

Au milieu du 20^e siècle, Le Corbusier s'intéresse aux proportions du corps humain afin de l'aider à concevoir un milieu de vie dans lequel on se sent bien, qui respecte l'*échelle humaine* : « Pour vous ajuster sur l'**échelle humaine**, vous proposez une unité de mesure auxiliaire, ou complémentaire, qui est la hauteur de l'athlète de 6 pieds : 1,83m » (1955:

71), et il dessine la silhouette d'un homme debout levant un bras. Il établit dès lors que toutes les mesures du corps permettent de déterminer les dimensions nécessaires aux activités de l'Homme, et cela l'amène à établir une grille de mesure basée sur le comportement de l'Homme et sur l'équilibre des volumes, en termes de dimensions et de proportions, en s'appuyant sur le 'Nombre d'Or ». Pour autant, en s'interrogeant sur l'échelle humaine par rapport à cette grille appelée le Modulor, Le Corbusier rejoint des architectes de la Grèce Antique qui pensaient déjà l'aménagement de l'espace architectural pour que le corps s'y reconnaisse.

Aujourd'hui, davantage que l'espace architectural, la réflexion autour de l'échelle humaine est portée autour de l'espace public urbain. L'architecte urbaniste danois Jan Gehl (2012) amène ses contemporains à s'interroger sur le nouveau sens à donner à l'**échelle humaine**, dans un contexte nouveau, celui de l'aménagement de l'espace public en ville, en ayant comme référent de base l'Homme.

En effet, notre taille, notre proportion, notre vitesse de déplacement à pied, notre regard, et même notre propension à nous sentir à l'aise dans un espace et par rapport aussi à nos pairs, notre rapport sensible, finalement, forment les paramètres de base pour concevoir l'espace public.

Gérard Beaudet (2013), dans un communiqué de presse, rappelle que Jan Gehl « se situe dans la lignée de praticiens qui, depuis Alberti (*De re ædificatoria*, 1485) jusqu'à Kevin Lynch (*Good City Form*, 1981), en passant par Camillo Sitte (*Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*, 1889), Raymond Unwin (*Town Planning in Practice: An Introduction to the Art of Designing Cities and Suburbs*, 1909) ou Eugène Hénard (*Études sur les transformations de Paris*, 1904), ont tenté de cerner les principes d'une composition urbaine qui assure le bien-être et réponde aux plus hautes aspirations des citoyens ».

La préoccupation centrale et contemporaine de l'**échelle humaine** devient l'importance de l'appropriation de l'espace public par les Hommes et pour les Hommes. Cette dimension avait déjà été évoquée par Moore et Allen (1981) lorsqu'ils abordaient l'architecture sensible, et plus précisément en affirmant que l'**échelle humaine** se définit également par la propension de l'Homme à attribuer une signification à un objet donné. À cet égard, la forme et la taille dudit objet sont des facteurs déterminants dans la capacité d'un individu à se l'approprier. Aujourd'hui, l'**échelle humaine** se réfère bien à une relation sensible entre l'Homme et toutes les composantes de la ville. Et en cela, nous sommes en rupture avec la vision uniquement fonctionnaliste de l'expression « à taille humaine ». De plus, le néologisme change le rapport de l'Homme avec le monument pour devenir le rapport de l'homme avec toutes les composantes et infrastructures urbaines.

En urbanisme, le concept d'**échelle humaine** soutient une lecture critique de l'urbanisme fonctionnaliste. Défendue par Jane Jacobs dans son ouvrage *The Death and Life of Great American Cities* (1961), l'échelle humaine clame une appropriation plus humaine de l'espace public.

L'**échelle humaine** mêle en fait à la fois la dimension humaine de tous les aménagements urbains et leur sens, mais aussi les dimensions de l'animation des espaces urbains, la sécurité, la durabilité, tout comme les modalités d'agencement des espaces de rencontre et celles des différentes échelles de la ville. On cherche à dessiner une ville pour le citoyen, dans une perspective à long terme et sur la durée. Une ville à l'échelle humaine promeut également les objectifs de l'écocité, aménagée et gérée selon des principes à la fois durables et sociaux, par des hommes et pour des hommes. Le défi des architectes et des urbanistes, et de tous les autres professionnels de l'aménagement revient ainsi à observer les citoyens, leurs habitudes et modes de vie afin de dessiner des lieux qui leur correspondent au mieux et à travers lesquels ils se reconnaissent et se sentent bien. Pour reprendre une expression de Jan Gehl, il s'agit en quelque

sorte d'un processus d'humanisation de la ville afin de créer des conditions nécessaires à l'occupation de l'espace public par les citoyens.

Le concept d'**échelle humaine** devient presque un outil d'aide à la conception de l'espace public. En cela, le néologisme est aussi fortement imbriqué avec d'autres notions comme ceux de mobilité, de diversité culturelle, de mixité sociale et fonctionnelle.

ÉQUIVALENT

Français : *ville à taille humaine, ville humanisée, écocité*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Alberti, L.B. (2004). 1404-1472, *L'art d'édifier*. Paris : *Éditions du Seuil*.

Beaudet, G. (2013). *Pour des villes à échelle humaine : commentaire sur l'ouvrage de Jan Gehl*. Repéré à <http://www.quebecscience.qc.ca/Pour-des-villes-a-echelle-humaine>

Gehl, J. (2012). *Pour des villes à échelle humaine*. Montréal : Les éditions Écosociété.

Humain. (s. d.). Dans *Centre national de ressources textuelles et lexicales*. Repéré à <http://www.cnrtl.fr/lexicographie/humain>

Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. New York : Vintage Books Edition.

Le Corbusier (1955). *Le Modulor 2*. Boulogne-sur-Seine, France : Éditions de l'Architecture d'Aujourd'hui

Moore, Ch. et Allen, G. (1981). *L'architecture sensible. Espace, échelle et forme*. Paris : Dunod.

ÉCOLOGIE SYMBOLIQUE URBAINE

Léonard Duchesneau

DÉFINITION

« L'**écologie symbolique urbaine** [...] est définie comme la production et la consommation sociales ainsi que la répartition spatiale des symboles [...] ».

(Nas, 2006, 2, *traduction libre*⁷)

CONTEXTES D'UTILISATION

Nas avance l'idée que « l'écologie symbolique de Jakarta apparaît schématiquement comme quatre zones. Le centre-ville est marqué par l'ancien régime de Sukarno, notamment par la présence de monuments tels que le Monument national, la mosquée Istiqlal ainsi que les statues *Jeunesse* et *Hanuman*. Ils forment un pont entre l'Indonésie précoloniale et postcoloniale, mettant de l'avant la formation de l'État et de la nation » (Nas, 2011 : 9) (*traduction libre*⁸).

« Les systèmes viaires urbains sont multifonctionnels et hiérarchiques. Les rues prestigieuses, dont la renommée reflète la réputation des villes, se situent au sommet de ces hiérarchies. Les rues prestigieuses font partie de **l'écologie symbolique urbaine** et jouent un rôle essentiel dans la formation des imaginaires urbains. Les exemples notables incluent l'avenue Kurfürstendamm de Berlin, la Cinquième Avenue de New York et la Via Veneto de Rome, qui sont réputées pour leurs appartements luxueux, leurs restaurants et cafés de qualité, et leurs exquises opportunités de magasinage »

(Golan, 2015, 724, trad. libre⁹)

REMARQUES

L'écologie symbolique urbaine est un concept résultant du croisement de deux approches des études urbaines : l'écologie humaine et l'interaction symbolique. Rationnelles et systémiques, les différentes théories écosystémiques ne suffisaient pas en elles-mêmes à expliquer l'ensemble des formes urbaines. Notamment, comment expliquer la localisation du parc Boston Commons, alors que des terres aussi centrales sont normalement l'objet d'une féroce compétition économique ? Selon la perspective interactionniste symbolique, cela s'expliquerait à cause de son symbolisme historique et émotionnel aux yeux de la collectivité bostonienne (Hunter, 2013, 192-199). L'écologie

⁷ « *Urban symbolic ecology [...] is defined as the social production and consumption along with the spatial distribution of symbols [...]* » (Nas, 2006, 2).

⁸ « *Nas puts forward the idea that the symbolic ecology of Jakarta appears schematically as four zones. The city center is marked by the old order of Sukarno, through the presence of monuments such as the National Monument, the Istiqlal mosque as well as the 'Youth' and 'Hanuman' statues. They form a bridge between the pre- and post-colonial Indonesia, primarily emphasizing the formation of both state and nation* » (Nas, 2011, 9).

⁹ « *Urban street systems are multifunctional and hierarchical. Prestigious streets, the renown of which reflect on the reputation of cities, stand at the top of such hierarchies. Prestigious streets form parts of the urban symbolic ecology and play an essential role in shaping urban imaginaries. Examples include Berlin's Kurfürstendamm, New York's Fifth Avenue and Rome's Via Veneto, all of which are famed for their luxurious apartment houses, quality restaurants and coffee shops, and exquisite shopping opportunities* » (Golan, 2015, 724).

symbolique urbaine émerge donc à l'intersection de ces deux courants et s'inscrit dans une perspective qui se rapproche de la sémiotique (Nas, 2006, 1).

Si le terme d'**écologie symbolique urbaine** s'est vu donner ce nom par Nas (1998) dans les années 1990, le champ d'études y étant relié s'est initié dès les années 1960 avec Kevin Lynch (Nas, 2006, 2). Dans « L'image de la cité », Lynch détaille comment construire une image urbaine avec les concepts d'identité, de structure et de sens (Lynch, 1960, 6-9), issus de l'approche interactionniste symbolique. En parallèle se développe le champ de la psychologie environnementale, faisant émerger la technique de la carte mentale et le concept de « perception » (Hunter, 2013, 199). Ces innovations, qui s'inscrivent dans le paradigme constructiviste, serviront de base à l'émergence de l'écologie symbolique urbaine.

L'**écologie symbolique urbaine** se concentre sur les symboles et rituels, ceux-ci pouvant être matériels (statues, monuments, style architectural, toponymie des rues, place publique, etc.) ou comportementaux (mythes, procession, fêtes, etc.). Pour qu'ils soient symboliques, cependant, ils doivent être porteurs d'un sens inhérent aux yeux de l'individu ou de la collectivité. Ce sens peut changer au cours du temps et les symboles peuvent être interprétés d'une nouvelle façon (Nas, 1998, 546-548). C'est ce qui explique, par exemple, que des statues commémorant un personnage historique soient déboulonnées, à la suite d'un changement de paradigme social qui rendrait un acte de ce personnage moralement inacceptable (Edensor, 2019, 54-55).

ÉQUIVALENT

Français : *écologie symbolique urbaine* (traduction libre)

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Edensor, T. (2019). The haunting presence of commemorative statues. *Ephemera*, 19(1), 53-76.
- Golan, A. (2015). The street as urban icon? Tel Aviv's Rothschild Boulevard. *Urban Geography*, 36(5), 721-734. Repéré à <https://doi.org/10.1080/02723638.2015.1016308>
- Hunter, A. (2013). The Symbolic Ecology of Suburbia. Dans I. Altman et A. Wandersman (Éd.), *Neighborhood and Community Environments*, 191-221. Repéré à <https://link.springer.com/book/10.1007%2F978-1-4899-1962-5>
- Lynch, K. (1960). *The Image of the City*. Cambridge : MIT Press.
- Nas, P. J. M. (1998). Introduction: Congealed time, compressed place; roots and branches of urban symbolic ecology. *International Journal of Urban and Regional Research*, 22(4), 545-549. Repéré à <https://doi.org/10.1111/1468-2427.00159>
- Nas, P. J. M. (2011). *Cities Full of Symbols: A Theory of Urban Space and Culture*. Amsterdam : Amsterdam University Press.
- Nas, P. J. M. (2006). *Hypercity: The Symbolic Side of Urbanism* (1^{re} éd.). Londres : Kegan Paul.

ÉCO-QUARTIER

François Faug-Porret

DÉFINITIONS

« Un **écoquartier** est un quartier urbain qui s'inscrit dans une perspective de développement durable. L'objectif est de réduire son impact sur l'environnement, tout en favorisant le développement économique ainsi que la qualité de vie, la mixité et l'intégration sociale. Il doit donc répondre à la fois aux trois objectifs du développement durable, tels que définis en 1987 par le rapport Brundtland (*Our common future*) : sociale, économique et environnemental ».

(Merlin et Choay, 1988: 284)

« Un espace bâti nouveau ou reconverti d'une ville, dans ou à proximité d'un centre urbain dense, de l'échelle d'un quartier, ayant pour vocation d'appliquer, de préserver et de développer sur le temps long l'ensemble des principes environnementaux, sociaux et économiques de développement durable qui ont gouvernés à sa conception ».

(Boutaud, 2009: 9)

« Un **écoquartier** est un quartier conçu (ou renouvelé) avec une démarche environnementale, laquelle porte notamment sur le paysage ou *la végétalisation des quartiers* et la qualité environnementale des bâtiments (le plus souvent encore aujourd'hui uniquement des bâtiments neufs) ».

(Charlot-Valdieu et Outrequin, 2009: 52)

CONTEXTES D'UTILISATION

« Dans la littérature francophone, ces **écoquartiers** sont posés de manière quasi unanime comme des laboratoires ou des espaces témoin. Des lieux où penser et tester la ville durable à venir (Souami, 2009; Lefèvre, Sabard, 2009; Charlot-Valdieu, Outrequin, 2009), que ce soit du point de vue de la gestion des déchets et rejets (Emilianoff, 2007), de la diffusion de comportements écocitoyens, des modalités participatives de production du bâti (ARENE, 2005) ou de la bonne gestion des mixités ou enfin de leur capacité à contenir l'étalement urbain en offrant une alternative crédible aux aspirations résidentielles périurbaines ».

(Bonard et Matthey, 2010: 1)

« Commençons préalablement par formuler une distinction entre **écoquartier** et quartier durable qui ne se situerait pas entre la performance environnementale et les trois piliers historiques du développement durable, mais entre ce qui est réalisé techniquement et ce qui est éprouvé temporellement. En d'autres termes, si l'**écoquartier** fait appel à une réalité synchronique et spatiale d'un ensemble bâti, le quartier

« durable appartient lui davantage à une réalité diachronique et bidimensionnelle plus large (temps et espace) inhérente à sa traduction en français ».

(Boutaud, 2009: 6)

REMARQUES

L'**écoquartier** est une intervention d'aménagement qui se souscrit fortement aux principes du développement durable en cherchant à incorporer ses trois préoccupations: environnementale, sociale et économique.

En utilisant le préfixe *éco*, qui est actuellement relié essentiellement au domaine de l'écologie et de l'environnement, une confusion peut facilement résulter d'une fausse interprétation du terme. La tendance actuelle dans la littérature d'associer ce préfixe aux enjeux environnementaux, au détriment des deux autres axes économique et social. Dans cette perspective, la définition proposée par Charlot-Valdieu et Outrequin se révèle réductrice. En effet, l'étymologie du préfixe provenant du grec *oikos*, qui signifie « maison » ou « habitat », suggère une prise en compte davantage globale des autres piliers constitutifs du développement durable.

Le suffixe *quartier*, qui désigne une entité urbaine, n'a pas de taille concrètement définie dans l'espace. Il peut désigner autant la division administrative d'une ville que la partie de celle-ci, possédant une caractéristique spécifique, ou une certaine unité. L'absence d'une définition claire du quartier quant à sa taille se conserve le néologisme d'**écoquartier**.

Les **écoquartiers** se sont fortement développés en Europe et semblent se propager plus lentement en Amérique du Nord. Aux Etats-Unis, d'importants travaux relatifs à la définition et au développement des *ecodistricts* ont été entrepris par le *Portland Sustainability Institute*. Lors du colloque *EcoDistrict Summit*, plusieurs projets de recherche achevés localement à Portland, à l'échelle nationale ou encore à l'échelle internationale ont notamment été présentés (Schultz, 2012). L'élan nord-américain dans le développement d'écoquartiers émerge seulement récemment après la « réussite » européenne.

Le terme d'**écoquartier** a fait surgir bon nombre d'autres termes se distinguant sur l'échelle d'application de cette intervention. On parlera ainsi d'écocité ou d'écovillage (qui s'étendrait plus à la taille de l'agglomération), pour aller jusqu'à la notion d'écorégion comme l'indiquent Merlin et Choay (1988) dans le dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement : « la notion d'**écoquartier** peut être élargie à l'échelle de la ville (Freiburg peut être considérée comme pionnière), voire d'une région urbaine : telle est l'ambition annoncée pour l'Île-de-France en 2004.

ÉQUIVALENT

Français : *quartier durable*

Anglais : *eco-district* ou *ecodistrict*, *eco-neighborhoods*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Bonard, Y. et Matthey, L. (2010). Les éco-quartiers : laboratoires de la ville durable. *Cybergeo: European Journal of Geography*. Repéré à <http://cybergeo.revues.org/23202>

Boutaud, B. (2009). Quartier durable ou éco-quartier? *Cybergeo: European Journal of Geography*, septembre 2009. Repéré à <https://cybergeo.revues.org/22583>

Charlot-Valdieu, C. et Outrequin, P. (2009). *L'urbanisme durable : concevoir un écoquartier*. Paris : Éditions du Moniteur.

Merlin, P. et Choay, F. (1988). *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Paris : Presses Universitaires de France.

Schultz, E. (2012). *EcoDistrict Planning: Integrating Sustainable Design in Urban Environments* (mémoire de maîtrise, Université de Cincinnati, Ohio, États-Unis). Repéré à https://etd.ohiolink.edu/!etd.send_file?accession=ucin1337715788&disposition=inline

EFFET BEIGNE

Katherine Bahl

Marie-Ève Gravel

DÉFINITION

L'*effet donut* ou *effet beigne* décrit « le processus sociospatial par lequel le centre de l'agglomération se vide de sa *substance*, ne laissant dans la ville centre que les populations les plus pauvres. Cet effet résulte de deux dynamiques : la suburbanisation résidentielle des classes moyennes (*white flight*) et la suburbanisation des emplois (*edge cities*) à partir des années 70 ».

(Géoconfluences, s. d.)

CONTEXTES D'UTILISATION

« La situation actuelle est critique. Nous avons totalement échoué dans notre tentative de contrer l'**effet de trou de beigne** et de freiner l'étalement urbain dans la grande région de Montréal. À titre d'exemple, soulignons que, si l'île de Montréal avait la densité de population actuelle de Vancouver, elle accueillerait 3 millions d'habitants au lieu des 1,7 million d'habitants actuels »

(Tellier, 2014)

Cette lacune vient d'être comblée par deux chercheurs de Statistique Canada, Martin Turcotte et Mireille Vézina. Les auteurs ont mesuré avec précision l'**effet de beigne** dans les trois grandes villes canadiennes, Toronto, Montréal et Vancouver. Ils ont tracé le portrait socio-économique des ménages avec beaucoup de rigueur.

REMARQUES

Le terme *effet donut* ou *effet beigne* est principalement utilisé pour représenter le concept d'exode des centres urbains vers la banlieue. Ainsi, il permet une métaphore claire entre le phénomène et la pâtisserie. La décomposition du néologisme permet de soulever deux aspects importants. D'abord se trouve le mot « effet », employé pour désigner le résultat d'un mouvement de population, ainsi que le terme « beigne » qui illustre les conséquences de ce mouvement en créant une ceinture forte autour d'un centre vide, à l'image de la pâtisserie. Il ne semble toutefois pas y avoir de référence universelle qui définit le terme. En effet, puisqu'il s'agit d'une image très forte, chaque auteur le définit et l'adapte selon ses besoins. Cependant, toutes ces définitions illustrent un même concept.

La première utilisation du terme n'a pas été clairement identifiée, mais semble assez récente. On le retrouve, entre autres, dans une entrevue avec Jacques Parizeau (1995) au sujet du pacte fiscal. Il est principalement utilisé dans des textes destinés à un vaste public. Cependant, la déclinaison francophone est principalement utilisée au Québec. On retrouve également différents synonymes dans plusieurs villes et pays, tel qu'aux États-Unis d'Amérique et en Angleterre.

C'est pour cette raison que l'on observe plusieurs variations : effet beigne, effet beignet, ville beigne, effet trou de beigne, donut city, effet donut, etc.

Par contre, il est important de noter qu'il existe une distinction importante entre *donut effect*, utilisé en Amérique du Nord, et que *doughnut effect* employé au Royaume-Uni, l'un étant l'opposé de l'autre tel que l'explique l'extrait suivant:

« Alors que le centre a prospéré, les parties de la ville que les urbanistes appellent les banlieues intérieures se sont effondrées, laissant de nombreuses personnes dans le no man's land entre le centre en plein essor et les banlieues luxuriantes. Les planificateurs appellent cela l'effet doughnut, qui décrit de manière confuse le phénomène inverse de l'effet donut dont parlent les planificateurs américains. La beigne américaine, une bague sucrée avec un centre vide, est une belle métaphore décrivant les banlieues riches autour d'un centre-ville effondré. La beigne britannique, un morceau d'hydrate de carbone indifférent avec de la confiture au milieu, décrit le développement du centre-ville riche entouré d'acres de morosité » (The economist, 2002, *traduction libre*).

Le néologisme est également utilisé en économie, principalement à l'échelle nationale ou provinciale, pour illustrer une économie dépouillée de son centre, où les entreprises jugées comme des fleurons font l'objet d'acquisition ou alors pour parler des sièges sociaux qui sont considérés comme des coquilles vides, lorsque la production est transférée hors du pays (Cousineau, 2007). On fait donc référence au même concept, soit la visualisation d'un vide.

Un parallèle peut être fait entre l'effet beigne et les *edge cities*, puisque ce dernier illustre le phénomène de la création d'un nouveau pôle secondaire qui accueille les emplois, favorisant une concurrence directe sur les centres urbains (Garreau, 1991). La dévitalisation du noyau central principal est accentuée par la migration de la population pour se rapprocher des activités économiques. Cela engendre ainsi l'effet beigne, représentant un anneau où les banlieues créent une ceinture forte autour des centres-villes, qui eux font face à un dépeuplement des entreprises et des résidents (Garreau, 1991).

ÉQUIVALENT

Français : *effet beigne, effet beignet, ville beignet, effet trou de beigne, effet donut*

Anglais : *donut city*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Cousineau, S. (2007). *Une économie trou de beigne*. Repéré à <http://blogues.lapresse.ca/lapresseaffaires/cousineau/2007/05/08/une-economie-trou-de-beigne/>
- Garreau, J. (1991). *Edge city: life on the new frontier*. New York : Anchor Books.
- Géococonfluences (s. d.). Donut (effet). Repéré à <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/donut-effet>
- Parizeau, J. (1995). *L'électron libre: l'hyper-entrevue*. Repéré à <http://jhroy.ca/el/parizeau/parizo-q13.html>
- Picher, C. (2010). *Le trou de beigne*. Repéré à <http://www.quebecdroite.com/2010/12/le-trou-de-beigne.html>
- Tellier, L.-N. (2014, 5 mars). Péage sur les ponts et « trou de beigne » : Monsieur le Maire, vous vous trompez! *Le Devoir*. Repéré à <http://www.ledevoir.com/opinion/idees/401688/peage-sur-les-ponts-et-trou-de-beigne-monsieur-le-maire-vous-vous-trompez>
- The Economist (2002). *Cities: the doughnut effect*. Repéré à <http://www.economist.com/node/940671>

EFFET BILBAO (EFFET GUGGENHEIM)

Marie Prince

DÉFINITIONS

« Revitaliser un territoire avec la construction d'un bâtiment culturel phare ».

(Sportouch, 2020)

« Une ville qui renaît de ses cendres à la faveur d'un événement ou d'un édifice culturel majeur, on appelle cela « l'**effet Bilbao** », en référence au port du Pays basque espagnol redevenu *trendy* par la grâce du Musée Guggenheim ».

(Carpentier, 2018: 18)

CONTEXTES D'UTILISATION

« Les dirigeants de nombreuses villes britanniques ont tenté de reproduire un « **effet Bilbao** » sur leur territoire en développant une politique de renouveau urbain centré sur la culture. » (Bailoni, 2014)

« Ce constat tient à un ensemble de facteurs de risque que les promoteurs du projet ont peut-être sous-estimés, escomptant un « **effet Bilbao** » (du nom de l'effet attribué au musée Guggenheim sur son territoire) pour lequel les conditions n'étaient en réalité pas réunies » (Tobelem, 2016).

REMARQUES

Située au nord de l'Espagne, Bilbao est une ancienne ville industrielle, qui après la perte de son industrie lourde, est marquée par la dévitalisation, le chômage et les friches urbaines. C'est en 1997 que la Fondation Guggenheim, déjà bien installée à New York, y ouvre son emblématique musée européen, dessiné par Frank Gehry. Depuis, la ville est en pleine renaissance touristique et économique, appelée « l'**effet Bilbao** ». Le phénomène porte également le nom « d'effet Guggenheim », en l'honneur du fameux musée.

Mais est-ce que la revitalisation de ce territoire est seulement attribuable à l'arrivée du musée Guggenheim dans la ville? Ce scénario semblait plausible quelques années après son ouverture, mais plusieurs critiques remettent maintenant en doute l'existence réelle de « l'**effet Bilbao** », attribuant plutôt le nouvel essor de la ville aux interventions urbaines débutées une dizaine d'années avant la construction du bâtiment. Bilbao a à l'évidence su revitaliser son territoire grâce à plusieurs actions brillamment orchestrées, notamment le déplacement de son port pour libérer son centre-ville historique, l'assainissement de sa rivière ou encore la réalisation de percées visuelles dans la ville. La reconversion urbaine a en outre été dirigée par un nouvel organisme regroupant l'État et les collectivités locales, ayant pour objectif de planifier et piloter la transformation de la ville. Vingt ans après l'apparition du modèle, cela explique pourquoi « l'effet Bilbao » serait si difficile à reproduire par les autres villes, qui n'obtiennent que rarement les retombées escomptées par la construction d'un bâtiment culturel à l'architecture unique.

EQUIVALENT

Anglais : *Bilbao effect*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Bailoni, M. (2014, 15 décembre). La reconversion des territoires industriels par la culture dans les villes britanniques : un modèle en crise? *Belgeo*, 7(1). Repéré à <https://doi.org/10.4000/belgeo.12753>
- Carpentier, L. (2018, 19 février). Arles et Avignon en lutte pour la lumière. *Le Monde*. Repéré à <https://nouveau.eureka.cc/Document/View?viewEvent=1&docRefId=0&docName=news%20%C2%B720180219%C2%B7LM%C2%B71119969&docIndex=27>
- Sportouch, Y. (2020, 18 mars) La France est-elle hermétique à l'« effet Bilbao ». *Lumières de la ville*. Repéré à https://lumieresdelaville.net/paroles_urbs/la-france-est-elle-hermetique-a-leffet-bilbao/
- Tobelem, J-M. (2016, 21 août). Le Louvre-Lens n'aura pas « l'effet Bilbao » escompté. *Le Monde*. Repéré à https://www.lemonde.fr/idees/article/2016/08/21/le-louvre-lens-a-t-il-echoue_4985662_3232.html

EMPOWERMENT

Léa Golfier

Sébastien Petra

DÉFINITIONS

« L'*empowerment* renvoie à des principes, tels que la capacité des individus et des collectivités à agir pour assurer leur bien-être ou leur droit de participer aux décisions les concernant [...] ».

(Simon, 1994)

« L'*empowerment* articule deux dimensions, celle du pouvoir, qui constitue la racine du mot, et celle du processus d'apprentissage pour y accéder. Il peut désigner autant un état (être *empowered*) qu'un processus ».

(Bacqué et Biewener, 2013: 25)

« L'*empowerment* se veut un processus de transfert des connaissances visant à développer un potentiel jusqu'à présent caché ou ignoré chez un individu ou groupe d'individus ».

(GRIEVA, 2000)

« *Empowerment* : créer des opportunités pour les personnes vivant dans une zone particulière afin qu'elles deviennent activement engagées dans le processus de changement ».

(Cowan, 2005: 123, *traduction libre*)

« Les origines du terme sont anciennes : le verbe *to empower* apparaît en Grande-Bretagne au milieu du 17^e siècle pour désigner un pouvoir ou une autorité formelle accordés par une puissance plus élevée. Mais ce n'est qu'au milieu du 19^e siècle qu'est formé le mot *empowerment*, qui définit à la fois un état et une action, celle de donner du pouvoir. »

(Bacqué et Biewener, 2013: 25)

CONTEXTES D'UTILISATION

« Les droits des citoyens n'ont pas suffisamment exploité le potentiel des processus de gouvernance liés à l'urbanisme et à la gestion urbaine. Il s'agit là d'une grave erreur, les urbanistes et designers ayant pourtant insisté sur le fait que l'architecture peut non seulement être un vecteur *d'empowerment* à travers la participation des communautés, mais que la participation des habitants peut également :

accroître la qualité de nos villes et les rendre plus humaines; développer de nouveaux idéaux esthétiques; et atteindre de futures initiatives de développement de construction ».

(Fryk et Stenberg, 2012: 3284, *traduction libre*)

« Les processus de participation devraient avoir pour but d’insuffler du pouvoir (...) afin d’encourager l’**empowerment** des citoyens dans l’appropriation de leur propre ville. Non pas en tant qu’utilisateurs ou à travers l’utilisation, mais en tant que citoyens capables de prendre en charge les processus de création des formes, de l’espace, de l’art ».

(Remesar, 2012, *traduction libre*)

REMARQUES

Finalement, il n’existerait pas une forme d’**empowerment** mais des formes d’*empowerment* qui sont corrélées au contexte socioculturel et politique. Observer et définir la prise de pouvoir citoyenne nécessite de comprendre les particularités de la structure sociale locale. Dans des pays occidentaux fortement structurés autour des institutions, les habitants expriment actuellement une volonté de participer plus intensément aux projets de design urbain, pour contribuer activement à la transformation du territoire qu’ils habitent et ainsi nourrir un sentiment d’appropriation. Cette démarche d’**empowerment** se met en opposition au système *top down* et s’inscrit dans une forme de démocratisation de l’urbanisme.

Dans des pays émergents, les spécificités culturelles jouent également dans la définition des prises de pouvoir puisque le partage de connaissances ne va pas toujours de soi et peut parfois entraîner une certaine réserve de la part des habitants par rapport à aux approches participatives amenées par des designers extérieurs (Hussain, Sanders et Steinert, 2012). Les processus de co-construction de projets impliquent de prendre en compte de nombreux facteurs spécifiques comme les aspects humains, sociaux, culturels et religieux du pays considéré. D’autre part, les caractéristiques financières, organisationnelles et de durée sont bouleversées par cette participation et cette multiplication des acteurs impliqués.

L’apparition de processus d’**empowerment** peut être dépendante d’un certain nombre de conditions relevant, par exemple, du contexte matériel ou physique, ou du système social environnant qui incite ou non les habitants à créer ou s’impliquer dans des projets. Si le *leadership* et la position de force des designers qui co-construisent le projet sont trop radicaux, les habitants ne trouveront pas leur place dans celui-ci. Également une dimension productiviste peut être soulevée, face à l’engouement que suscite l’emploi du processus d’**empowerment**, qui appuie le développement d’une démocratie participative. Dans le cadre d’un projet de design urbain, son emploi favoriserait l’acceptabilité de celui-ci, les citoyens se sentant davantage intégrés et engagés aux projets touchant *leur* espace urbain.

Cependant, il pourrait également faire l’objet de « récupération communicationnelle » en vue de plébisciter des projets pourtant déjà actés. Récemment, dans les pays occidentaux, le concept d’**empowerment** fait face à une certaine « institutionnalisation » et ne revêt plus un réel caractère de mouvement social tel qu’il a pu l’être dans le passé (Bacqué et Biewener, 2013).

Le projet de design urbain de type participatif s’inscrit davantage dans une démarche incluant la notion d’**empowerment**. À l’image du projet de Hussain, Sanders et Steinert (2012), le projet participatif ne serait pas uniquement dévolu à la production d’objets répondant à une problématique. Il chercherait également à encourager le

développement des capacités humaines en favorisant la conception de projets futurs en l'absence de concepteurs extérieurs, mais précisément avec les utilisateurs du milieu. En effet, les connaissances du territoire différent selon les acteurs intervenants : le concepteur extérieur s'imprégnerait d'un contexte socioculturel ou spatial pour la période de projet. Les parties prenantes et futurs utilisateurs bénéficieraient d'un savoir « pratique » applicable à long terme.

Le design urbain participatif induirait l'existence de différents degrés d'*empowerment*, allant de l'initiation et du portage du projet par les citoyens prenant conscience de leur pouvoir, à une participation des habitants provoquée par des institutions.

EQUIVALENT

Français: *responsabilisation, autonomisation*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Bacqué, M.-H. et Biewener, C. (2013). L'empowerment, un nouveau vocabulaire pour parler de participation? *Idées économiques et sociales*, 3(173), 25-32.
- Cowan, R. (2005). Empowerment. Dans *The dictionary of urbanism*. Tisbury, Wiltshire : Streetwise Press Ltd.
- Fryk, L. et Stenberg, J. (2012) Urban Empowerment through Community - Outreach in Teaching and Design. *Social and behavioral sciences*, 46, 3284-3289.
- GRIEVA (Groupe de Recherche-Intervention en Evaluation). (2000). *Méthodologie du GRIEVA : L'empowerment*. Repéré à <http://www.unites.uqam.ca/grieva/le%20grieva/grieva.php#metho>
- Hussain, S., Sanders, E-B-N. et Steinert, M. (2012). Participatory Design with Marginalized People in Developing Countries: Challenges and Opportunities Experienced in a Field Study in Cambodia. *International journal of design*, 6(2), 91-109.
- Remesar, A., Xavi, S., Samuel, P. et Danae, E. (2012). *Inclusion and empowerment in public art and urban design*. Repéré à <http://www.raco.cat/index.php/Waterfront/article/view/259235/346497>
- Simon, B. (1994). *The Empowerment Tradition In American Social Work : A History*. New York : Columbia University Press.

ESTHÉTIQUE ENVIRONNEMENTALE

Mathilde Carbonneau Loiseau

DÉFINITION

« [Courant philosophique contemporain] qui reconnaît que les environnements naturels ne sont pas essentiellement éprouvés comme des paysages, mais plutôt comme des environnements au sein desquels le sujet esthétique apprécie la nature comme dynamique, changeante et en évolution. Il s'agit d'une approche esthétique qui selon ses différentes formes puise ses racines dans la connaissance écologique, l'imagination, l'émotion et une nouvelle compréhension de la nature comme porteuse de son propre récit ».

(Brady, 2007: 64)

CONTEXTES D'UTILISATION

« Ainsi, le souci **esthétique de l'environnement** urbain a fait de l'espace public un bien à conquérir et à aménager dans lequel nature et beauté s'agencent en un tout en vue du bien-être urbain »

(Kuitche, 2014: 40)

« L'**esthétique environnementale** représente l'occasion de créer une esthétique écologique, où les humains sont décentrés et deviennent des parties de la communauté écologique, telle qu'elle a été envisagée par l'écologiste (le protecteur de la nature) américain Aldo Leopold (1949), et participent activement aux entités naturelles par le biais de l'engagement esthétique ».

(Brady, 2007: 70)

REMARQUES

Les auteurs situent l'origine de l'**esthétique environnementale** dans les années 1990, et seraient inspirés des courants écologistes des années 1960. Il s'agirait d'un des nombreux courants influencés par les préoccupations environnementales grandissantes de l'époque (Kuitche, 2014). Comme indiqué dans la définition, l'esthétique environnementale puise son origine dans la philosophie et se veut une rupture avec l'esthétique pittoresque ainsi qu'une ouverture vers l'univers de l'aménagement. En ce sens, notre commentaire portera dans un premier temps sur l'origine du concept et dans un second temps, tentera de le situer par rapport à d'autres approches similaires en aménagement.

L'**esthétique environnementale** rompt avec la période romantique qui attribuait au paysage une simple fonction d'image, laquelle servait à inspirer les artistes. L'esthétique pittoresque n'attribue qu'une fonction de spectateur à l'humain. L'esthétique environnementale positionne l'humain comme partie prenante de l'environnement : « l'attention sensorielle ne peut simplement pas être limitée au visuel, et les sujets appréciateurs de la nature sont bien plus des *participants esthétiques à des environnements* que de simples spectateurs de *toiles* de la nature » (Kuitche, 2014: 37). La notion d'éthique vis-à-vis de l'environnement est aussi largement débattue chez les auteurs (Blanc et Lolive, 2009; Kuitche, 2014; Brady, 2007). Cette rupture avec l'esthétique pittoresque se décline en trois courants identifiés par Thibaud (2010) comme comprenant l'esthétique de la modernité, l'**esthétique environnementale**, et l'esthétique

des ambiances. Les trois faisant référence à la perception sensible et à l'expérience esthétique, il s'avère complexe de les distinguer, et on pourrait remettre en question cette catégorisation.

Carlson (1999) décline pour sa part l'**esthétique environnementale** en deux perspectives : « une à dominante cognitive mettant l'accent sur les divers savoirs impliqués dans l'expérience de l'environnement, une à dominante sensitive davantage attachée au caractère immédiat, affectif et multisensoriel de cette même expérience ». Cette deuxième déclinaison de l'esthétique environnementale nous renvoie, inévitablement, au travail de Kevin Lynch (1960) et ses cinq éléments de la forme urbaine perçue, ainsi qu'à la psychologie environnementale. Par rapport à cette dernière, mentionnons simplement la différence dans le niveau d'interaction entre environnement et individu. Selon l'approche de l'**esthétique environnementale**, l'individu expérimente l'environnement non seulement visuellement, mais avec l'ensemble de ses sens. La psychologie environnementale suggère non seulement qu'il y ait une interaction, mais que l'environnement influence le comportement d'un individu (Morval, 2007).

Brady (2007: 69) distingue, quant à elle, l'**esthétique environnementale** de l'approche phénoménologique en insistant sur les distinctions qui doivent être faites entre individu et environnement : « Les idées de Berleant ont été importantes dans le développement d'une esthétique véritablement environnementale. Même s'il faut rompre l'opposition entre sujet et objet, je ne partage pas l'idée de Berleant selon laquelle les environnements humains et naturels sont potentiellement unis, dans un sens profondément holistique ».

EQUIVALENT

Anglais : *environmental aesthetics*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Blanc, N. et Lolive, J. (2009). Vers une esthétique environnementale: le tournant pragmatiste. *Natures Sciences Sociétés*, 17(3), 285-292.
- Brady, E. (2007). Vers une véritable esthétique de l'environnement: l'élimination des frontières et des oppositions dans l'expérience esthétique du paysage. *Cosmopolitiques*, 15, 65-76.
- Carlson, A. (1999). *Aesthetics and the environment: the appreciation of nature, art and architecture*. New York : Routledge.
- Kuitche, H. (2014). Esthétique environnementale: du déplacement au dépassement. *Nouvelle revue d'esthétique*, 1(13), 35-44.
- Lynch, K. (1960). *The image of the city*. Cambridge, USA: MIT Press.
- Morval, J. (2007). *La psychologie environnementale*. Montréal: Les Presses de l'Université de Montréal.
- Thibaud, J.-P. (2010). La ville à l'épreuve des sens. Dans O. Coutard et J.-P. Lévy, *Écologies urbaines : états des savoirs et perspectives*, 198-213. Paris : Economica-Anthropos.

ÉTALEMENT URBAIN

Barbara Eyer Dos Santos

Kwan Yuk Michelle Kwok

DÉFINITIONS

« Processus d'accroissement important des zones urbanisées en périphéries des villes, qui s'accompagne généralement d'un desserrement des populations et des villes urbaines ».

(Pumain, Paquot et Kleinschmager, 2006: 112)

« Processus d'urbanisation privilégiant une expansion des périphéries des villes moins denses que ne l'est le centre auquel elles appartiennent ».

(Antoni, 2009: 67)

« L'étalement est un modèle d'occupation de l'espace dans une aire urbaine qui démontre de bas niveaux d'une ou plusieurs des 8 dimensions: densité, continuité, concentration, agglomération, centralité, nucléarité, usages mixtes et proximité ».

(Galster et coll., 2001: 685)

CONTEXTES D'UTILISATION

« Les facteurs de l'**étalement urbain** sont très variables selon les contextes économiques, politiques et sociaux: déconcentration résidentielle, déversement urbain, politiques de logement favorisant l'accès à l'habitat individuel dans les pays industrialisés, peut-être, mais aussi croissance migratoire par étalement *spontané* des quartiers informels [...] ».

(Lambony, Ebrard, Bouchanine et Apprill, 2001: 117)

« Incontestablement, l'**étalement urbain** pose un défi à la notion de développement durable, qui suppose bien entendu la préservation de l'environnement et un développement économique soutenable, mais aussi davantage d'équité sociale et une bonne gouvernance ».

(Zaninetti et Maret, 2008: 3)

« L'**étalement urbain** peut être décrit de nombreuses manières, notamment en termes de population, de logements, d'emplois, de déplacements. L'étalement fait référence à une répartition relative d'un certain nombre de variables socio-économiques sur un territoire donné, entre un centre et une périphérie, ainsi qu'à l'évolution de cette répartition. Le concept d'étalement a donc une dimension à la fois spatiale et temporelle ».

(Bussière et Dallaire, 1994: 327)

REMARQUES

Il n'existe pas une définition commune de l'**étalement urbain**. Les définitions proposées diffèrent selon les champs d'études des auteurs. Pour McGibany (2004), l'**étalement urbain** réfère à l'expansion spatiale d'une aire urbaine tandis qu'Ewing, Pendall et Chen (2002) définissent ce terme en mettant l'accent sur les quatre caractéristiques clés de cette forme urbaine: faible densité, monofonctionnalité des usages du sol, absence de grands centres de développement à forte densité et faible connexion du réseau routier. Certains autres auteurs en font référence à l'opposition centre-périphérie (Chapain et Polèse, 2000). Bref, une définition commune de la notion d'étalement urbain est loin de faire l'unanimité.

La suburbanisation (« phénomène de développement continu de l'espace autour des villes »), la rurbanisation (« processus d'urbanisation rampante de l'espace rural, d'imbrication des espaces ruraux et des zones urbanisées périphériques, qui s'organise autour des noyaux de l'habitat rural, sans créer un nouveau tissu continu ») et la périurbanisation (« urbanisation continue aux franges des agglomérations ») sont des termes souvent associés pour décrire et nommer l'étalement urbain (Veolia Environnement et France Nature Environnement, 2013: 14).

Il est important de noter la différence entre étalement urbain et son équivalent anglais, *urban sprawl* qui « est l'étalement urbain, qui, aux États-Unis, se traduit par un dépeuplement des centres-villes (*downtown*), et un éparpillement de la banlieue (*suburb*), qui n'est possible que par l'extension du réseau autoroutier (Pumain, Paquot et Kleinschmager, 2006: 97). On trouve aussi de différenciation entre *urban spread*, défini comme « [l'] expansion territoriale des villes entendue comme une modalité somme toute assez naturelle de la croissance urbaine », et *urban*

sprawl « qui invoque une forme pathologique d'étalement désordonné de l'aire urbaine » (Zaninetti et Maret, 2008: 5).

EQUIVALENT

Anglais : *urban sprawl*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Antoni, J.P. (2009). *Lexique de la ville*. Paris : Ellipses.

Bussière, Y. et Dallaire, Y. (1994). Étalement urbain et motorisation: où se situe Montréal par rapport à d'autres agglomération? *Cahiers de géographie du Québec*, 38, 327-343.

Chapain, C. et Polèse, M. (2000). Le déclin des centres-villes: mythe ou réalité? Analyse comparative des régions métropolitaines nord-américaines. *Cahiers de géographie du Québec*, 44, 303-324.

Ewing, R., Pendall, R. et Chen, D. (2002). *Measuring sprawl and its impact*, Washington DC. Smart Growth America.

Galster et coll. (2001). Wrestling Sprawl to the Ground: Defining and Measuring an Elusive Concept. *Housing Policy Debate*, 12(4), 681-717.

Jacquenod, R. (1996). *Nouveau dictionnaire étymologique : l'origine de 20 000 mots français*. Allier, Belgique : Marabout.

Lambony, P. G., Ebrard, F.M., Bouchanine, F.N., Apprill, E.D. (2001). *Vocabulaire de la ville : notions et références*. Paris : Éditions du Temps.

McGibany, J.M. (2004). Gasoline Prices, State Gasoline Excise Taxes, and the Size of Urban Areas. *Journal of Applied Business Research*, 20, 33-41.

Pumain, D., Paquot, T. et Kleinschmager, R. (2006). *Dictionnaire la ville et l'urbain*. Paris : Economica : Antropos.

Veolia Environnement et France Nature Environnement. (2013). *L'étalement urbain - Réflexions croisées éléments de définition et termes du débat*. Repéré à http://www.fne.asso.fr/fr/etalement-urbain-reflexions-croisees-elements-de-definition-et-termes-du-debat.html?cmp_id=170&news_id=13404

Zaninetti, J.M., Maret, I. (2008). *Étalement urbain et villes fragmentées à travers le monde*. Orléans : Presses Universitaires d'Orléans.

FRAGMENTATION

Marine Delor

Gaëtan Lemaire

DÉFINITION

« La **fragmentation** est un terme de plus en plus utilisé dans les milieux scientifiques, ce qui, en grande partie, révèle son importance et sa pertinence actuelle. Néanmoins, il existe un flou énorme quant au rôle qu'on lui attribue dans la production de l'espace urbain. Aussi, avons-nous pu observer que la **fragmentation** est souvent conçue comme le fait de la décomposition et de la recomposition de la forme urbaine, lesquelles engageraient différentes stratégies d'agrégation et de désagrégation sociales en fonction d'intérêts individuels et collectifs, de compétition et de collaboration. C'est ainsi que dans la plupart des travaux qui lui sont consacrés la fragmentation urbaine apparaît comme un processus ou un état révélateur d'une ville atomisée ou dans laquelle on assiste à des phénomènes de confrontation [...]. En un mot, la **fragmentation** est considérée dans ces travaux comme un processus de dissolution sociale, de cassure de la structure physique de la ville et de dislocation de ses valeurs de représentation symbolique ».

(Vidal Rojas, 2002: 7)

CONTEXTES D'UTILISATION

« La **fragmentation** est un processus d'éclatement d'un objet spatial considéré comme porteur d'une unité sociale. La **fragmentation** n'est pas le seul terme utilisé pour décrire ce phénomène : dans les années 90, de nombreux termes apparentés ont été utilisés : balkanisation, archipélisation, fracture sociale, sécession, dualisation, ségrégation, segmentation, polarisation sociospatiale. La question de la **fragmentation** pose la question du lien social et politique dans les sociétés métropolitaines ».

(Bodinier, 2010)

« Dans une ville fragmentée, les différentes parties coexistent sur le mode du repli sur soi. Ce repli peut être d'ordre gestionnaire : notamment au travers de la privatisation et de l'autonomisation de certains services urbains élémentaires (eau, électricité, sécurité). Il est aussi d'ordre spatial, observable dans les formes variées de fermetures et/ou de maîtrise de la distance dans la ville (murs, grilles, résidences fermées, zones tampons). Enfin, il peut se situer sur le plan des représentations collectives : dans l'abandon d'une vision commune de la ville comme espace d'intégration, de rencontre, et de convivialité ».

(Navez-Bouchanine, 2002, cité dans Lanne, 2016)

REMARQUES

Le phénomène de *fragmentation urbaine* est particulièrement visible dans les métropoles occidentales. Il semble, au sens de Vidal Rojas (2002), qu'il y a une tendance à la globalisation, ce qui bouscule tous les codes de lecture de

l'urbain et de son organisation. À titre d'exemple, ce cas est observé en France, où la frontière qui définit les activités urbaines et rurales devient de plus en plus mince. En effet, la campagne devient un lieu d'implantation pour des formes matérielles et spatiales, certains codes de comportement et certaines fonctions que l'on croyait propres aux villes (Voyé et Rémy, 1992). L'idée de « cassure de la ville » évoquée dans la définition est également illustrée par un phénomène lié au développement des nouveaux moyens de communication. L'auteur veut faire savoir que lors du développement de ces moyens virtuels il est possible que la nécessité d'une connexion physique disparaisse entraînant ainsi une rupture dans le lien urbain présent jusque-là. Le processus concerne la localisation au sens géographique des hommes et des activités sur le territoire et également l'organisation propre de ces espaces. De nombreux auteurs se sont d'ailleurs concentrés sur des phénomènes ciblés comme les études des *ghettos* (notamment en Europe de l'Est ou en Amérique du Nord) ou encore des *conjuntos cerrados* en Amérique Latine. Ces phénomènes spécifiques de la fragmentation urbaine renvoient ainsi majoritairement à une connotation négative.

Toutefois, Vidal Rojas (2002: 11) propose une vision différente en s'éloignant des stéréotypes du terme *fragmentation*. Pour lui, la **fragmentation** urbaine n'est pas un phénomène négatif comme de nombreux auteurs le disent, ni un « révélateur de crise urbaine ».

La ville a toujours été pensée de manière continue, discontinue, unitaire et divisée. Elle est pensée à différentes échelles : la parcelle, l'îlot, le quartier, la ville, la voirie. Ces catégories d'analyses partitionnent la ville. La **fragmentation** n'est donc, en ce sens, pas une réponse au territoire urbain mais une question posée à l'espace urbain.

Le terme **fragmentation** urbaine est un terme étudié de manière récente par rapport à son apparition. Quelques écrits théoriques existent mais restent peu nombreux en comparaison à de nombreuses études de cas liés à ce sujet. Au-delà d'être un problème, Vidal Rojas (2002) nous suggère de prendre la **fragmentation** comme un outil. La fragmentation est une catégorie d'analyse qui permet de comprendre des phénomènes du territoire dans le sens du terme le plus large. Il soulève la question des réseaux de l'information et de la communication qui « dans la prise des décisions et dans les échanges acquiert un niveau si important que nous sommes tenus de nous demander quel sera l'impact à court, moyen et long terme de l'irruption de ces nouveaux réseaux sur l'organisation de l'espace urbain » (Vidal Rojas, 2002: 20). Il semble que ce champ est une des grandes questions de l'urbanisme de demain et que nous commençons tout juste à prendre conscience des enjeux de ce phénomène pour mieux l'appréhender.

EQUIVALENT

Anglais : *urban fragmentation, urban split*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Bodinier, D. (2010). *Quelques éléments sur la notion de fragmentation*. Repéré à <http://base.d-ph.info/fr/fiches/dph/fiche-dph-8297.html>

Fragmentation (2006). Dans dictionnaire *Le Petit Larousse*. Paris : Éditions Larousse.

Lanne, J.-B. (2016). *Fragmentation urbaine*. Repéré à <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/fragmentation-urbaine>

Navez-Bouchanine, F. (2002). *La fragmentation en question : des villes entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale?* Paris : L'Harmattan.

Vidal Rojas, R. (2002). *Fragmentation de la ville et nouveaux modes de composition urbaine*. Paris : L'Harmattan.

Voyé, L. et Rémy, J. (1992). *La ville: vers une nouvelle définition?* Paris : L'Harmattan.

FRICHE URBAINE

Murielle Aglot

DÉFINITION

« Les **friches urbaines** sont des « terrains laissés à l'abandon en milieu urbain, en attendant un réemploi hypothétique ».

(Dorier-Apprill, 2001: 36)

CONTEXTES D'UTILISATION

« Pourtant, de par le caractère peu régulé des activités qui y sont pratiquées, les **friches urbaines** s'apparentent à une famille plus large d'espace urbain, ce que G. Desmarais et G. Ritchot (2001) appellent des "vides générateurs", c'est-à-dire des lieux où la vie sociale n'est pas investie par la symbolique du pouvoir. Pour ces auteurs, ces espaces sont des lieux structurant l'espace urbain tout aussi bien que les lieux investis d'une symbolique plus précise. Ils sont le théâtre d'une vie intense, en situation de contact avec le danger et la mort et donc le lieu d'expression de pulsions, qui nécessitent juste d'être canalisées ».

(Gardin, 2006)

« Longtemps ignorées alors que la tendance était au développement, les **friches urbaines** sont cependant devenues des objets d'intérêt avec l'apparition, puis le renforcement du principe de développement durable : les villes doivent trouver le moyen d'être plus économes en termes de transports ou d'aménagement foncier. Ces espaces délaissés représentent un intérêt croissant pour satisfaire les besoins du renouvellement urbain ».

(Lotz-Coll, 2018)

REMARQUES

Certaines nuances méritent d'être abordées afin de mieux comprendre le concept de **friche urbaine**, en commençant par l'importance de distinguer les types de friches. Sur cet aspect, Bianchetti a élaboré un modèle permettant de catégoriser et classer une **friche urbaine** en fonction de certains critères: son statut d'abandon, son niveau de dégradation, son temps d'inutilité, sa superficie et les possibilités d'affectation transitoire de la friche dans un contexte de revitalisation (1985, cité dans Lotz-Coll, 2018). Le *statut d'abandon* fait référence à l'utilisation antérieure du terrain. On distingue par exemple la friche militaire, la friche d'habitat et la friche industrielle. Cette dernière occupe une place prépondérante dans les centres urbains: les phénomènes d'urbanisation et d'industrialisation du 19^e siècle ont été suivis par la fermeture massive des usines à la fin du 20^e siècle, notamment en raison de la mondialisation, laissant à l'abandon de nombreux terrains à vocation industrielle (Deshaies, 2006; Grandbois-Bernard et coll., 2016). Le statut d'abandon peut influencer le *niveau de dégradation* du site, ainsi que ses *possibilités d'affectation transitoire*. C'est le cas, par exemple, lorsque les sols ont été contaminés en raison d'activités impliquant des produits chimiques ou nucléaires.

On comprend, à travers les critères soulevés par Bianchetti, que la temporalité et la pérennité sont deux notions imbriquées dans le concept de *friche urbaine*. Par sa nature, la friche urbaine implique un état transitoire et dynamique d'une affectation à une autre. Certains auteurs considèrent d'ailleurs qu'elle est soumise à un « processus de mutation » et ont élaboré des phases correspondant aux étapes transitoires de la friche comme espace d'intérêt ou de désintérêt (Ambrosino et Andres, 2008, cité dans Lotz-Coll, 2018).

Tout en reconnaissant que la friche présente un potentiel de développement et de requalification particulièrement intéressant en contexte urbain où la rareté du sol y est plus importante, il importe de souligner qu'elle ne peut être considérée simplement comme un espace intérimaire prêt à être redéveloppé (Gardin, 2006). La friche urbaine est en effet trop souvent réduite à cette condition. Pourtant, elle remplit de multiples fonctions sociales et écologiques qui profitent à ceux qui la fréquentent et se l'approprient. Des projets de design réfléchis, même à petite échelle, peu coûteux et temporaires, peuvent accroître la fréquentation des friches urbaines en augmentant leur attractivité (Grandbois-Bernard et coll., 2016; Unt et Bell, 2014). Toutefois, les usagers ne sont pas un bloc homogène : ils ont des perceptions différentes de la friche urbaine et ont des préférences particulières à l'égard de la manière de la développer (Navratil et coll., 2018). Étant donné que tout projet de design urbain façonne non seulement l'environnement, mais aussi la relation entre les usagers et leur environnement, il est autant important d'analyser le site de la friche urbaine que les interactions entre la friche urbaine et les usagers qui la fréquentent.

En définitive, la **friche urbaine** est un espace diversifié et complexe. Tel que le font valoir G. Desmarais et G. Ritchot, elle a une valeur intrinsèque dans le tissu urbain et comporte une symbolique particulière (2001, cité dans Gardin, 2006). Elle exige donc une analyse approfondie permettant de prendre en compte les caractéristiques propres à chaque site lors d'une intervention de design urbain, tel que l'élaboration d'un projet visant sa réhabilitation ou sa revitalisation. Cela inclut également l'étude des interactions entre la friche urbaine et ceux qui la fréquentent.

Étymologie: Du néerlandais *versch/virsch* « frais, nouveau » (Verdam) qui, employé avec le mot *lant* « terre », désigne une terre qu'on a gagnée sur la mer en l'endiguant (Centre national de ressources textuelles et lexicales [CNTRL], 2012) et est éventuellement « associé à des périodes au cours desquelles l'agriculteur n'avait pas l'utilité de son champ ou laissait la terre se reposer » (Lotz-Coll, 2018: 2).

EQUIVALENT

Anglais : *urban wasteland*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Centre national de ressources textuelles et lexicales (2012). *Friche urbaine*. Repéré à <https://www.cnrtl.fr/definition/friche>
- Deshaies, M. (2006). Réhabilitation, reconversion et renouvellement des espaces industriels et urbains dégradés. *Revue géographique de l'Est*, 46(3-4), <https://doi.org/10.4000/rge.1384>
- Dorier-Apprill, É. (dir.). (2001). *Vocabulaire de la ville. Notions et références*. Éditions du Temps.
- Gardin, J. (2006). *La friche de l'île de Chatou, ultime frontière de l'axe historique de Paris?*
- Grandbois-Bernard, E, Labescat, J. et Uhl, M. (2016). Dans les ruines de la ville postindustrielle, de la friche à la revitalisation urbaine. *Frontières*, 28 (1). Repéré à <https://doi.org/10.7202/1038859ar>
- L'Espace géographique*, 35(2), 163-176. Repéré à <https://doi.org/10.3917/eg.352.0163>

- Lotz-Coll, S. (2018). La friche militaire urbaine, un nouvel espace convoité? *Carnets de géographes*, 11. Repéré à <https://doi.org/10.4000/cdg.1443>
- Navratil, J., Picha, K., Martinat, S., Nathanail, P.C., Tureckova, K. et Holesinka, A. (2018). Resident's preferences for urban brownfield revitalization : Insights from two Czech cities. *Land Use Policy*, 76, 224-234. Repéré à <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2018.05.013>
- Unt, A. et Bell, S. (2014). The impacts of small-scale design interventions on the behavior patterns of the users of an urban wasteland. *Urban Forestry and Urban Greening*, 13(1), 121-135. Repéré à <https://doi.org/10.1016/j.ufug.2013.10.008>

FRONTAGE

Antoine Le Guerrier

DÉFINITIONS

« L'espace entre la façade de l'édifice et la voie véhiculaire, incluant ses composantes construites et plantées. Le **frontage** est divisé en le *frontage privé* et le *frontage public* ».

(Center for Applied Transect Studies, CATS, s. d.: 52, *traduction libre*¹⁰)

« Côté d'un terrain longeant la voie publique ou un plan d'eau »¹¹

(OQLF, 2005)

CONTEXTES D'UTILISATION

« Quittons maintenant le pays riche en vastes **frontages** que sont les États-Unis, pour nous intéresser à des situations *a priori* difficiles, quand l'espace vient à manquer. Les **frontages** privés sont alors souvent réduits au minimum, et les riverains n'ont plus guère de marge de manœuvre sur la rue. Une réponse à cette situation est l'emploi de dispositifs mobiles, notamment des pots, que l'on vient installer dans le **frontage** public ».

(Soulie, 2012: 158)

« Les **frontages** actifs sont souvent préconisés dans les guides de bonne pratique et par les autorités locales d'urbanisme. Toutefois, peu de recherche a été faite afin d'établir quels bénéfices, s'il y en a, offre les **frontages** actifs. La recherche antérieure dans ce domaine s'est limitée à y examiner les habitudes observables plutôt qu'à en analyser la perception du public. Ce rapport vise à améliorer la compréhension des relations entre la qualité d'un **frontage** actif et la perception du public sur l'espace public que ce **frontage** adresse ».

(Heffernan, Heffernan, et Pan, 2014: 92, *traduction libre*¹²)

¹⁰ « *Frontage: the area between a building Facade and the vehicular lanes, inclusive of its built and planted components. Frontage is divided into Private Frontage and Public Frontage* »

¹¹ L'Office québécois de la langue française décourage l'utilisation du terme *frontage* en français. Le terme privilégié et défini est donc le terme *front*. Néanmoins, comme le mentionne Nicolas Soulier, le terme *frontage* peut être considéré comme un mot français formé du terme *front* suivi du suffixe *-age*. (Soulie, 2012, p.125)

¹² « *Active frontages are often advocated in best practice guidance and by local planning authorities. However, little research has been carried out to establish what benefits, if any, active frontages offer. Previous research in this area has been limited to examining observed behaviour rather than analysing public perceptions. This paper aims to improve the understanding of the relationship between the quality of an active frontage and public perceptions of the public space the frontage addresses.* »

REMARQUES

Le terme *frontage* est une notion clé du mouvement New Urbanism en Amérique du Nord (Soulier, 2012). Le *frontage* aux États-Unis désigne « l'espace de bord de rue, tant privé que public, qui s'étend devant un riverain » (Soulier, 2012: 125). Il est formé du *frontage privé* et *frontage public* séparé par la *ligne de frontage* :

Le *frontage privé* est « la section de propriété privée entre la *ligne de frontage* et la façade de l'édifice principal » (CATS, s. d.: 55, *traduction libre*¹³).

Le *frontage public* est « l'espace entre le bord de trottoir (de la voie véhiculaire) et la *ligne de frontage*. » (CATS, s. d.: 55 - *Traduction libre*¹⁴).

La *ligne de frontage* est « la ligne du lot bordant un *frontage public* » (CATS, s. d.: 52 - *Traduction libre*¹⁵).

Ces espaces sont considérés importants puisqu'ils façonnent et influencent l'atmosphère de la rue sur laquelle ils font front. En effet, le *frontage public* « constitu[e] un des principaux éléments de l'espace public; c'est là que les gens se mêlent les uns aux autres, conversent, jouent, mangent... » (Soulier, 2012: 126). De même, le *frontage privé* grâce à son aménagement peut rendre une rue active ou stérile, c'est-à-dire encourager ou non les déplacements actifs et interactions spontanées. Dans son livre *Reconquérir les Rues* Nicolas Soulier montre justement plusieurs exemples de *frontages* dits actifs ou stériles et montre les actions pouvant les stériliser, les protéger ou les réactiver. Par exemple, les *frontages-rideaux*, ces longs murs ou hautes clôtures aseptisent l'espace public tandis que les plantes en pot, en terre ou en culture dynamisent ce même espace (Soulier, 2012). L'impact d'un *frontage* change donc en fonction de son aménagement et de son design.

C'est dans cette perspective que le CATS dans son SmartCode énumère et décrit différentes catégories de frontage public (highway, boulevard, road, street...) et de frontage privés (common yard, porch and fence, terrace or lightwell, forecourt, stoop, shopfront, gallery et arcade). Chaque catégorie présente un aménagement spécifique et est même agencée de détails, plans et coupes de rues et d'édifices adaptés. C'est donc un outil permettant le design de frontages de qualité adapté à divers environnements.

EQUIVALENT

Anglais : *frontage*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Antidote. (2008). Dictionnaire *Antidote*. Antidote 8 v5.

Center for Applied Transect Studies. (s. d.). *SmartCode* (Vol. 9.2). The Town Paper. Repéré à <https://transect.org/codes.html>

Harper, D. (2020). *Online Etymology Dictionary*. Repéré à <https://www.etymonline.com>

Heffernan, E. E., Heffernan, T. W., et Pan, W. (2014). The relationship between the quality of active frontages and public perceptions of public spaces. *Urban Design International*, 19(1), 92-102.

Office québécois de la langue française. (2005). Repéré à <http://gdt.oqlf.gouv.qc.ca/Resultat.aspx>

¹³ « *Private Frontage: the privately held layer between the Frontage Line and the Principal Building Facade.* »

¹⁴ « **Public Frontage:** the area between the Curb of the vehicular lanes and the Frontage Line. »

¹⁵ « **Frontage Line:** Lot line bordering a Public Frontage. »

Oxford University. (2003). *The Concise Oxford Dictionary of English Etymology*. Oxford : Oxford University Press.
Repéré à <https://www.oxfordreference.com/view/10.1093/acref/9780192830982.001.0001/acref-9780192830982>

Soulier, N. (2012). *Reconquérir les rues*. Paris : Ulmer.

FRONTIÈRE

Guillaume Lepercq

Hugo Odier

DÉFINITIONS

« Le terme *frontière* apparaît au 13^e siècle comme dérivé du terme *front*, issu de la racine latine *frons* qui signifie *le devant des choses*, et plus particulièrement le front d'une armée ».

(Halba, 2004: 27)

« La **frontière** est une limite politique signifiante d'un territoire. C'est un objet dont l'émergence s'inscrit dans un processus de territorialisation, [...] un objet mis en place par un pouvoir dont le projet politique est de s'affirmer et de se distinguer des autres entités territoriales ».

(Groupe Frontière, 2004: 3)

« Les **frontières** sont à la fois ou successivement lignes et zones, ouvertes et fermées, des lieux de passage et de rupture, coupures et coutures, réelles et symboliques ».

(Gonin, 2007: 97)

CONTEXTES D'UTILISATION

« Les limites sont les éléments linéaires que l'observateur n'emploie pas ou ne considère pas comme des voies. Ce sont les **frontières** entre deux phases, les solutions de continuité linéaires : rivages, tranchées de voies ferrées, limites d'extension, murs. Elles servent de références latérales plutôt que d'axes de coordonnées. De telles limites peuvent être des barrières, plus ou moins franchissables, qui isolent une région de l'autre; ou bien elles peuvent être des coutures, lignes le long desquelles deux régions se relient et se joignent l'une à l'autre »

(Lynch, 1969: 54)

« Il reste que, dans la grande majorité des cas, la **frontière** sépare des quartiers ou îlots dont les structures sociales sont différentes et qui se reconnaissent dans des identités différentes »

(Moulin, 2001: 63)

« D'autres formes de **frontières** internes sont matérialisées par les oppositions morphologiques entre les quartiers biens équipés, structurés, aux constructions réglementaires d'immeubles de *standing*, de plusieurs dizaines d'étages comme à Rio (de Flamengo à Parra, en passant par Copacabana, Ipanema, Leblon...), immeubles juxtaposés dans l'espace qui peuvent constituer des quartiers lourds, denses,

inaccessibles (de type Manhattan) et les quartiers non réglementaires, d'habitat précaire et sommaire, quartiers non aménagés, mal structurés (les favelas). Le contraste entre les deux formes d'aménagement crée la **frontière** »

(Escallier, 2006: 15)

REMARQUES

Comme le dit Balibar : « Il n'existe pas de définition de **frontière** pouvant être relative à chaque lieu, chaque temps, chaque échelle (de lieux et de temps), chaque expérience que l'on a de la frontière ». Malgré tout, il existe deux grandes approches pour tenter de définir une frontière. La première est l'approche constructiviste, elle met en avant les processus de création des frontières, leurs fonctions et leurs représentations comme caractéristiques permettant de les définir. L'autre approche est l'essentialiste, selon laquelle les frontières sont figées et se définissent par leurs formes ou encore les pratiques qu'elles engendrent. Ces points de vue divergents sont responsables des diverses classifications ou types de frontières qu'il est possible de trouver. Par exemple, « *Une frontière sociale est une limite interne à la société qui tient selon Georg Simmel à la différence de degré de participation à la société des membres de collectivités ou de groupes* » (Groupe Frontière, 2004). Nous pouvons également prendre pour exemple la classification de Camille Vallaux qui distingue les frontières vivantes des frontières mortes ou encore la classification génétique qui s'appuie sur la chronologie de création des frontières par rapport à l'implantation d'aménagements humains (Guichonnet et Raffestin, 1974).

Dans le cadre du design urbain, la **frontière** devient un enjeu d'importance lorsqu'il s'agit d'une frontière urbaine. Elle peut alors prendre la forme de certaines infrastructures urbaines (voies ferrées, autoroutes urbaines, etc.), de clivages communautaires et/ou religieux (cas des *Peace Lines* de Belfast), ou encore de séparations entre quartiers pauvres et quartiers riches (*gated communities*, favelas de Rio, etc.). Il en résulte le plus souvent un effet de coupure qui va impacter de nombreux domaines, de la politique aux formes urbaines, en passant par des aspects plus sociaux de ces espaces. De cette manière, la frontière pourrait correspondre à la gradation entre la séparation et la liaison entre deux entités. Lorsque la séparation entre deux espaces se fait trop importante et provoque une scission dans un espace urbain, la **frontière** devient un enjeu sur lequel il faut agir de manière à désenclaver un quartier, faciliter des franchissements, apaiser des tensions urbaines, etc. D'un autre côté, il peut être envisagé de réduire les liaisons entre certains espaces, par exemple pour protéger un espace naturel face à l'urbanisation non contrôlée ou encore pour réduire certaines nuisances sonores.

La prise en compte des frontières comme zones à enjeux a permis la mise en place de projets urbains directement en lien avec une frontière, comme le Jardin des Deux Rives à Strasbourg et à Kehl qui rassemble ces deux villes autour du Rhin.

EQUIVALENT

Anglais : *frontier, border, boundary*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Balibar, E. (1997). Qu'est-ce qu'une frontière. Dans E. Balibar (dir.), *La crainte des masses : politique et philosophie avant et après Marx*. Paris : Galilée.

Escallier, R. (2006). Les frontières dans la ville, entre pratiques et représentations. *Cahiers de la Méditerranée*, 73, 79-105. Repéré à <http://cdlm.revues.org/1473?amp%3Bid=1473>

- Gonin, P. (2007). Frontières impossibles. Dans C. Bouquet et H. Velasco-Graciet (dir.), *Regards Géopolitiques sur les frontières*. Paris : L'Harmattan.
- Groupe Frontière (2004). La frontière, un objet spatial en mutation. Repéré à <http://www.espacestems.net/articles/la-frontiere-un-objet-spatial-en-mutation/>
- Guichonnet, P. et Raffestin, C. (1974). *Géographie des frontières*. Paris : Presses universitaires de France.
- Halba, E.-M. (2004). Vocabulaire de la frontière. Dans C. Bouquet et H. Velasco-Graciet (dir.), *Tropisme des frontières*. Paris : L'Harmattan.
- Lynch, K. (1969). *L'image de la cité*. Paris : Dunod.
- Moulin, B. (2001). *La ville et ses frontières : De la ségrégation sociale à l'ethnicisation des rapports sociaux*. Paris : Karthala.

GATED COMMUNITIES

Marguerite Simard-Thivierge

DÉFINITION

« Le terme *gated communities* désigne des quartiers résidentiels dont l'accès est contrôlé, interdit aux non-résidents, et dans lequel l'espace public (rues, trottoirs, parcs, terrains de jeu...) est privatisé ».

(Le Goix, 2005: 97-98)

CONTEXTES D'UTILISATION

« Les caractéristiques de la *gated community* s'inscrivent en harmonie avec un environnement social. Ces quartiers répondent, en effet, chacun à un segment de marché. Ils relèvent donc d'une grande diversité de taille ou de standing, depuis le produit bas de gamme extrêmement standardisé proposé par les grands promoteurs jusqu'au caractère luxueux des plus grands ghettos dorés ».

(Le Goix, 2002: 334)

« Les *gated communities* sont un succès aux États-Unis, où la gouvernance est structurellement faible, contrairement à la France, où les enclaves bloquées ont été la tendance pendant longtemps, mais n'ont jamais émergé comme forme dominante ».

(Bagaeen et Uduku, 2010: 109, *traduction libre*)

« À mesure que les communautés s'urbanisent, on s'inquiète d'un déclin du sentiment d'appartenance à la communauté et d'une augmentation de la peur du crime. Les développeurs créent des *gated communities* pour inverser cette tendance, mais leur succès reste inconnu ».

(Wilson-Doenges, 2000: 597, *traduction libre*)

REMARQUES

L'enclavement comme mode d'habitation existe depuis fort longtemps et a pu être répertorié dans différentes parties du monde, toutefois il n'a pas toujours été étudié, planifié ou cartographié. Le terme *gated community* est quant à lui employé pour la première fois dans les années 1989 (Gate, s. d.).

Il fait alors référence à la *gated community* de Emerald Bay en Californie. Ainsi, le mot *gated communities* naît plus ou moins au même moment qu'on en fait un objet d'étude dans les années 1990. À cette époque, les chercheurs s'intéressent de plus en plus à ce phénomène qui a pris de l'ampleur aux États-Unis après les années 1960-1970. Cette forme de développement est causée à la fois par la promotion immobilière, la mobilité individuelle encouragée par l'automobile et par l'État fédéral qui finance le développement des grandes autoroutes (Le Goix, 2003). À l'époque on appelle ces nouveaux développements *Master Planned Communities* (Le Goix, 2003). Ainsi, les *gated communities* sont le résultat du laisser-faire économique, c'est-à-dire des politiques néolibérales mises en place dans la majorité des grandes villes occidentales depuis les années 1980 :

« Quand l'architecte ne fait pas la ville, le promoteur s'en charge », comme le rappelle en substance l'architecte Rem Koolhaas (conférence à l'EHESS, 2005). Cette affirmation caractérise les fondements économiques qui sous-tendent le développement des *gated communities* : dans une ville capitaliste construite essentiellement par des promoteurs immobiliers (lotissements, parcs résidentiels, parcs de bureaux, etc.), le marché, la spéculation immobilière et les logiques de rente de site sont les forces principales qui structurent l'espace urbain » (Le Goix, 2006: 107).

Cependant, de nombreux auteurs affirment que ce phénomène de fermeture est aussi le résultat d'un besoin de sécurité des résidents. Ce qui expliquerait le grand engouement des *gated communities* dans de nombreuses villes aux États-Unis et en Amérique latine dans lesquelles on retrouve davantage de criminalité (Séguin, 2003).

Toutefois, cette alternative peut engendrer des effets pervers tels que la ségrégation spatiale, l'exclusion sociale et l'accroissement des inégalités : « Les *gated communities* sont ainsi souvent présentées comme des symptômes des pathologies urbaines, au premier rang desquelles figurent les logiques d'exclusion sociale » (Le Goix, 2006: 108). Aujourd'hui, elles se multiplient à travers le monde. On en retrouve en Europe, au Lagos, au Nigeria et même en Chine (Bagaeen et Uduku, 2010). D'ailleurs, de plus en plus de chercheurs se penchent sur la question. Pour le moment, il n'existe pas de définition officielle concernant les *gated communities*, toutefois l'ensemble des définitions souligne la privatisation de l'espace public et explique ce phénomène par la peur de la criminalité (Bagaeen et Uduku, 2010).

Étymologie :

Gate : « porte (n.) [...] Connexes: Gated (1620s). Communauté fermée enregistrée en 1989 (première référence à Emerald Bay, Laguna Beach, Californie) » (*Gate*, s. d., traduction libre).

Community. « Communauté (n.), Fin du 14^e siècle, du vieux français comunité, renvoyant à communauté, commun, tout le monde. Du latin communitatem, signifiant communauté, société, fraternité, relations amicales; courtoisie, condescendance, affabilité. De communis, commun, public, général, partagé par tous ou plusieurs [...] » (*Community*, s. d., traduction libre).

EQUIVALENT

Français : *enclaves résidentielles, enclaves résidentielles sécurisées, quartiers résidentiels fermés, communautés fermées ou sécurisées*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Bagaeen, S. et Uduku, O. (2010). *Gated communities : social sustainability in contemporary and historical gated developments*. Londres : Earthscan

Community (s. d.). Dans *Online Etymology Dictionary*. Repéré à http://www.etymonline.com/index.php?allowed_in_frame=0&search=community

Gate (s. d.). Dans *Online Etymology Dictionary*. Repéré à <https://www.etymonline.com/search?q=Gate>

Le Goix, R. (2002). Les gated communities à Los Angeles : place aux enjeux d'un produit immobilier pas tout à fait comme les autres. *L'Espace géographique*, 4(31), 328-344

Le Goix, R. (2003). *Les "Gated communities" aux États-Unis. Morceaux de villes ou territoires à part entière?* (Thèse de doctorat, Université Panthéon-Sorbonne - Paris I). Repéré à <https://tel.archives-ouvertes.fr/file/index/docid/45903/filename/tel-00004141.pdf>

Le Goix, R. (2005). La dimension territoriale des gated communities aux États-Unis : La clôture par contrat. *Cercles*, 13, 97-121.

- Le Goix, R. (2006). Les gated communities aux États-Unis et en France : Une innovation dans le développement périurbain? *Hérodote*, 3(122), 107-137.
- Séguin, A.-M. (2003). Les quartiers résidentiels fermés : une forme ségrégative qui menace la cohésion sociale à l'échelle locale dans les villes latino-américaines? *Cahiers de géographie du Québec*, 47(131), 179-199.
- Wilson-Doenges, G. (2000). An exploration of sense of community and fear of crime in gated communities. *Environment and Behavior*, 32(5), 597-611.

GENTRIFICATION

Guillaume Bolduc

Laurie Loison

DÉFINITIONS

« La transformation d'un quartier ouvrier ou d'un espace vacant du centre-ville en un quartier de classe moyenne à usage résidentiel ou commercial ».

(Lees, Slater et Wyly, 2008: xv, *traduction libre*)

« L'installation des classes moyennes dans des propriétés rénovées ou réhabilitées des quartiers anciens du centre-ville précédemment occupées par une population moins aisée ».

(Hammel, 2009: 360, *traduction libre*)

CONTEXTES D'UTILISATION

« Mais, progressivement, la **gentrification** se généralise et *brise le tissu social*, témoigne le graffeur Da Cruz. Les immeubles luxueux se multiplient et font grimper en flèche les prix des loyers. L'arrivée de populations riches provoque l'exil des plus pauvres ».

(Arlandis, 2013)

« Cependant, Kolonie Wedding¹⁶ est perçu comme un "modèle de réussite" non pas pour ses accomplissements artistiques, mais parce qu'il crée un intérêt positif, attire les visiteurs, met en avant la créativité et la vitalité du quartier et génère des espoirs de **gentrification** ».

(Jakob, 2010: 197, *traduction libre*)

REMARQUES

Le mot **gentrification** a été inventé par la sociologue britannique Ruth Glass en 1964 (Hammel, 2009). À ses origines, le terme désigne l'établissement des classes moyennes dans les quartiers pauvres du centre-ville de Londres dans les années 1960, qui réhabilitent les maisons vétustes, entraînant une revitalisation des quartiers anciens et une expulsion des pauvres par la hausse des loyers. Toutefois, plusieurs auteurs considèrent que le phénomène a précédé la création du terme et attribuent son apparition aux travaux de rénovation de Paris de Haussmann vers 1860 (Hammel, 2009).

Il existe un décalage entre l'origine étymologique du terme et le phénomène qu'il décrit. En effet, **gentrification** est tiré du terme *gentry*, qui désigne en anglais la petite noblesse et par assimilation, la haute bourgeoisie (Gentry, s. d.). Ce terme est importé du français *gentil* (et *gentilise*) qui désigne également la noblesse française à l'époque médiévale. L'origine du mot français peut quant à elle être retracée au latin *gentinus* (« bien né ») et *gentilis* (« de bonne race ») qui

¹⁶ *Kolonie Wedding* est un quartier de Berlin

indique le caractère noble transmis à la naissance (Nouveau Dictionnaire étymologique, 1996). Ainsi, on observe que l'origine du terme fait référence à la classe sociale de la petite noblesse. Or, le terme de gentrification créé par Ruth Glass désigne l'investissement des quartiers populaires par la classe moyenne, et non pas par les classes bourgeoises.

Au cœur de la définition de **gentrification** et des travaux académiques sur le sujet, on trouve l'idée des classes moyennes (*middle class*) réinvestissant des quartiers pauvres centraux. Il existe donc une confusion intrinsèque au terme sur la nature des *gentrifieurs*, et que l'on retrouve dans la tentative de traduction en français par *embourgeoisement*, qui fait à nouveau référence à une classe bourgeoise, alors que le phénomène de gentrification est mené par les classes moyennes, voire précaires (dans le cas d'artistes investissant des quartiers dégradés où les loyers sont très bas). Il en reste que la référence étymologique originelle traduit bien l'idée que la gentrification est un rapport de classe, entre une classe populaire qui subit l'effet de hausse des loyers et d'éviction, et une classe plus aisée hétérogène.

Suite à son apparition, le terme **gentrification** s'est propagé dans les milieux académiques ainsi que dans les médias (Lees, Slater et Wylie, 2008). La littérature s'est approprié le mot afin de représenter des dynamiques hétérogènes. Le rapport de classe intrinsèque à la gentrification a, dès l'origine, créé une certaine ambivalence dans l'usage du terme : dans les années 1970, il a principalement été utilisé en Amérique du Nord pour décrire le phénomène de revitalisation des quartiers centraux dégradés, dans un sens équivalent à régénération ou renaissance des quartiers anciens. À partir des années 1980, les critiques de la **gentrification** se multiplient, mettant l'accent sur les effets d'expulsion des populations défavorisées. En particulier, le géographe Neil Smith redéfinit la gentrification comme phénomène néolibéral d'appropriation de l'espace par les classes aisées (Smith, 1979). Ces critiques ont entaché la signification du terme qui a, par la suite, toujours conservé cette double connotation : positive au sens de revitalisation d'un quartier dégradé, et négative en référence à l'éviction des populations défavorisées.

De plus, l'objet de la **gentrification** a lui aussi beaucoup évolué. À l'origine centrée sur la réhabilitation résidentielle, la gentrification prend aujourd'hui en compte le rôle des acteurs commerciaux dans le processus. Par ailleurs, les définitions récentes décrivent un phénomène qui se manifeste non plus seulement dans les grands centres urbains des métropoles occidentales, mais également dans les petits centres urbains, et ce, à l'échelle mondiale (Hammel, 2009). De nouvelles formes et sous-définitions de gentrification ont fait leur apparition comme la gentrification rurale (Phillips, 2009), la super-gentrification (quand l'arrivée des classes bourgeoises chasse les classes moyennes qui avaient initié la gentrification d'un quartier) ou encore la *new-build gentrification*, dans le cas de quartiers gentrifiés par le biais de constructions neuves plutôt que par la simple réhabilitation de logements anciens (Hammel, 2009). L'usage du terme, tout comme le phénomène, est en constante évolution et il est difficile de proposer une définition qui fasse l'unanimité et qui combine les nombreuses facettes de la gentrification.

En conclusion, on peut insister sur le fait que le terme de **gentrification** n'est pas neutre : les sens que lui donnent différents auteurs sont autant de façons de comprendre et d'analyser le phénomène. Cela peut entraîner des confusions, car le phénomène de gentrification a beaucoup évolué depuis la première utilisation du terme, et qu'il recouvre aujourd'hui un champ bien plus large qu'à l'origine. Selon l'auteur qui l'utilise, la gentrification d'un quartier peut donc être analysée comme un problème ou comme une solution. C'est toute cette ambiguïté qui rend l'usage du terme problématique et appelle à une grande prudence quant à son emploi aujourd'hui.

EQUIVALENT

Français: *embourgeoisement, régénération urbaine*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Arlandis, F. (2013, 24 janvier). Le street art à la rue. *Le Monde*, Paris.

Gentry (s. d.). Dans *Oxford Dictionaries en ligne*. Repéré à <https://en.oxforddictionaries.com/definition/gentry>

Hammel, D.J. (2009). Gentrification. Dans R. Kitchin et N. Thrift (dir.), *International Encyclopedia of Human Geography*, 1, 360-367). Oxford : Elsevier.

Jacquenod, R. (1996). *Nouveau Dictionnaire étymologique : À l'origine de 20 000 mots français*. Allier, Belgique : Marabout.

Jakob, D. (2010). Constructing the creative neighborhood: hopes and limitations of creative city policies in Berlin. *City, Culture and Society*, 1(4), 193-198.

Lees, L., Slater, T. et Wyly E. (2010). *The Gentrification Reader*. New York : Routledge, Taylor et Francis Group.

Phillips, M. (2009). Rural gentrification. Dans R. Kitchin et N. Thrift (dir.), *International Encyclopedia of Human Geography*, 1, 368-375. Oxford : Elsevier.

Smith, N. (1979). Toward a Theory of Gentrification A Back to the City Movement by Capital, not People. *Journal of the American Planning Association*, 45(4), 538-548.

GLOCAL

Mathieu Belmont

Andrés Toro

DÉFINITIONS

« Adjectif, renvoyant ou étant caractérisé à la fois par des considérations locales et globales ».

(Glocal, s. d., *traduction libre*)

« *Glocal* est la combinaison des mots (anglais) *global* and *local*, et souligne le besoin des designers de répondre aux préoccupations locales tout en prenant en compte les répercussions globales ».

(PlanPhilly, 2012, *traduction libre*)

CONTEXTES D'UTILISATION

« Ici je tiens à souligner à nouveau le rôle du design urbain intégratif (multidisciplinaire) dans ce processus, qui est d'assurer des endroits agréables à vivre avec une identité **glocale** spécifique qui les rend reconnaissables sur la carte mondiale ».

(Mrđenović, 2012: 404, *traduction libre*)

« Le projet est local – il reconnaît les particularités importantes des paysages du site, mais il est aussi global, quand il renvoie à un nouveau style de vie, comme celui de la Nouvelle-Zélande et dans d'autres pays. Toutes ces possibilités s'ouvrent vers de nouvelles façons de vivre dans le monde, à la fois locales et globales, ou *glocales*, la combinaison des deux, le résultat est riche et hétérogène, s'ouvrant à un nouveau potentiel pour une idée telle que l'urbanisme de paysage ».

(Bradbury, 2008: 102, *traduction libre*)

REMARQUES

Le terme *glocal* a été popularisé en 2008 par le fondateur de Sony, Akio Morita, qui l'employait dans un sens strictement économique, soit à la commercialisation locale d'un bien dans le contexte d'une économie de *village global*. Cependant, ce concept a été développé bien avant, dans les années 1980, par des hommes d'affaires japonais.

À l'origine, le terme désignait le processus d'adaptation des techniques agricoles aux conditions locales (ou « indigénisation »). Dans les années 1980, la *glocalisation* a été employé dans le milieu du business japonais pour désigner une « technique d'élaboration d'une perspective globale compte tenu des conditions locales » (Dimitrova, 2005: 7). En termes économiques, cela consisterait à faire du micromarketing, à se projeter dans la peau des consommateurs potentiels locaux, afin d'adapter un bien dont la production et la distribution se font à grande échelle. *Dochakuka* a ensuite été repris par le sociologue anglais Roland Patterson au début des années 1990, qu'il traduira par *glocal*, afin de décrire la mondialisation: « Depuis le milieu des années 1990, *glocalisation* a progressivement

occupé une place de plus en plus centrale dans les études sur la mondialisation – tant et si bien que nous sommes peut-être sur le point de substituer glocalisation à globalisation ou, plus probablement, à utiliser les deux concepts en tandem » (Robertson, 2005, *traduction libre*).

En design urbain, il a été utilisé pour décrire la considération d'enjeux globaux, et plus particulièrement autour des préoccupations environnementales telles que le réchauffement climatique, la pollution de l'air et de l'eau, les économies d'énergie, le besoin de densifier, etc. En effet, le concept de *glocal* consiste en la réponse de ces enjeux globaux par des actions précises, locales. Comme exemple représentatif de ce concept, nous pouvons citer les toits verts qui permettent de répondre à des problématiques qui dépassent la limite du local et de la ville : réduction des îlots de chaleur, rétention des eaux de pluie ou encore agriculture urbaine. Nous pouvons également évoquer les nouveaux réseaux de transports collectifs et les nouvelles technologies de production d'énergie naturelle renouvelable (éolienne, panneaux solaires, etc.) dont les retombées positives en termes de diminution de la consommation d'énergies fossiles se déploient à l'échelle globale. Il s'agit donc d'un concept étroitement lié avec les notions de mondialisation, ainsi que de développement durable.

EQUIVALENT

Anglais : *glocal*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Bradbury, M. (2008). Garden Urbanism in China and New Zealand. Dans C. Bull, D. Boontharm, C. Parin, D. Radovic et G. Tapie (dir.), *Cross-Cultural Urban Design: Global Or Local Practice?*, 99-102. New York : Routledge.
- Dimitrova, A. (2005). Le jeu entre le local et le global : dualité et dialectique de la globalisation. *Socio-Anthropologie*, 16.
- Glocal (s. d.). Dans *Oxford Dictionaries en ligne*. Repéré à <https://en.oxforddictionaries.com/definition/glocal>
- Mrđenović, T. (2012). Integrative urban design game as a method for creating liveable urban ambients. *Real Corp : Re-Mixing The City - Towards Sustainability and Resilience?*, 399-406.
- PlanPhilly (2012, 1 janvier). *Green. Urban. Glocal: Architecture + Design by Philadelphia's Design Schools*. Repéré à <http://planphilly.com/articles/2012/01/01/green-urban-glocal-architecture-design-philadelphias-design-schools>
- Robertson, R. (2005). The conceptual promise of glocalization: commonality and diversity. *Arte-fact*, 4. Repéré à http://artefact.mi2.hr/_a04/lang_en/theory_robertson_en.htm

GUÉRILLA JARDINIÈRE

Jules Laurent-Allard

Florence Vuille

DÉFINITION

« Culture illicite du terrain d'autrui ».

(Reynolds, 2010: 15)

Guérilla : « Membre d'un petit groupe indépendant prenant part dans une lutte irrégulière, généralement contre des forces régulières plus importantes. [...] Réfère à des actions ou des activités exercées de manière impromptue, souvent sans autorisation ».

(Guerilla, s. d., *traduction libre*)

Jardinière : « Activité basée sur l'entretien et la culture d'un jardin, notamment en tant que passe-temps ».

(Gardening, s. d., *traduction libre*)

CONTEXTES D'UTILISATION

« Pour les **guérilleros jardiniers**, à l'instar de leurs homologues militaires, les grandes batailles sont inutiles et inefficaces : quand il s'agit de guerre (en particulier dans le domaine végétal), il est évident que *small is beautiful* ».

(Reynolds, 2010: 17)

« **La guérilla jardinière** est un mouvement biologique, au sens où elle ressemble à un organisme vivant. Comme une plante virulente, elle a fleuri partout où les conditions environnementales de la société lui ont été favorables ».

(Reynolds, 2010: 21)

REMARQUES

Richard Reynolds (2010), diplômé de la Royal Horticultural Society, introduit le terme *Guerilla gardening* en 2004 en fondant sa plateforme web : guerillagardening.org.

Bien que le terme *Guerilla gardening* demeure récent, le concept d'actions illégales et ponctuelles pour la libération du végétal en ville prend son origine à New York dans les années 1970. Un groupe d'activistes, sous l'initiative de la citoyenne locale Liz Christie, utilise alors le terme *Green guerillas* pour définir « leur pratique du jardinage illégal dans des parcelles abandonnées de l'East Village » (Reynolds, 2010: 17; Green Guerillas, 2016).

Pour expliquer cette terminologie, Reynolds (2010) rappelle les liens historiques forts entre le milieu rural, agricole, et les mouvements de guérillas du 20^e siècle. Cependant, le *Guerilla gardening*, malgré son nom aux résonances hautement politiques, refuse toute affiliation avec un mouvement politique particulier. L'auteur mentionne que, pour lui, il s'agit simplement d'une approche de transformation de l'espace urbain qui relève du « bon sens » (Reynolds, 2010: 259).

Les acteurs œuvrant au sein de la **guérilla jardinière** sont mus par deux principales finalités: l'embellissement de l'espace public et la récolte (Reynolds, 2010: 26). Dans une perspective d'embellissement, les espaces de prédilection des guérilleros jardiniers peuvent à la fois concerner les parterres ingrats, les lopins abandonnés, les bords de route ou, plus globalement, les terrains « où les autres ne voient qu'aridité et ennui » (Reynolds, 2010: 29).

L'approvisionnement en nourriture constitue la deuxième motivation à cultiver un terrain, qu'il s'agisse d'une nécessité pressante ou d'une volonté des acteurs de tendre vers l'autosuffisance. L'auteur souligne également d'autres bienfaits que peut comprendre la **guérilla jardinière**. Entre autres, la volonté de récupération et de prise en charge de l'espace public par les militants visant une mise à disposition de ces terrains à la communauté et qui, ce faisant, favoriserait la rencontre et l'échange entre les individus.

La **guérilla jardinière** peut être facilement assimilée à l'urbanisme tactique qui se définit comme « une approche d'aménagement à l'échelle 1 : 1 orientée sur le changement rapide et souvent temporaire de lieux délaissés au moyen de solutions modestes et résolument ancrées dans le local » (Vachon, Rivard et Boulianne, 2015: 9). En effet, les actions de l'urbanisme tactique sont, selon les auteurs, majoritairement amorcées par les citoyens dont les initiatives comportent un caractère activiste visant une réappropriation de l'espace public (2015: 9). Toutefois, l'urbanisme tactique se différencie du mouvement de *Guerilla gardening* en raison de l'intervention d'experts dans le domaine de l'aménagement qui se positionneront en tant que médiateurs entre une municipalité et ses habitants. En ce sens, l'urbanisme tactique se soumet à un cadre réglementaire qui demeure entièrement ignoré par les guérilleros jardiniers (Vachon, Rivard et Boulianne, 2015). Ces derniers revendiquent fermement la nature contestataire de leur mouvement. Dans sa thèse de doctorat consacrée à l'émergence progressive du mouvement à Kingston, Crane (2011) souligne également l'ancrage du *Guerilla gardening* dans le champ de l'agriculture urbaine, qui s'en détache toutefois par son caractère transgressif.

Reynolds (2010), quant à lui, soutient que le mouvement irait bien au-delà d'un rejet des conventions sociales, mais qu'il s'agirait d'enfreindre les règles.

La **guérilla jardinière** est inextricablement liée au design urbain. Elle crée dans l'espace aussi bien qu'elle redéfinit des structures. En ce sens, la guérilla jardinière est à la fois un design en soi et une critique du design existant. Ses pratiques et ses outils se développent rapidement et traversent les frontières. Finalement, soulignant son entrée dans la culture populaire, la **guérilla jardinière** se formalise et se commercialise (Inhabitat, 2016).

EQUIVALENT

Anglais : *green guerilla*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Crane, A. (2011). *Intervening with agriculture: a participatory action case study of guerilla gardening in Kingston, Ontario* (thèse de doctorat, Queen's University, Kingston, Canada). Repéré à <http://www.queensu.ca/ensc/sites/webpublish.queensu.ca.enscwww/files/files/502/CraneENSC502.pdf>

- Green Guerillas (2016). *Our History*. Repéré à <http://www.greenguerillas.org/history>
- Inhabitat (2016). *Guerilla Gardening*. Repéré à <http://inhabitat.com/tag/guerrilla-gardening/>
- Guerilla (s. d.). Dans *Oxford Dictionaries en ligne*. Repéré à <http://www.oxforddictionaries.com/definition/english/guerrilla?q=guerilla>
- Gardening (s. d.). Dans *Oxford Dictionaries en ligne*. Repéré à <http://www.oxforddictionaries.com/definition/english/gardening>
- Reynolds, R. (2010) *La guérilla jardinière*. Gap, France : Éditions Yves Michel.
- Vachon, G., Rivard, E., Boulianne, A. (2015). La micro-intervention pour comprendre, révéler et faire l'espace public. *Inter : art actuel*, 120, 8-13. Repéré à <http://www.erudit.org/culture/inter1068986/inter01823/77837ac.html?vue=resume>

IMAGIBILITÉ

Atae Azzam

Ilyas El Hajji

DÉFINITION

« C'est, pour un objet physique, la qualité grâce à laquelle il a de grandes chances de provoquer une forte image chez n'importe quel observateur. C'est cette forme, cette couleur ou cette disposition, qui facilitent la création d'images mentales de l'environnement vivement identifiées, puissamment structurées et d'une grande utilité. Cela pourrait aussi s'appeler *lisibilité* ou *visibilité*, pris dans un sens élargi de qualité des objets qui ont non seulement la possibilité d'être vus, mais aussi l'aptitude à se présenter au sens d'une manière aiguë et intense ».

(Lynch, 1960: 11)

CONTEXTES D'UTILISATION

« Une ville ayant une forte **imagibilité** (apparence, lisibilité ou visibilité) [...] devrait apparaître comme bien formée, distincte, remarquable; elle devrait inciter l'œil et l'oreille à augmenter leur attention et leur participation. Un tel environnement serait appréhendé par les sens d'une manière non seulement plus simple, mais aussi plus étendue et plus approfondie. Ce serait le cas pour une ville que l'on pourrait percevoir au bout d'un certain temps comme une structure fortement continue, composée d'éléments nombreux à la fois distincts et clairement liés entre eux. Un observateur habitué et réceptif pourrait y recevoir de nouveaux chocs sensoriels sans que ceux-ci brisent l'essentiel de son image, et chaque impact nouveau se répercuterait sur un grand nombre d'éléments existant dans l'image. Cet observateur serait aidé à bien s'orienter et pourrait ainsi se déplacer facilement : il acquerrait une conscience profonde de son environnement. La ville de Venise peut être considérée comme exemple d'environnement possédant une telle **imagibilité** ».

(Lynch, 1960: 12)

« Après avoir démontré l'enjeu de l'**imagibilité** inuit des paysages, le second objectif de cette étude consiste à envisager la possibilité de sa prise en compte dans les processus d'aménagement touristique et de préservation, notamment celui des parcs nationaux au Nunavik. Telle est l'ambition du volet touristique du Plan Nord-du-Québec, qui stipule que : *la stratégie touristique repose sur une approche qui accorde la primauté aux acteurs, aux compétences et aux ressources du milieu* » (Tourisme Québec, 2011: 9). En effet, l'enjeu de l'**imagibilité** des paysages par les habitants eux-mêmes fait directement écho à celui du tourisme: une invitation au voyage attractive, permettant aux visiteurs et aux Inuits de se rencontrer *in situ* à travers leurs regards respectifs ».

(Joliet et Blouin-Gourbilière, 2012: 104)

« De plus le débat existant entre l'urbanisme qui reclasse la ville dans un circuit de métropolisation et un recyclage qui répond à des besoins locaux de revitalisation (réponse à la densité démographique et bâtie, aux problématiques sociales et économiques, aux dégradations du cadre de vie...) nous amène aussi à poser la question des relations dialectiques entre les enjeux de développement de la ville métropole et ceux de la ville de l'habiter. Si les enjeux métropolitains et locaux peuvent en théorie converger en termes d'amélioration du cadre de vie et de l'**imagibilité** de la ville, il s'avère que les développements métropolitains locaux vont souvent à l'encontre des développements locaux et peuvent être générateurs d'exclusion et de ségrégations sociospatiales ».

(Denef, 2011: 38)

REMARQUES

Kevin Lynch, professeur de *city-planning* au MIT, est considéré comme l'un des premiers urbanistes à porter un intérêt à la perception (surtout visuelle) de l'espace urbain, et cela en étudiant sa représentation mentale chez les usagers (notamment dans le cas des 3 villes : Los Angeles, Boston, Jersey city). Concrètement parlant, Lynch effectue des entretiens auprès de quelques habitants de la ville, et leur demande de dessiner un plan de la ville, et de décrire des trajets et des parties de la ville, qui, selon eux, représentent le plus de caractéristiques.

Les villes ne sont pas des espaces neutres. Celles-ci sont des produits perçus par les usagers, et cette perception se conjugue en une image mentale chez les individus. Partant de cette idée, l'espace urbain doit être identifiable par des caractéristiques qui le rendent unique. En effet, ces caractéristiques doivent permettre aux individus de s'approprier l'espace urbain afin de lui donner une signification émotive. Lynch crée alors le concept de l'« imagibilité » des formes urbaines.

L'**imagibilité** correspond à la capacité de l'espace urbain à créer chez l'individu des images mentales collectives. Pour Lynch, une ville avec une forte imagibilité est celle qui permet à l'individu de percevoir sa structure comme étant un enchaînement continu et cohérent d'éléments distinctifs, et ces derniers entretiennent des relations claires avec d'autres éléments.

L'**imagibilité** d'une ville se concrétise à travers les 5 éléments constitutifs du paysage urbain : les voies (*path*), les limites (*edge*), les nœuds (*node*), les repères (*landmark*) et les quartiers (*district*). Ces 5 éléments jouent un rôle important dans la définition du paysage urbain perçu par l'usage. L'enjeu réside dans la nature de leur interaction, celle-ci pouvant donner lieu soit un paysage à forte imagibilité, soit à un paysage illisible et désorientant pour ses usagers.

Malheureusement, cette approche introduite par Lynch a souvent fait l'objet d'un usage réducteur la limitant simplement aux « cartes mentales », alors que celle-ci prend tout son sens dans le fait qu'elle permet de penser les composantes de l'espace urbain en prenant en considération la compétence habitante. C'est pour cela que Lynch fait appel aux habitants, non seulement pour qu'ils partagent avec lui leur perception et représentation de la ville, mais aussi pour qu'ils redeviennent des acteurs ayant un rôle dans la composition urbaine, et non seulement « des consommateurs de l'image de la ville » (Pinson, 2012).

Alors que certains protestent le regard réducteur porté sur l'étude de Lynch, d'autres reprochent aux 5 éléments du paysage urbain qui garantissent son **imagibilité**, de permettre une lisibilité de l'espace urbain, certes, mais de ne pas participer à l'identité de la collectivité urbaine, qui cherche à représenter ce qui est emblématique et significatif chez les individus et stimule leur sentiment de fierté d'appartenance, traduit par un « nous » plus ou moins intense. L'identité est donc importante tant à l'extérieur qu'à l'intérieur de la collectivité urbaine.

EQUIVALENT

Anglais : *imagibility*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Denef, J. (2011). *La fabrique de parcs intra-urbains contemporains: nouvelles formes de médiations urbanistiques et esthétiques de l'ouverture* (Thèse de doctorat, Université catholique de Louvain, Louvain-la-Neuve). Repéré à <https://dial.uclouvain.be/pr/boreal/object/boreal:92230>

Lynch, K. (1960). *L'image de la cité*. Paris : Dunod.

Joliet, F. et Blouin-Gourbilière, C. (2012). La participation photographique des Inuits dans le développement touristique du parc national Tursrsujuq (Nunavik). *Etudes/Inuit/Studies*, 36(2), 99-123.

Pinson, D. (2012). La « composition urbaine », paradigme perdu d'une lecture hâtive du classique de K. Lynch : *The Image of The City (1960)*. Repéré à https://www.researchgate.net/publication/305326432_La_composition_urbaine_paradigme_perdu_d%27une_lecture_hative_du_classique_de_K_Lynch_The_Image_of_the_City_1960

INTERFACE

Marie Charlotte Filion

DÉFINITIONS

« Plan ou surface de discontinuité formant une frontière commune à deux domaines aux propriétés différentes et unis par des rapports d'échanges et d'interaction réciproques ».

(Interface, s. d.)

« En géographie, une interface est un espace permettant la mise en relation de deux espaces/territoires. Elle est une zone de contact entre deux pays ou régions, et correspond à une limite ou une frontière séparant deux espaces ou territoires. Cette zone de contact est un lieu d'échanges (principalement économique, mais aussi culturel) ».

(Interface, s. d.)

CONTEXTES D'UTILISATION

« Les **interfaces** constituent un réel enjeu en matière de prévention contre les incendies de forêt, à la fois comme sièges de nombreux départs de feux, et comme espaces très vulnérables à la propagation d'un incendie. Souvent, de nouvelles configurations d'acteurs apparaissent, qui peuvent être à l'origine de nouveaux processus de décision. Ces **interfaces** obligent ainsi des acteurs (urbanistes, élus, sapeurs-pompiers, forestiers), qui auparavant travaillaient de manière séparée, à collaborer et à mutualiser leurs moyens et leurs compétences ».

(Pérez, Chapelon et Emsellem, 2008: 23)

« À l'échelle locale, de nombreuses **interfaces** témoignent des imbrications dans l'espace de la réalité géographique, du fait que les limites d'objets géographiques auparavant nettes tendent à être de plus en plus floues. Ainsi, la discontinuité précise entre les zones urbaines et rurales s'est progressivement constituée en une aire périurbaine, interface riche d'échanges et de mélanges, aussi bien en termes d'activités que de populations ».

(Lampin-Maillet, Pérez, Ferrier et Allard, 2010: 9)

REMARQUES

Les citations tirées du texte *L'interface: contribution à l'analyse de l'espace géographique* (Pérez, Chapelon et Emsellem, 2008) présentent le terme **interface** comme étant un point de contact entre deux espaces distincts. Les auteurs précisent qu'il s'agit d'une zone qui met en relation les deux espaces de différentes manières.

Tout d'abord, il peut s'agir d'une zone de conflit qui crée une coupure nette entre les deux espaces adjacents, telle une frontière.

Ensuite, le premier contexte d'utilisation du terme donne un exemple d'**interface** qui s'apparente plutôt à une zone d'union entre les deux espaces qui, malgré leurs caractéristiques propres, ont en commun une zone potentielle de feux de forêt.

Cette zone commune qui présente un risque mène donc les acteurs de chaque espace à collaborer.

Enfin, le second contexte d'utilisation du terme décrit une transition entre deux univers différents. Dans ce cas, la zone périurbaine possède des caractéristiques propres à la fois à la ville et à la région rurale. L'**interface** regorge d'échanges et de ressemblances entre les deux espaces, ce qui permet une meilleure connexion entre eux.

Étymologie : Mot anglais d'origine latine, provient de « inter », qui signifie « entre, exprimant la réciprocité ou l'action mutuelle, l'intervalle » et « face », qui signifie « côté quelconque de quelque chose » (Inter; Face, s. d.).

EQUIVALENT

Français : *limite géographique, zone tampon, zone de contact*

Anglais : *interface*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Interface (s. d.). Dans *Wikipédia, l'encyclopédie libre*. Repéré à [https://fr.wikipedia.org/wiki/Interface_\(géographie\)#cite_note-1](https://fr.wikipedia.org/wiki/Interface_(géographie)#cite_note-1)

Interface (s. d.b.). Dans *Dictionnaire Larousse* en ligne. Repéré à <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/interface/43685>

Inter (s. d.). Dans *Dictionnaire Larousse* en ligne. Repéré à <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/inter-/43593?q=inter#43516>

Face (s. d.). Dans *Dictionnaire Larousse* en ligne. Repéré à <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/face/32561?q=face#32473>

Lampin-Maillet, C., Pérez, S., Ferrier, J.-P. et Allard, P. (2010). *Géographie des interfaces : une nouvelle vision des territoires*. Versailles : Éditions Quae.

Pérez, S., Chapelon, L. et Emsellem, K. (2008). L'interface: contribution à l'analyse de l'espace géographique. *Espace Géographique*, 37(3), 193-207.

INTERSECTIONNALITÉ

Marie-Christine Dubuc

DÉFINITIONS

« Appelée aussi analyse intersectionnelle ou théorie de l'intersectionnalité, l'intersectionnalité est un outil analytique pour comprendre et répondre aux façons dont l'identité de genre croise et est constituée par d'autres facteurs sociaux tels que la race, l'âge, l'origine ethnique et l'orientation sexuelle ».

(Tumelaire, 2015: 85)

« La façon complexe et cumulative dont les effets des différentes formes de discrimination (comme le racisme, le sexisme et le classisme) se combinent, se chevauchent ou se recoupent surtout dans les expériences de personnes ou de groupes marginalisés ».

(Intersectionality, 2017, *traduction libre*)

CONTEXTES D'UTILISATION

« Les projets d'espace public qui ont inclus le genre avec succès reposent tous sur une participation forte des femmes considérées dans leur diversité selon une **approche intersectionnelle** (origine, âge, handicap, orientation sexuelle, identité sexuelle, charge familiale, revenus, niveau d'éducation, occupation professionnelle, etc.) ».

(Tumelaire, 2015: 53)

« Les perspectives de l'**intersectionnalité** montrent ainsi que les efforts de Rotterdam ne concernent pas seulement l'amélioration des classes et l'embourgeoisement, mais aussi des stratégies *sexospécifiques* visant à attirer de nouveaux habitants *désirés*. Ces habitants ont des revenus suffisants pour acheter une maison familiale dans la ville, vivre dans des familles nucléaires, partager le travail et les soins, viser l'égalité des sexes et gagner un double revenu ».

(Van den Berg, 2011: 15-16, *traduction libre*)

REMARQUES

Une recension des écrits montre que la notion d'**intersectionnalité** (*traduction libre* de l'anglais *intersectionality*) renvoi d'abord à une littérature anglophone, introduite entre autres par le travail de la féministe afro-américaine Kimberlé Crenshaw (1989, 1991). Dans ses ouvrages, l'auteure adopte le terme *intersectionality* et fait alors référence à une approche analytique utilisée par les chercheuses féministes pour théoriser la relation du genre féminin, de la race, le tout, en relation avec des structures dominantes pour tenter de comprendre des problèmes de discrimination. À cette époque, la méthodologie de l'approche intersectionnelle n'est pas clairement définie dans les écrits (Nash, 2008). L'approche intersectionnelle se veut donc une réaction à l'approche limitée des études féministes du siècle précédent qui ne cherchent pas à comprendre toute la complexité entre les catégories déterminantes de l'identité. Les écrits de

Crenshaw viennent alors bouleverser les théories féministes, en y intégrant l'équation race + genre + sexualité + classe = identité complexe (McCall, 2005, cité dans Nash, 2008).

La notion d'**intersectionnalité** vient donc en appui aux différentes études sur le genre (*gender studies*) et offre une nouvelle perspective d'étude sur les phénomènes des discriminations multiples associées au *black feminism* des années 1960-1970 et des droits revendiqués par la communauté LGBT (Tumelaire, 2015). Comprendre le croisement de la race et du genre, dans toute la complexité que cela peut comporter peut permettre une analyse plus rigoureuse d'évènements, de comportements dans un environnement (Crenshaw, 1991). L'approche intersectionnelle cherche à démontrer l'évolution d'une race (origine ethnique) selon son genre (féminin, masculin, identité complexe, etc.) ou à l'inverse, les changements ou comportements observés d'un genre selon son appartenance/origine ethnique sur une période donnée; toujours dans une perspective scientifique ou un contexte de théorisation ou catégorisation des genres humains.

Toujours dans la littérature américaine, le terme apparaît en réponse aux critiques sur l'identité politique (Nash, 2008). Cette seconde vague d'appropriation du terme apparaît pour exprimer les rapports entre les preneurs de décisions, leur identité (croyance, genre, origine ethnique) et les décisions elles-mêmes. L'approche intersectionnelle représente alors une certaine forme de quête ou de méthode à préconiser pour assurer des résultats représentatifs, équitables. Particulièrement en politique, considérer l'intersectionnalité permet aux chercheurs et aux militants de se questionner sous quelles conditions la gouvernance représentée par une femme ou une femme de couleur peut influencer positivement un groupe; sous quelles conditions la participation d'une équipe « aux multiples visages » est souhaitable, comment planifier et gouverner avec l'objectif de renforcer les capacités par des stratégies de coalition (Crenshaw, 1991).

Ainsi, la notion d'**intersectionnalité** est apparue dans l'espace politique américain pour tenter de nommer une problématique vécue par une certaine catégorie de gens non représentée dans une situation et dominée par d'autres groupes. Les sciences sociales se sont alors approprié le terme pour nommer les principes d'enquête empirique guidant l'analyse de l'entrelacement de relations sociales.

Quel est le rôle de l'urbanisme, de l'architecture, dans la construction des identités sexuelles, particulièrement celle des femmes? Quelle est la place de la diversité au sein des espaces publics? L'approche intersectionnelle dans l'étude du genre féminin et des disciplines du territoire semble avoir été documentée tardivement (Lada, 2009). Elle signifie que le genre/la sexualité est traité non pas comme une catégorie distincte, mais à l'intérieur d'un carrefour (intersection) dans lequel le genre interagit avec d'autres sphères de l'identité et à travers duquel il existe des rapports de pouvoir. Cette approche pourrait donc être une avenue à développer à l'intérieur des disciplines de la géographie, la sociologie urbaine, l'urbanisme, qui jusqu'à présent ne semblent pas avoir mis en contexte la complexité identitaire de la femme dans son environnement.

EQUIVALENT

Français : *approche intersectionnelle, analyse intersectionnelle, évaluation sensible au genre, stratégies genrées, aménagement sensible au genre / espace sexué*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Crenshaw, K. (1989). *Demarginalizing the intersection of race and sex: a black feminist critique of antidiscrimination doctrine, feminist theory, and antiracist politics*. Repéré à <https://philpapers.org/archive/CREDT1.pdf?ncid=txtlnkusaolp00000603>

- Crenshaw, K. (1991). Mapping the margins: intersectionality, identity politics, and violence against women of color. *Stanford Law Review*, 43(6), 1241-1299.
- Intersectionality (2017). Dans *Merriam Webster en ligne*. Repéré à <https://www.merriam-webster.com/words-at-play/intersectionality-meaning>
- Lada, A.-S. (2009). *Teaching gender, diversity and urban space : an intersectional approach between gender studies and spatial disciplines*. Repéré à http://www.erg.su.se/polopoly_fs/1.39109.1320403007!/Teaching_Gender_Diversity_and_Urban_Space.pdf
- Nash. C. J. (2008). Rethinking intersectionality. *Feminist review*, 89(1), 1-15.
- Tumelaire, V. (2015). *Genre et espaces publics: donner de l'espace à l'égalité de genre*. Bruxelles: Centre de documentation sur la politique de genre d'Amazone.
- Van den Berg, M. (2011). City children and gentrified neighbourhoods: the new generation as urban regeneration strategy, *International journal of urban and regional research*, 37(2), 523-536.

JUNKSPACE

Simon Robichaud

DÉFINITION

« Si les débris spatiaux (*space-junk*) représentent les débris humains qui encombrant l'univers, l'espace déchet (*junk-space*) fait appel aux résidus que l'humanité déverse sur la planète. Le produit de la modernisation n'est pas l'architecture moderne, mais le *junkspace*. ***Junkspace*** est ce qui reste après que la modernisation ait suivi son cours, ou plus précisément, ce qui coagule alors que la modernisation est en cours, ses retombées ».

(Koolhaas, 2002: 175, *traduction libre*)

CONTEXTES D'UTILISATION

« ***Junkspace*** semble une aberration, mais c'est l'essence, la chose principale... le produit de la rencontre entre l'escalier mobile et l'air climatisé, conçu dans un incubateur fait de panneaux de gypse ».

(Koolhaas, 2002: 175, *traduction libre*)

« ***Junkspace*** peut être soit absolument chaotique, soit effroyablement aseptisé, tel un *best-seller*, à la fois surdéterminé et indéterminé ».

(Koolhaas, 2002: 179, *traduction libre*)

« Et la ville en tant que ***junkspace*** vomit ses détritiques sous la forme de ceux qui ne peuvent ou ne veulent pas payer le prix pour son entretien. Ce n'est pas seulement l'argent dont on a besoin dans le ***junkspace***, mais bien la volonté et la capacité à dépenser conformément à ses règlements ».

(Shaw, 2012: 246, *traduction libre*)

REMARQUES

Le néologisme ***junkspace*** apparaît pour la première fois en 2002 dans le *Harvard design school guide to shopping*, dans un essai éponyme rédigé par l'architecte et théoricien néerlandais Rem Koolhaas, de la firme Office for metropolitan architecture (OMA) et son pendant AMO, studio de recherche et de design (Koolhaas, 2002). Véritable enfant terrible du monde de l'architecture, Koolhaas est surtout connu pour ses provocations et ses commentaires sociaux percutants. Le concept qu'il propose découle de l'inversement sémantique du terme anglais *space-junk* (débris spatial), auquel il accole le sens nouveau d'espace non contrôlé produit par la modernité. Énorme de par son étendue envahissante, sans ordre inhérent et sans règles établies, le ***junkspace*** constitue, selon Koolhaas, la condition spatiale dominante de l'hypermodernité caractérisant notre époque.

Le ***junkspace*** est la résultante directe « des enjeux et des contraintes produites par la mondialisation » (Baudin et Genestier, 2005: 184) et rend obsolète le modèle de la ville classique auquel se réfèrent encore architectes et urbanistes.

Pour Rem Koolhaas (2002), le *junkspace* répond à un but pragmatique et temporaire, voire mercantile, plutôt qu'à une vision institutionnalisante de la ville, soit « celui d'abriter des fonctions (commerciales), de se connecter à des réseaux et de produire un signal lumineux dans le paysage chaotique et tourbillonnant des métropoles contemporaines » (Baudin et Genestier, 2005: 184). Il incarne donc le paroxysme d'une société de consommation post-moderne et invalide d'où la pertinence de l'ordre et des actions planificatrices.

Le terme, dans sa signification d'espace non contrôlé, se rapproche du concept de non-lieu, en ce sens qu'il est « désinvesti moralement » (Consigny, 2012: 8) et qu'il échappe à toute logique. Ce bordel urbain, malgré sa faible densité et ses étendues larges, voire tentaculaires, diffère cependant du non-lieu « parce qu'il est généralement un espace construit » (Consigny, 2012: 8), occupé et regroupant des activités, surtout commerciales.

Force est d'admettre que le néologisme qu'introduit Rem Koolhaas découle d'une analyse résolument cynique de l'occupation de l'espace. *Junkspace* constitue d'ailleurs davantage un constat qu'une piste de solution. C'est peut-être ce qui explique l'usage peu répandu du terme en dehors du cercle des néophytes réceptifs aux idées provocatrices de Koolhaas. Le terme, lorsqu'utilisé, lui est d'ailleurs toujours rattaché, comme s'il ne pouvait s'émanciper de son célèbre géniteur. Cela n'est pas sans ironie, considérant que dans l'essai original, l'auteur affuble les dérivées du terme *junkspace* d'une marque de commerce, tel que JunkSignature™. Simple figure de style ou démonstration de l'impossibilité d'échapper aux impératifs modernes et ses produits?

Au-delà d'une simple provocation teintée de cynisme, le terme *junkspace* représente en soi un initiateur de réflexivité qui nous conduit « à poser la question du statut de l'espace urbain et du rôle qui est dévolu au fait urbain dans sa dimension physique » (Baudin et Genestier, 2005: 185).

EQUIVALENT

Français : *espace-foutoir, espace-déchet, bordel urbain*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Baudin, G. et Genestier, P. (2005). L'architecte et la ville: à plusieurs voix sur Rem Koolhaas. *Mouvements*, 3(39-40), 182-189.
- Consigny, K. (2012). *Junkspace, non-lieu, délaissés: des réserves pour les villes d'aujourd'hui?* (Mémoire de maîtrise, École nationale supérieure d'architecture de Marseille). Repéré à <https://issuu.com/kimconsigny/docs/memoire2>
- Junk (s. d.). Dans *Oxford dictionaries en ligne*. Repéré à <https://en.oxforddictionaries.com/definition/junk>
- Koolhaas, R. (2002). Junkspace. Dans C. J. Chung, J. Inaba, S. T. Leong et R. Koolhaas (dir.), *The Harvard Design school guide to shopping*, 175-190. Cologne, Allemagne : Taschen.
- Shaw, D.B. (2012). Monster in the metropolis: pirate utopias and the new politics of space. Dans T. Gournelos et D.J. Gunkel (dir.), *Transgression 2.0: media, culture, and the politics of a digital age*, 240-255. New York : The continuum international publishing group.
- Space (s. d.). Dans *Oxford dictionaries en ligne*. Repéré à <https://en.oxforddictionaries.com/definition/space>

LOCUS

Bassel Kheirbik

DÉFINITION

« Nous avons déjà fait allusion plusieurs fois dans ce livre à la valeur du *locus*, entendant par ce terme le rapport à la fois particulier et universel qui existe entre une situation locale donnée et les constructions qui s’y trouvent ».

(Rossi, 1995: 141)

CONTEXTES D’UTILISATION

« L’idée du **locus** a toujours été présente dans les traités classiques, même si dès Palladio, et plus tard Milizia, elle est plutôt considérée sous l’angle topographique et fonctionnel; mais on sent vivre encore dans les phrases de Palladio le frémissement du monde antique, le secret de ce rapport d’ailleurs évident, par-delà une culture architecturale, dans certaines de ses œuvres comme la Malcontenta ou la Rotonda, dans laquelle certains des éléments clés permettant de les comprendre découlent précisément de la *situation* ».

(Rossi, 1995: 141)

« L’identification de ces lieux comme étant des « points singuliers » peut venir de ce qu’un événement précis s’est produit à cet endroit; mais cela peut dépendre d’une infinité d’autres causes. Ce qui est reconnu ici et marqué est cependant toujours une valeur intermédiaire, la possibilité d’une idée de l’espace particulière, quoiqu’exceptionnelle. Si l’on transpose ce processus dans les domaines des faits urbains, il semble qu’on ne puisse parler que de la valeur des images, comme si ce qui les entourait n’était pas analysable concrètement; et peut-être ne reste-t-il que l’affirmation pure et simple de la valeur du **locus**; car cette notion du lieu et du temps semble non exprimable rationnellement, même si elle englobe une série de valeurs qui « existent » en dehors et au-delà des sentiments que nous éprouvons face à elles ».

(Rossi, 1995: 142)

« En se référant aux études de Sorre, Rossi a interprété l’idée de **locus** comme une manifestation de points singuliers dans le cadre global de la ville ».

(Aureli, 2009: 53-68, *traduction libre*)

REMARQUES

Le terme *locus* a été réintroduit par Aldo Rossi dans notre vocabulaire après plusieurs années passées dans l’oubli. Faisant référence au terme romain, Rossi relate l’historique du terme en effectuant une analyse des mythes de conception des villes antiques. En effet, Rossi introduit ce concept lors une période où les idées modernistes prédominaient, des

idées telles que la tabula rasa du Corbusier, en plus d'être une réaction à l'aménagement d'espaces « génériques » transposés d'un milieu à un autre sans égard au contexte (social, spatial, etc.). Repenser cette notion perdue d'une relation entre lieu et bâtiment pourrait sembler être un travail irrationnel, mais est en fait une forme de réinvention et Rossi semble déterminé à en faire un travail scientifique. On retrouve un site physique et un bâtiment physique, mais quelque chose d'autre semble se trouver entre tout cela, quelque chose d'intangible, mais certainement présent, c'est dans cet entre-deux qu'on retrouve l'idée du *locus*.

Étymologie : Du latin *locus* : Lieu, endroit, place, emplacement, siège.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Aldo Rossi (1995). *L'Architecture de la ville*. Gollion : InFolio éditions.

AURELI, Pier Vittorio (2020). Rossi's concept of the locus as a political category of the city. *OverHolland*, [S.l.]. Repéré à <https://journals.open.tudelft.nl/overholland/article/view/1629/1685>

Nullus Locus Sine Genio (2020). *Aldo Rossi: Reinventing the Locus*. Repéré à <https://nulluslocussinegenio.com/2016/10/14/aldo-rossi-and-the-concept-of-locus/>

MARCHABILITÉ

Alice Miquet

Jean-Vincent Tanguay

DÉFINITIONS

« Qualité de la marche, qui est représentée par des conditions particulières liées à la sécurité, au confort et à la convenance des espaces prévus pour les usagers de la rue ».

(Litman, 2004, cité dans Baldi, 2006: 11)

« Composante importante de l'efficacité, de l'accessibilité, de l'équité, de la durabilité et de la viabilité d'une communauté ».

(Hutabarat, 2009: 147, *traduction libre*)

« Les facteurs qui apparaissent dans un certain nombre de mesures de **marchabilité** incluent : présence et continuité des trottoirs et voies piétonnes bien entretenus, un accès universel, caractère direct des voies piétonnes et leur connectivité au réseau de rues, carrefours sûrs et faciles à traverser, absence de circulation de poids lourds et à grande vitesse, séparation des voies piétonnes de la circulation automobile, terrains densément utilisés, diversité des bâtiments et des usages, intérêt visuel et sens du lieu défini selon des conditions locales, sécurité perçue ou réelle ».

(Hutabarat, 2009: 163, *traduction libre*)

« La **marchabilité** reproduit le support global des déplacements piétons dans un secteur donné [et autrement dit] représente une mesure de performance de l'espace piéton ».

(Baldi, 2006: 12)

CONTEXTES D'UTILISATION

« [La **marchabilité**] représente la pierre angulaire et la clé pour un efficace système de transport urbain. Chaque voyage commence et se termine à pied. La marche à pied reste le mode de transport le plus économe pour tout le monde, en plus, la création d'une communauté attentive aux besoins des piétons permet d'organiser le système de transport le plus accessible qu'une communauté puisse planifier, concevoir, construire et aménager ».

(Walkable Community, 2005, cité et traduit dans Baldi, 2006: 11)

« La **marchabilité** prend en considération la qualité des équipements pour les piétons, les conditions des voies de circulation, les modèles d'utilisation de l'espace, la sécurité et le confort pour la pratique de la marche. Celle-ci peut être évaluée à différentes échelles. Par exemple, au niveau des rues et des

quartiers, elle est affectée par l'existence des trottoirs et des passages piétons, et par les conditions physiques des rues (largeur, volume de trafic, vitesse des véhicules, etc.). À une échelle plus petite, elle est également affectée par l'accessibilité aux destinations les plus communes et par la connectivité entre les voies de communication ».

(Baldi, 2006: 12)

« La **marchabilité** constituerait [...] pour les Américains un critère de plus en plus important dans le choix de leur logement ».

(Désaunay, 2010)

REMARQUES

Le concept de **marchabilité** est né au lendemain de la publication en 2004 d'un rapport par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) promouvant l'activité physique au quotidien comme priorité de la santé publique et demeure lié aux saines habitudes de vie et à la lutte contre l'obésité. Il s'agit d'un terme récent en pleine émergence, ne possédant pas de définition complète et claire. Franck, Schmid, Sallis, Chapman et Saelens (2005) furent les premiers à construire un indice de marchabilité, qui s'est peaufinée depuis. Ils sont ainsi à l'origine du néologisme, publié en 2005 dans la revue *American Journal of Preventive Medicine*.

Ce néologisme est progressivement récupéré comme outil de marketing territorial par les promoteurs et, de la même manière par les acheteurs potentiels se référant aux indices de **marchabilité** comme critère additionnel de recherche. Des outils cartographiques sur Internet, comme Walkscore ou Walkonomics, reprennent ce principe pour évaluer la marchabilité d'un milieu urbain à différentes échelles, de la simple rue à la ville dans sa globalité. Il s'inscrit dans la continuité des expressions antérieures telles que *livable city* et *ville à échelle humaine*, lesquelles tirent leurs racines dans l'urbanisme de l'après-guerre et la découverte d'une sensibilité accrue à l'aménagement des espaces urbains, encouragée notamment par Jane Jacobs (1961).

Il existe un certain consensus quant à l'identification de facteurs d'influence mesurant la **marchabilité** d'un milieu, mais ceux-ci restent nombreux et varient selon les auteurs ou les municipalités. Le comptage des piétons constitue néanmoins l'un des indicateurs de performance essentiels dans le calcul de l'indice de marchabilité d'un espace et rend compte de sa fréquentation. La relative nouveauté du terme, de sa mesure ainsi que de son utilisation par différents auteurs explique la multiplicité des définitions et des indicateurs proposés. Ainsi, Walkscore fournit une liste indicative des indices de **marchabilité** des quartiers des principales villes américaines et canadiennes fondés sur la proximité des services et équipements, mais exclut d'autres facteurs que certains auteurs jugent pourtant essentiels, tel que la présence de trottoirs ou la sécurité piétonne (Immarigeon, 2013). Dès lors, il faut rappeler que le terme possède, selon Baldi, « une valeur sémantique indéfinie, abstraite, quasi insondable » (Baldi, 2006: 11).

Si les aménagements d'un espace urbain pensés de façon à favoriser la **marchabilité** visent à encourager les citoyens à marcher plutôt qu'à utiliser leur voiture, il s'agit aussi d'améliorer les déplacements à pied même lorsque la marche n'est qu'une transition vers la voiture ou le transport en commun.

Notons enfin que les aménagements en faveur de la **marchabilité** contribuent à promouvoir des espaces urbains et jouent un rôle dans le marketing territorial. De plus, ils concourent à la dynamique foncière et à l'augmentation des prix

du foncier aux alentours des espaces ainsi revalorisés, ce qui peut favoriser la gentrification de ces espaces (Gehl, 2012).

De plus, il est possible de constater dans l'ouvrage de Jane Jacobs, *Déclin et survie des grandes villes américaines* (1961) des éléments précurseurs de l'importance du parcours de la ville à pied. Elle déplore ainsi la perte de la rue comme corridor de déplacement traditionnel, et milite en faveur d'une meilleure qualité du milieu urbain. L'auteure donne notamment trois éléments clés qui font de la rue en endroit sûr, préalable nécessaire de la **marchabilité** : « Premièrement, il doit y avoir une démarcation claire entre les espaces publics et les espaces privés.

[...] Deuxièmement, des regards doivent être portés sur la rue. [...] Et troisièmement, les trottoirs doivent être continuellement utilisés [...] » (Jacobs, 1961: 35, *traduction libre*)

Jan Gehl (2012: 18-19) souligne également l'importance de la marche à pied dans le cadre de sa théorisation de la ville à échelle humaine dans son dernier ouvrage (2012), et enjoint les urbanistes à considérer ce facteur : « Pour qu'on ait le goût d'y marcher, une ville doit nécessairement avoir une structure assez cohérente, où les distances de marche sont courtes, l'espace public attrayant et les fonctions urbaines diversifiées. Ces caractéristiques augmentent le taux d'activité et le sentiment de sécurité dans l'espace urbain et ses environs ».

Enfin, il serait possible d'aller au-delà du terme « **marchabilité** » qui peut sembler neutre à bien des égards, et revendiquer, à l'instar d'Héritage Montréal qui l'utilise dans divers mémoires et conférences, le terme « promenabilité ». Celui-ci ajoute des notions de flânerie et du plaisir de la marche dans un milieu particulièrement propice à la promenade.

EQUIVALENT

Anglais : *walkability*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Baldi, G. (2006). *Pedestrian level of service : un modèle d'évaluation pour l'espace piéton, un outil de planification pour l'aménagement urbain* (Mémoire de maîtrise, Université de Lausanne). Repéré à http://www.vlp-aspan.ch/sites/default/files/baldi_pieton.pdf

Désaunay, C. (2010). *États-Unis : la marche à pied, bonne pour l'immobilier?* Repéré à <http://www.futuribles.com/fr/base/article/etats-unis-la-marche-a-pied-bonne-pour-limmobilier>

Frank, L.D., Schmid, T.L., Sallis, J.F. Chapman, J. et Saelens, B.E. (2005). Linking objectively measures physical activity with objectively measured urban form - findings from SMARTRAQ. *American Journal of Preventive Medicine*, 28(2), 117-125.

Gehl, J. (2012). *Pour des villes à échelle humaine*. Montréal : Éditions Écosociété.

Hutabarat Lo, R. (2009). Walkability : what is it? *Journal of urbanism : international research on placemaking and urban Sustainability*, 2(2), 145-166.

Immarigeon, G. (2013). *Marchabilité universelle*. Repéré à https://aapq.org/sites/aapq.org/files/bibliotheque/AAPQ_Paysages2013_Article_GImmarigeon.pdf

Jacobs, J. (1961). *Déclin et survie des grandes villes américaines*. Marseille : Éditions Parenthèses.

MÉGA-ÎLOT

Benoît Eurielt

Emmanuelle Globensky

DÉFINITIONS

« L'unité d'agrégation mégalopolitaine sera appelée **méga-îlot**. Il remplace le super-îlot, mais en hérite deux caractéristiques importantes. La première est une tentative de réaliser une promesse impliquée par le mot *îlot*. Le super-îlot suggère le potentiel de l'agrégation urbaine dans le contexte de la mégalopole. Le méga-îlot est une tentative d'exploiter le potentiel du super-îlot en tant qu'unité d'agrégation urbaine. La deuxième caractéristique que le méga-îlot hérite du super-îlot est l'échelle. Le super-îlot a réalisé une transformation très importante, celle d'amener la forme d'un îlot d'une échelle métropolitaine à une échelle mégalopolitaine ».

(Zoneresearch, s. d., *traduction libre*)

« En tant que typologie urbaine subdivisionnelle, massive et programmatique, le **méga-îlot** est tributaire du transport de véhicules et le plus souvent son organisation est basée sur des artères autoroutières, des infrastructures locales et un noyau déconnecté. Le **méga-îlot** est souvent composé de *grands centres commerciaux, de magasins et de tours déconnectés, derrière lesquels le développement de faible hauteur crée des enclaves isolées* ».

(Verebes, 2013: 30)

Selon certains, construit avec la même finale -sul que consul, le radical du verbe n'est pas *solum*, « le sol, la terre », comme on a dans l'anglais *island*, ni *solus* (« seul »), mais le radical qui est dans *sedeo* (« siéger »). Son sens étymologique est « maison » comme, pour reprendre des exemples avec des racines indo-européennes sed+I celui qu'on a dans l'anglais *settle*, *settlement*, le tchèque *sídlo*, etc. Le sens d'« île » est une métaphore plus tardive similaire à celle qui est dans le français « pâté de maisons ».

CONTEXTES D'UTILISATION

« Au cours de cette vague de rénovation urbaine, plusieurs grands projets se développent notamment la Place des Arts et les complexes Guy-Favreau et Desjardins, de même que le Palais des Congrès et la Maison de Radio-Canada. Ce développement en **méga-îlots** provoque la dislocation et l'éclatement du tissu urbain historique du secteur. Les activités sont concentrées à l'intérieur même de ces méga-bâtiments, ce qui a pour résultat d'intérioriser les voies publiques piétonnières et de créer une rupture complète avec l'environnant extérieur dans lequel ils s'inscrivent. Notons enfin que cette période est également marquée par la construction d'édifices de plus en plus hauts grâce à de nouvelles techniques de construction ».

(Groupe Gauthier Biancamano Bolduc, 2004: 5)

« La disposition de la propriété de Bloomsbury était dix fois la taille de Covent Garden et a une place d'honneur dans l'histoire de Summerson (1946). La place Bloomsbury représentait le premier super-îlot niché à l'intérieur du **méga-îlot** de plus de 112 acres (45 ha) de Bedford ».

(Pickett, Cadenasso et McGrath, 2013: 139, *traduction libre*)

REMARQUES

Pour comprendre le terme *méga-îlot*, il est nécessaire de définir certains termes l'ayant précédé en matière d'organisation formelle de la ville. « Les termes ascendants îlot, super-îlot et **méga-îlot** représentent l'évolution et le changement d'échelle de la forme et de l'organisation urbaine à travers le temps » (Shane, 2014, *traduction libre*).

L'îlot, unité minimale du développement urbain, est délimité par la trame des rues d'une ville. Il est considéré comme l'élément de base de la formation des tissus anciens. Chaque îlot représente une unité de paysage faisant partie d'un tout.

L'intensification de l'urbanisation provoque l'étalement des villes. Les formes urbaines engendrées, supérieures en taille, poussent les planificateurs à repenser les typologies d'îlots composant le tissu urbain. Cerda, avec son plan de 1860 pour Barcelone, planifie l'étalement de la ville selon une grille logique dont l'échelle surpasse celle de l'îlot habituel. Il est possible d'y lire les balbutiements d'un super-îlot avec l'organisation de bâti résidentiel juxtaposé à des parcs et des cours intérieures.

Le concept de cité-jardin d'Ebenzer Howard est, également, une pierre angulaire dans le développement des super-îlots en ville avec cette idée de regrouper habitations et nature, où les circulations piétonnes en cœur de super-îlots sont séparées des circulations automobiles périphériques.

Le super-îlot, n'étant pas traversé par la grille originale de la ville, est découpé par des culs-de-sac par souci d'accessibilité. Ce découpage donne lieu à des espaces résiduels où s'implantent les bâtiments en rupture avec la logique morphologique de la ville. Le super-îlot se voit déconnecté de celle-ci. Il est basé sur le mouvement de pensée « tout à l'automobile ». Jane Jacobs (1961: 180) déplore la déconnexion des super-îlots dans cet extrait : « Considérons, au contraire, la situation si ces longs blocs est-ouest avaient une rue supplémentaire coupée à travers eux – pas une *promenade* stérile du genre avec des projets de super-îlot abondant, mais une rue contenant des bâtiments où les choses pourraient démarrer et croître à des endroits économiquement viables: des endroits pour acheter, manger, voir des choses, boire un verre ». Les habitations Jeanne-Mance sont un exemple montréalais de super-îlot.

La constante urbanisation et l'accroissement massif des centres urbains ont donné naissance, en particulier lors du développement des grandes idées modernes, à une typologie d'îlot surpassant le super-îlot. En effet, ce dernier, absent de mixité programmatique, ne répond pas à tous les types de besoins des usagers. En regroupant plusieurs super-îlots aux différentes fonctions, un *méga-îlot* est formé. L'autonomie du méga-îlot, envers la ville dans lequel il s'inscrit, est ce qui le différencie de son unité, le super-îlot.

Un exemple concret illustrant la formation de méga-îlots par l'agrégation de super-îlots est la ville moderne de Brasília dessinée par Oscar Niemeyer et Lucio Costa. Les méga-îlots composant la ville s'articulent autour d'axes principaux. Chacun est subdivisé en quatre super-îlots découpés, à leur tour, par une série de culs-de-sac allouant une implantation indépendante du bâti résidentiel sans grille ou ordre prédéfini.

Il est possible de percevoir l'influence du modèle de planification urbaine en méga-îlots à travers le développement massif des villes asiatiques dû à la forte migration des populations rurales vers les centres urbains.

« Il est possible de soutenir que la persistance même de la terminologie *îlot* révèle le désir de créer une logique agrégée dans le contexte de l'urbanisme contemporain » (Zonereseearch, s. d., *traduction libre*). En effet, dans l'idée d'évolution et d'adaptation aux mouvements de pensée ou aux nouveaux modes de vie de l'ère du temps, l'unité d'îlot s'est transformée en se regroupant et en se multipliant exponentiellement. « Le **méga-îlot** et la mégapole apparaissent comme l'avenir urbain, mais un examen plus approfondi révèle de nombreux systèmes plus anciens et des échelles surprenantes imbriquées » (Shane, 2014, *traduction libre*). Selon l'auteur, l'îlot n'a pas disparu au profit des méga-développements contemporains. Il faut prendre le temps de décortiquer les villes pour qu'elles révèlent leur gradation d'échelles d'agrégation.

Étymologie :

Méga : Du grec ancien μέγας, *mégas* (« grand »). Forme des mots évoquant une grande taille.

Îlot : Du latin populaire **īsŭla*, altération du latin classique *insŭla*, « île » et « îlot de maisons ».

EQUIVALENT

Anglais : *megablock*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Groupe Gauthier Biancamano Bolduc (2004). *Programme particulier d'urbanisme du quartier de santé*. Repéré à <http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P13/4c2.pdf>
- Jacobs, J. (1961). *The death and life of great american cities*. New-York : Random House.
- Pickett, S.T., Cadenasso, M.L. et McGrath, B. (2013). *Resilience in ecology and urban design: linking theory and practice for sustainable cities*. Berlin : Springer Science et Business Media.
- Shane, D.G. (2014). *Block, Superblock and Megablock, A short history*. Repéré à <http://www.arcduccitta.it/world/2014/01/block-superblock-and-megablock-a-short-history/>
- Verebes, T. (2013). *Masterplanning the adaptive city: computational urbanism in the twenty-first century*. Londres : Routledge.
- Zonereseearch (s. d.). *BOS : block of space*. Repéré à <http://www.zonereseearch.org/p/bos-block-of-space.html>

MÉTAPOLE

Xavier Santerre

DÉFINITION

« La **métropole** est l'ensemble des espaces dont tout ou partie des habitants, des activités économiques ou des territoires sont intégrés dans le fonctionnement quotidien (ordinaire) d'une métropole. Une **métropole** constitue généralement un seul bassin d'emploi, d'habitat et d'activités. Les espaces qui composent une **métropole** sont profondément hétérogènes et pas nécessairement contigus. Une **métropole** comprend au moins quelques centaines de milliers d'habitants ».

(Ascher, 1995: 34)

CONTEXTES D'UTILISATION

« La réflexion, et l'utilisation du concept (**métropole**), permet d'identifier et de rassembler ce qui, dans ces réalités urbaines, porte une transformation radicale des établissements humains et de leur fonctionnement ».

(Bourdin, 2014: 24)

« Les métropoles continuent et continueront de grandir, de concentrer une partie croissante des hommes et des richesses, de s'étendre sur des territoires de plus en plus vastes, d'intégrer dans leur système quotidien des zones urbaines et rurales de plus en plus éloignées, formant des **métropoles**, de plusieurs milliers d'habitants, voire de plusieurs millions ».

(Ascher, 1995: 265)

REMARQUES

Le concept de **métropole** apparaît en 1995, dans un ouvrage intitulé *Métapolis ou l'avenir des villes*. L'auteur, François Ascher, urbaniste et sociologue français diplômé en sciences économiques, docteur en études urbaines et en sciences humaines, est considéré comme étant parmi les premiers à étudier la question de la mobilité et de l'évolution des villes vers une « troisième modernité », après l'âge classique et la révolution industrielle. Dans son ouvrage, Ascher stipule que la **métropole** se situe au-dessus de la simple ville ou métropole. En outre, il insiste sur la rupture nécessaire dans la manière de penser la ville afin de comprendre cette toute nouvelle réalité.

La métropolisation s'accompagne indubitablement d'une transformation significative du territoire – des villes aux campagnes, en passant par les banlieues – qui influence chacun des éléments qu'il comprend de même que leurs interrelations : la métropolisation. Ainsi, ces nouveaux espaces urbanisés intègrent des territoires de plus en plus vastes, hétérogènes, parfois discontinus et formés de plusieurs grandes villes. Ceci va de soi puisque la **métropole** vient se greffer aux métropoles qui prennent des formes différentes et aux structures et réseaux qui la régissent. « Toutes les grandes villes ne deviennent pas des métropoles, mais en Europe, toutes les métropoles se construisent sur de grandes villes » (Ascher, 1995: 37).

Par ailleurs, la métapolisation est aussi engendrée par le développement dans les domaines des communications et des transports de masse (Serre, 2014). Tout comme l'invention de l'écriture et de la roue a propulsé l'évolution des métropoles antérieures, les innovations techniques et technologiques dans ces domaines n'engendrent pas la formation de la **métropole**, mais viennent plutôt la supporter, la structurer. La métapolisation apparaît alors comme une étape de plus dans le processus « supra-historique » de l'urbanisation.

Dans le même ordre d'idées, la notion de **métropole** s'oppose à la conception populaire des formes urbaines traditionnelles. C'est-à-dire qu'elle remet en question les principes de répartition spatiale habituellement rattachés aux métropoles des pays développés. Le schéma cristallin fréquemment utilisé pour expliquer la forme des villes et leurs interrelations est de moins en moins pertinent. Dans ce modèle, une hiérarchie est attribuée à la ville, à son influence et à ses relations en fonction de sa taille. De plus en plus, une hiérarchie élevée est attribuée à la métropole entretenant des relations internationales qui mènent à la naissance d'un système urbain polarisé. Celui-ci fonctionne en réseau dans lequel seules les villes majeures entretiennent des relations directes avec plusieurs villes. En d'autres termes, les villes de taille et d'importance moyenne ne sont désormais que rattachées à leur métropole, plutôt qu'entre-elles.

Plus encore, Bourdin (2014: 99) avance que « l'espace de la **métropole** prend son sens dans la relation dialectique qu'il entretient avec sa dynamique sociale ». La définition de métropole par des variables quantifiables statistiquement et dans une temporalité définie ne prend donc pas compte des dynamiques des populations et de leurs rapports avec le territoire. C'est donc dans un contexte d'instabilité et de diversification sociale sans cesse grandissante que le concept de métropole devient significatif. Dans cette optique, la **métropole** est en quelque sorte « l'expression la plus achevée de la métropole » (Bourdin, 2014: 101), puisqu'elle intègre ces éléments dynamiques qui façonnent la ville d'aujourd'hui.

« Étymologiquement, la **métropole** dépasse et englobe la polis. [...] Ce sont bien des espaces métropolisés, dont l'ensemble dépasse et englobe les zones métropolitaines stricto sensu » (Ascher, 1995: 34).

EQUIVALENT

Anglais : *metropole*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Ascher, F. (1995). *Métapolis ou l'avenir des villes*. Paris : Éditions Odile Jacob.

Bourdin, A. (2014). *Métapolis revisitée*. La Tour-d'Aigues : Éditions de l'Aube.

Serre, J.-F. (2014). *La ville interpellée par la mondialisation : de la métropolisation à la métapolisation selon François Ascher*. Repéré à <http://urbainserre.blog.lemonde.fr/2014/10/18/xix-la-ville-interpellee-par-la-mondialisation-5-de-la-metropolisation-a-la-metapolisation-selon-francois-ascher/>

MÉTROPOLISATION

Christiane Pelletier

DÉFINITIONS

« Ensemble des processus qui privilégient les grandes dimensions urbaines marquées par les transformations du système productif, appréhendé au niveau international et mondial. [...] Elle conduit à des organisations et à des recompositions territoriales nouvelles, tant au plan interne des ensembles urbains concernés que sur celui, de leurs relations externes ».

(Lacour et Puissant, 1999: 64)

« La **métropolisation** est un processus, la métropole un type urbain. La métropolisation est donc une notion plus large qui rend compte de dynamiques de transformation » (Lacour et Puissant, 1999: 183). Il définit la *métropolisation* comme *n'étant donc pas un simple phénomène de croissance des grandes agglomérations. C'est un processus qui fait rentrer dans l'aire de fonctionnement quotidien de ces grandes agglomérations, des villes et des villages de plus en plus éloignés et qui engendre des morphologies urbaines de types nouveaux* ».

(Ascher, 1998: 18)

CONTEXTES D'UTILISATION

« La **métropolisation**, définie comme un processus spatial rendant compte des nouveaux agencements dans l'organisation de l'espace productif, légitime depuis une quinzaine d'années l'idée d'un territoire métropolitain structuré et ne se limitant pas à la simple juxtaposition d'une ville centrale et de banlieues résidentielles ».

(Ghorra-Gobin, 2010: 29)

« La **métropolisation** concentre de façon croissante les hommes, les activités et les richesses dans des agglomérations de plusieurs centaines de milliers d'habitants, multifonctionnelles, fortement intégrées dans l'économie internationale. Elle s'accompagne de transformation significative de grandes villes, de leurs banlieues et de leur environnement, constituant des espaces urbanisés de plus en plus vastes, hétérogènes, discontinus, formés parfois de plusieurs grandes cités, de moins en moins liées à une économie régionale, et dont les arrière-pays se transforment en espaces de services et de loisirs ».

(Ascher, 1995: 33)

« La théorie postule en effet que l'intensification de la mondialisation se traduit par des transformations si radicales des phénomènes de territorialisation, qu'un nouvel effort de compréhension s'impose, pour mettre en discussion le franchissement d'un stade décisif dans l'histoire de l'urbanisation: celui de la **métropolisation**, qui mérite d'être reconnu comme post-urbain. Les formes actuelles de la

transformation des lieux, des conditions de vie de leurs habitants, des structures de la production des biens et des services annoncent une nouvelle époque, une nouveauté radicale dans l'histoire de la civilisation : un changement de modernité ».

(Ferrier, 2001: 42)

REMARQUES

L'origine de l'intérêt pour le terme *métropolisation* découle d'une période de la croissance urbaine survenue suite aux phases de développement des années 60-80 et caractérisée par la croissance démographique, l'attraction vers les grandes villes et les besoins grandissants en logements (Puissant, 1999). L'analyse de la succession de plusieurs phases à ce moment dans le cycle de vie urbaine des villes – suburbanisation, exurbanisation, réurbanisation, périurbanisation – amène à considérer la *métropolisation* comme une nouvelle étape s'ajoutant aux phénomènes d'urbanisation. Le phénomène est largement traité dans les années 1990.

Ascher (1995) considère toutefois que le terme *métropole* est inadapté pour définir l'ampleur du nouveau type d'espace urbain engendré par la **métropolisation**. Il suggère le terme *métapole* pour rendre compte de façon générique de ces espaces. Il la définit comme « l'ensemble des espaces dont tout ou partie des habitants, des activités économiques ou des territoires sont intégrés dans le fonctionnement quotidien (ordinaire) d'une métropole. Une métapole constitue généralement un seul bassin d'emploi, d'habitat et d'activités. Les espaces qui composent une métapole sont profondément hétérogènes et pas nécessairement contigus. Une métapole comprend au moins quelques centaines de milliers d'habitants » (Ascher, 1995: 34).

En définitive, le phénomène de la **métropolisation** se caractérise par sa complexité. Les recherches sur la définition du terme *métropolisation* proviennent de divers travaux de géographes, d'écologistes, d'urbanistes, d'aménageurs, d'architectes, d'économistes et sociologues puisque le phénomène s'observe à la fois sur plusieurs plans : sur la morphologie urbaine, sur le caractère social, économique et politique. L'abondance des travaux engendre une diversité des termes retrouvés et des définitions attribuées au phénomène, sans toutefois en dégager de définition précise. Qu'il s'agisse de *métropolisation* au sens de l'École de Lausanne (Michel Bassand, Dominique Joye et Jean-Philippe Leresche, 1995), *métropolisation* au sens de Jean-Paul Ferrier (2001) et Stéphane Leroy (2000), *métapole* selon François Ascher (1995), tous abordent le même phénomène selon des compréhensions et des paramètres d'étude différents. Les écrits disponibles tendent davantage à traduire une compréhension du concept selon différents angles.

Michel Bassand associe le terme *métropolisation* à *métropole*. Il définit la **métropolisation** comme « désignant les processus qui façonnent les métropoles » et la métropole comme signifiant « une grande ville, une très grande ville » (2007: 15). En plus de ce premier point, il amène un second sens aux deux termes. Il redéfinit la *métropole* comme « une très grande collective urbaine qui avoisine ou dépasse un million d'habitants ». La **métropolisation** se signifie alors « le développement d'un système de métropoles dans la mondialisation. Ce processus implique la formation d'une armature mondiale de métropoles. La **métropolisation**, c'est donc aussi la construction de cette armature et la restructuration territoriale interne et externe qu'elle implique » (2007: 16).

Contrairement à Bassand qui s'appuie notamment sur des critères purement quantitatifs, Ascher (1998) considère que la définition de *métropolisation* est directement liée à la définition de *métropole*.

Pour sa part, Jean-Paul Ferrier (2001: 41) propose une « théorie géographique de la métropolisation ». Selon lui, la théorie géographique de la **métropolisation** permet le « recadrage du fait urbain contemporain, de son extension et de sa massification, en unifiant conceptuellement l'immense chantier actuel des territoires du monde, de leurs

territorialisations et de leurs territorialités ». Il amène une généralisation du terme *métropolisation* pour désigner « le stade actuel de la territorialisation des régions et pays en intense développement, quelle que soit leurs *positions* sur un axe pays développés – pays en développement ».

Étymologie : De *métropole*, dérivé du grec ancien *meter polis* signifiant « ville-mère » (Leresche, Joye et Bassand, 1995).

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Ascher, F. (1995). *Métapolis ou l'avenir des villes*. Paris : Éditions Odile Jacob.

Ascher, F. (1998). *La république contre la ville. Essai sur l'avenir de la France urbaine*. La Tour d'Aigues : Éditions de l'Aube.

Bassand, M. (2007). Métropoles et métropolisation. Dans M. Bassand, V. Kaufmann et D. Joye (dir.), *Enjeux de la sociologie urbaine*. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romande.

Ferrier, J.-P. (2001). Pour une théorie (géographique) de la métropolisation. *Cahier de la métropolisation, Enjeux et définition de la métropolisation, 1*, 41-51. Repéré à <http://www.ond.uqam.ca/membres/pages-perso/Jean-Marc/cours/soc3760/Ville/Ferrier-geo-metropo.pdf>

Ghorra-Gobin, C. (2010). De la métropolisation : un nouveau paradigme? *Quaderni, communication, technologies, pouvoir, 73*, 25-33. Repéré à <http://quaderni.revues.org/442>

Lacour, C. et Puissant, S. (1999). *La métropolisation. Croissance, Diversité, Fractures*. Paris : Éditions Anthropos Economica.

Leresche, J.-P., Joye, D. et Bassand, M. (1995). *Métropolisation. Interdépendances mondiales et implications lémaniques*. Genève : Éditions Georg.

Leroy, S. (2000). Sémantique de la métropolisation. *L'Espace géographique, 29(1)*, 78-86.

Puissant S. (1999). Un moment de la croissance urbaine : réponse des experts. Dans C. Lacour et S. Puissant (dir.), *La métropolisation. Croissance, Diversité, Fractures*. Paris : Anthropos-Economica (Collection Villes).

MIXITÉ SOCIALE

Olivier Gadbois

Hadrien Herrault

DÉFINITION

« Cohabitation *équilibrée* sur un même espace ou territoire de groupes divers par l'âge, l'ethnie, le statut socioprofessionnel, les revenus. La mixité sociale est appréciée – surtout et quasi exclusivement – en tant qu'absence de concentration d'un groupe présentant un attribut particulier »

(Tanter et Toubon, 1999)

À l'inverse de la notion de mixité sociale, un espace ségrégué peut être une *gated community* (quartiers favorisés) ou un ghetto (quartiers défavorisés) (Lussault, 2009).

CONTEXTES D'UTILISATION

« La diversité des fonctions urbaines et la **mixité sociale** dans l'habitat urbain et dans l'habitat rural, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs en matière d'habitat, d'activités économiques, notamment commerciales, d'activités sportives ou culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics, en tenant compte en particulier de l'équilibre entre emploi et habitat ainsi que des moyens de transport et de la gestion des eaux ».

(Légifrance, 2000)

« Le programme national de rénovation urbaine vise à restructurer, dans un objectif de **mixité sociale** et de développement durable, les quartiers classés en zone urbaine sensible ».

(Légifrance, 2003)

REMARQUES

La volonté de rassembler différentes classes sociales au sein des villes n'est pas nouvelle et reste une utopie sociale comme ont été celles de Thomas More ou Charles Fourier (Choay, 2014). Cependant, le terme mixité est plus récent, et vient de *mixe* : « Son dérivé nominal – du mot *mixe* -, tardif, mixité, calqué sur *fixité*, est daté du milieu du 19^e siècle » (Fiala et Varro, 2007). Le mot mixité est inscrit dans l'espace social et a été utilisé dans les usuels français seulement en 1960 pour parler de la coéducation entre filles et garçons (Fiala et Varro, 2007). La notion de **mixité sociale** prend ensuite forme dans l'espace.

La notion de **mixité sociale** est apparue en France, de façon non explicite, dès la directive Guichard de 1972 et suivie par la loi LOV de 1992 (Belmessous, 2006). Ces lois invoquaient la mixité entre logements aidés et privés dans les villes, partant du principe que la proximité spatiale créerait des liens : « la ville mixte serait plus égalitaire et plus harmonieuse » (Lelevrier, 2005).

Aujourd'hui, la **mixité sociale** est au centre de nombreuses politiques urbaines et est ouvertement explicitée, notamment à travers la loi SRU (2000) imposant 25% de logements sociaux dans chaque ville (Béguin, 2012). En effet, « la croissance des emplois de mixité est remarquable à partir de 1997 » (Fiala et Varro, 2007). François Ascher (2008) définit la **mixité sociale** comme une forme urbaine de l'idéal républicain en France, et tend donc à être une idéologie, voire une utopie de la ville moderne. De grands programmes de rénovation (PNRU) de type démolition-reconstruction sont apparus en France dans les quartiers défavorisés de grand ensemble à partir de 2003. Au nom de l'idéologie de la mixité sociale, des logements sociaux ont été détruits (but : 250 000 logements détruits) (Genestier, 2012) et ont été remplacés en partie par des logements privés. Cependant, on peut se demander si ces plans de rénovation urbaine améliorent la qualité de vie : « traiter les lieux » plutôt que de « traiter les gens »?

À l'inverse de la France, le Québec ne possède pas vraiment de politique gouvernementale en matière de **mixité sociale**. Pourtant, de nombreux aménagements principalement à Montréal ont tenu compte de cette notion. La plupart du temps, il s'agit de mouvements populaires, d'organismes communautaires qui font pression sur la Ville pour mettre de l'avant cette idée au sein de futurs projets. « Nous avons vu que le projet Angus, probablement le plus emblématique de tous en termes de **mixité sociale** programmée, était en fait le résultat d'un compromis faisant suite à une longue lutte et non un objectif de départ » (Germain, Rose et Twigge-Molecey, 2010: 156). Ces derniers se heurtent généralement aux promoteurs/entrepreneurs qui dans un contexte néolibéral rendent le processus de plus en plus ardu. Le résultat final s'avère le fruit de compromis entre chaque partie. En fin de compte, on observe que des organismes communautaires sont essentiels pour promouvoir la mixité au Québec, sans ceux-ci, rares sont les projets comportant une telle visée.

On remarque que la politique de mixité sociale en urbanisme et donc en design urbain peut ne pas avoir les effets escomptés. « La présence de plusieurs groupes en un même lieu n'entraîne pas nécessairement de la **mixité sociale** » (Tanter et Toubon, 1999). Nous pouvons prendre l'exemple des nouvelles formes de socialisation : « L'apport de la proximité spatiale à la relation sociale étant aujourd'hui mis en cause [...] On peut prendre acte de ce que les individus n'ont plus besoin de se rencontrer physiquement pour entrer en relation. Internet conduit au développement de nouvelles formes de sociabilité à distance » (Bourdin, Germain et Lefevre, 2005). Le design urbain est une des conditions, concomitantes à de nombreux autres processus, pour tendre vers la création de quartiers, voire de villes, mixtes socialement.

EQUIVALENT

Anglais : *integration, inclusion*

Note : Mary Warnock, philosophe anglaise, a éclairé ces deux notions, qui ne sont pas des synonymes. « Jusqu'à la publication du rapport Warnock en 1978, ces deux termes étaient employés indifféremment. Cependant, de nos jours, on fait davantage la différence entre eux. *Integration* est vu comme un état, *inclusion* comme un processus » (Adveille, 2007).

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Adveille, M.-H. (2007). Mixité sociale : les handicapés dans la société britannique. *Cahiers du Mimmoc*, 4. Repéré à <http://mimmoc.revues.org/340>

Ascher, F. (2008). *Les nouveaux compromis urbains*. Paris : Éditions de l'Aube.

- Béguin, F. (2012, 5 septembre). Loi SRU: douze années de controverse. *Le Monde*. Repéré à http://www.lemonde.fr/societe/article/2012/09/05/loi-sru-douze-annees-de-controverse_1756027_3224.html
- Belmessous, H. (2006). *Mixité sociale: une imposture: retour sur un mythe français*. Repéré à http://www.crpve91.fr/Habitat,_Cadre_de_vie/Logement/Productions_du_CRPVE/pdf/Renc4L.pdf
- Bourdin, A., Germain, A. et Lefevre, M.-P. (2005). *La proximité, construction politique et expérience sociale*. Paris : L'Harmattan.
- Choay, F. (2014). *L'urbanisme, utopies et réalités : Une anthologie*. Paris : Points.
- Fiala, P. et Varro, G. (2007). Mixités : tensions discursives ou rupture linguistique? *Langage et société*, 3(121-122), 215-232.
- Genestier, P. (2012, 16 juillet). Rénovation urbaine: arrêter le massacre! *Le Monde*. Repéré à http://www.lemonde.fr/idees/article/2012/07/16/renovation-urbaine-arretez-le-massacre_1733330_3232.html
- Germain, A., Rose, D. et Twigge-Molecey, A. (2010). Mixité sociale ou inclusion sociale? Bricolages montréalais pour un jeu à acteurs multiple. *Espaces et sociétés*, 1(140-141), 143-157.
- Légifrance (2000). *Loi 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain (article 1)*. Repéré à https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do;jsessionid=F6D4EF7C9677C9131BC7A8CA2C725C68.tpdj_o12v_3?cidTexte=JORFTEXT000000207538&categorieLien=id
- Légifrance (2003). *Loi n° 2003-710 du 1er août 2003 d'orientation et de programmation pour la ville et la rénovation urbaine (article 6)*. Repéré à https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do;jsessionid=C916BF2BB8C36F48A30E7220D0C591C3.tpdj_o14v_1?cidTexte=JORFTEXT000000428979&categorieLien=id
- Lelévrier, C. (2005). Mixité d'un idéal social aux incertitudes des politiques urbaines. *Revue Urbanisme*, 340, 15-26.
- Lussault, M. (2009). *De la lutte des classes à la lutte des places*. Paris : Grasset.
- Mixte. (s. d.). Dans *Dictionnaire Larousse en ligne*. Repéré à <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/mixte/51852>
- Social. (s. d.). Dans *Dictionnaire Larousse en ligne*. Repéré à
- Tanter, A. et Toubon, J.-C. (1999). Mixité sociale et politiques de peuplement : genèse de l'ethnisation des opérations de réhabilitation. *Sociétés contemporaines*, 33(1), 59-86.

MOBILITÉ DURABLE

Karim Hammouda

DÉFINITIONS

« La **mobilité durable** est une mobilité conforme aux principes et aux exigences du développement durable ».

(Hoyer, 2000: 1, *traduction libre*)

« La **mobilité durable** offre un paradigme alternatif permettant d'étudier la complexité des villes et de renforcer les liens entre l'utilisation des sols et les transports. [...] L'approche de la mobilité durable nécessite des actions pour réduire le besoin de voyager (moins de déplacements), pour encourager le transfert modal, réduire la durée des trajets et encourager une plus grande efficacité du système de transport ».

(Banister, 2008: 73, *traduction libre*)

CONTEXTES D'UTILISATION

« La recherche de la **mobilité durable** ne peut pas ignorer le fait que la mobilité individuelle est une conquête – incomplète – et une valeur. Dans les banlieues de relégation comme dans les pays en développement, le mode de vie des nomades urbains demeure un rêve ou un objectif à atteindre, et il sera difficile d'y convaincre de moins bouger ».

(Kaplan et Marloff, 2008: 20)

« De plus en plus complexes, les besoins en mobilité sont en croissance dans toutes les collectivités québécoises. Y répondre par la **mobilité durable** nécessitera un véritable changement du substrat sur lequel s'effectuent les déplacements : l'environnement bâti ».

(Vivre en ville, 2013)

REMARQUES

Le concept de **mobilité durable** apparaît pour la première fois dans le *Livre vert de la Commission européenne sur l'impact du transport sur l'environnement* de 1992. Ce document fait état des conséquences néfastes du système de transport moderne – notamment sur le plan environnemental – et met en lumière l'incapacité de l'approche conventionnelle de la planification des transports de répondre adéquatement aux problèmes causés par celui-ci. Le *Livre vert* propose ainsi de renouveler l'approche de la planification des transports à travers la mise en place de stratégies plus holistiques. Suivant ce cadre, le document suggère de réduire le volume de véhicules motorisés par la diminution des besoins en automobilité, de réduire les distances de déplacement par une meilleure planification urbaine et de diminuer le nombre de personnes à transporter en tenant compte des nouvelles technologies (Bourdages et Champagne,

2012). Ainsi, bien que le concept de mobilité durable n'y soit pas défini clairement, le *Livre vert* de 1992 concrétise en quelque sorte l'émergence d'une rationalité entièrement nouvelle dans le domaine de la planification des transports.

Cette rationalité nouvelle s'appuie sur l'interdépendance de deux concepts clés, soit ceux de mobilité et de développement durable. L'avènement de la notion de **mobilité durable** au détriment de celle de transport durable n'est pas sans signification, et ce, même si beaucoup d'auteurs utilisent toujours ces dernières de manière interchangeable (Bourdages et Champagne, 2012). Comme l'explique Gudmundsson (2003: 239), « le terme de mobilité a une acception plus large que celui de transport, en ce sens qu'il ne désigne pas uniquement le déplacement proprement dit, mais aussi la possibilité de se déplacer et, par conséquent, le cadre spatial, économique et social du mouvement ». Inscrite dans le cadre des impératifs économiques, sociaux et environnementaux du développement durable, la notion de mobilité représente ainsi une rupture conceptuelle – voir paradigmatique – d'avec le système traditionnel de planification des transports et celui du transport durable (Banister, 2008; Litman, 2003; Bourdages et Champagne, 2012). D'une approche sectorielle et techniciste du transport fondée sur les principes de demande dérivée et de minimisation des coûts de transport (Banister, 2008) ainsi que sur des objectifs d'augmentation de la capacité autoroutière et d'amélioration de la fluidité de la circulation automobile (Litman, 2003), le concept de mobilité durable propose d'adopter une approche intégrée consistant à mettre en place les conditions nécessaires à la réduction des volumes de mouvements motorisés (Bourdages et Champagne, 2012). En d'autres mots, face à un système de transport qui viole universellement tous les critères du développement durable (Szyliowicz, 2003; Litman, 2003; Nykvist et Whitmarsh, 2008), la mobilité durable se présente comme un nouveau cadre d'action mettant l'accent sur l'accessibilité plutôt que sur la mobilité en termes de déplacements (Litman, 2003; Banister, 2008; Bourdages et Champagne, 2012).

Ainsi, le concept de **mobilité durable**, de par son objectif de réduction des volumes de mouvements motorisés, est profondément lié à la forme urbaine. En effet, conformément aux théories des trois âges de la ville (Pouyannes, 2007) et de la dépendance automobile (Kenworthy et Laube, 1996), le paradigme de la mobilité urbaine sous-tend que la morphologie urbaine et les choix modaux individuels entretiennent une relation de réciprocité (Wiel, 2002). L'étalement urbain et l'automobilité partagent en ce sens une relation d'interdépendance ayant mené au développement graduel de la ville automobile et, ultimement, à la constitution de ce que certains nomment le « cercle vicieux de la dépendance automobile » (Raad, 1998). Ce phénomène de dépendance automobile étant à la source de la majeure partie du volume de mouvements motorisés, le concept de **mobilité durable** cherche ainsi à « concevoir des villes d'une telle qualité et à une échelle appropriée que les gens n'auraient pas besoin d'une voiture » (Banister, 2008: 74, *traduction libre*). Pour plusieurs, cette action sur la forme urbaine dans le but de réduire la place de l'automobile dans les déplacements passe essentiellement par la valorisation de la densité, de la diversité et du design (Cervero et Kockelman, 1997; Pouyanne, 2007). En ce sens, il est à noter que le concept de mobilité durable n'est pas étranger aux notions de ville compacte et de ville cohérente (Orfeuil, 2013).

L'étude de la ville des réseaux à l'heure du développement durable permet également de considérer le paradigme de la mobilité durable comme une stratégie pour contrer les phénomènes de fracture et de dépendance inhérents aux réseaux de mobilité (Dupuy, 2013). Cette stratégie consiste à parvenir à rendre moins uniforme la désirabilité de la connexion par l'intervention sur d'autres éléments du système englobant le réseau (Dupuy, 2013).

Par exemple, intervenir sur l'agencement urbain (système) afin de rendre possible la déconnexion (totale ou partielle) au réseau automobile.

Le concept de **mobilité durable** – nous le voyons – est ainsi fondamentalement lié à l'idée de coordination entre transport et urbanisme comme condition nécessaire à la mise en œuvre d'un développement urbain durable (Gallez et coll., 2009).

EQUIVALENT

Français: *mobilité urbaine durable*

Anglais : *sustainable mobility*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm, *Transport Policy*, 15, 73-80.
- Bourdages J. et Champagne E. (2012). *Penser la mobilité durable au-delà de la planification traditionnelle du transport*. Repéré à <https://vertigo.revues.org/11713>
- Cervero, R. et Kockelman, K. (1997). Travel demand and the 3Ds: Density, diversity, and design. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 2(3), 199-219.
- Dupuy, G. (2013). La ville des réseaux à l'heure du développement durable, dans G. Brun (dir), *Ville et mobilité : nouveaux regards*. Paris : Economica.
- EUCOM (1992). *Green paper on the Impact of transport on environment, A community strategy for sustainable mobility*. Repéré à http://aei.pitt.edu/1235/1/transport_environment_gp_cOM_92_46.pdf
- Gallez C., Guerrinha C., Kaufmann V., Maksim H-N. et Thébert M. (2009). *Mythes et réalité de la cohérence urbanisme-transport : Trajectoires urbaines comparées en Suisse et en France (Rapport de convention CNRS-ôt n°2004/0075/DR16)*. Repéré à <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00350916/file/PIDUD-rapfinal-mai08.pdf>
- Gudmundsson H. (2003). Donner du sens aux concepts. La mobilité durable et les systèmes d'indicateurs dans le domaine de la politique des transports. *Revue internationale des sciences sociales*, 2(176), 221-242.
- Hoyer, K. (2000). *Sustainable mobility – the concept and its implication* (thèse de doctorat, Université Roskilde, Roskilde, Danemark). Repéré à https://www.vestforsk.no/sites/default/files/migrate_files/vfrapport-1-2000-dr.grad-kgh.pdf
- Kaplan D. et Marzloff B. (2008). *Pour une mobilité plus libre et plus durable*. Limoges : Éditions fyp.
- Kenworthy J. et Laube, F. (1996). Automobile dependence in cities : an international comparaison of urban transport and land use patterns with implications for sustainability. *Environmental Impact Assessment Review*, 16, 279-308.
- Litman, T. (2003). *Reinventing transportation. Exploring the paradigm shift needed to reconcile transportation and sustainability objectives*. Repéré à <http://www.vtpi.org/reinvent.pdf>
- Nykvist B. et Whitmarsh L. (2008). A multi-level analysis of sustainable mobility transition : Niche development in the UK and Sweden. *Journal of international society for ecological economics*, 75(9), 1373-1387.
- Orfeuil, J-P. (2013). Ville et mobilité cohérentes, dans G. Brun (dir.), *Ville et mobilité : nouveaux regards*. Paris : Economica.
- Pouyannes, G. (2007). Note de recherche. Une estimation du lien entre forme urbaine et choix modal. Le cas de six aires urbaines françaises. *Revue d'économie régionale et urbaine*, 3, 521-541.
- Raad, T. (1998). *The car in Canada : A study of factors influencing automobile dependence in Canada's seven largest cities, 1961-1991* (Mémoire de maîtrise, Université de la Colombie-Britannique, Vancouver). Repéré à <https://goo.gl/pggKiZ>
- Szyliowicz, J. (2003). Prise de décision, transport intermodal et mobilité durable : vers un nouveau paradigme. *Revue internationale des sciences sociales*, 2(176), 207-220.

Vivre en Ville (2013). *Réunir les modes. L'intermodalité et la multimodalité au service de la mobilité durable*. Québec :
Collection Outiller le Québec.

Wiel M. (2002). *Ville et automobile*. Paris : Descartes et Cie.

MOTILITÉ

Valentine About

Louison Cuvelier

DÉFINITION

« La *motilité* peut être définie comme la manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de mobilité et en fait usage pour développer des projets ».

(Kaufmann, 2003: 26)

CONTEXTES D'UTILISATION

« Aujourd'hui, voyager est un événement social si quotidien que l'on tend à oublier que pour voyager, les personnes doivent posséder des aptitudes et compétences spécifiques. Dans le contexte d'analyse de la **motilité** d'un individu, il est relativement simple de comprendre l'importance de la possession d'un permis de conduire, ou de l'influence de handicaps physiques qui limite la capacité de mouvement d'un individu »

(Kaufmann, 2006: 174, *traduction libre*)

« Si la **motilité** se construit dès l'enfance et dans le contexte familial (Kaufmann et Widmer, 2006), elle reste variable en fonction des facteurs de contexte qui la gouvernent et qui sont différemment activés selon les sites. Accessibilité, compétences et appropriation (les trois facteurs décomposant la **motilité**) n'ont pas le même poids dans le discours des parents. Les compétences relevant en particulier de la socialisation des enfants semblent assez différentes d'un site à l'autre ».

(Depeau, 2008: 69)

REMARQUES

La nouvelle acception du terme *motilité* est amenée au début des années 2000 par Vincent Kaufmann, professeur de sociologie urbaine et d'analyse de la mobilité à l'École polytechnique fédérale de Lausanne. Ce terme avait jusque-là, comme nous l'avons défini dans la partie « étymologie », une connotation purement biologique, évoquant la capacité d'un animal, d'une cellule ou d'un organe à se déplacer dans son environnement. Kaufmann reprend cette dimension naturelle du mouvement afin d'enrichir le débat scientifique qui entoure le phénomène de mobilité en lui fournissant un nouvel angle d'approche. Cette nécessité d'un renouveau découle du constat que la notion de mobilité présente de nombreuses limites qui ne permettent pas de rendre compte des phénomènes de mobilité actuels : (a) il s'agit d'une notion émiétée renvoyant à différentes acceptions selon la discipline du chercheur; (b) elle est étudiée à partir de la géographie du *mouvement*, et non de l'*acteur* mobile.

Par l'introduction de ce nouvel outil conceptuel dans la sociologie urbaine, l'auteur cherche donc à porter l'intérêt sur les facteurs qui sous-tendent l'appropriation des multiples options de mobilité. Chaque acteur dispose, en effet, d'une capacité de mouvement (la motilité), qui se transforme – ou non – en mouvement (la mobilité). À ce titre, la **motilité**

représente un capital qui peut être mobilisé et transformé en d'autres types de capital (par exemple économique ou social).

Vincent Kaufmann (2003) regroupe l'ensemble de ces facteurs dans les trois groupes suivants : l'accessibilité (qui comprend les conditions et options contextuelles auxquelles est confronté l'individu en question); les compétences (qui regroupe les aptitudes physiques et les connaissances acquises par l'individu en termes de mobilité) et l'appropriation (qui est défini par la manière dont les agents et les acteurs interprètent et par conséquent agissent dans un espace donné). La prise en compte de ces facteurs dans l'étude de la mobilité est particulièrement intéressante puisqu'elle permet de baser l'analyse sur des éléments qui se rattachent au contexte dans lequel se trouve l'acteur, mais également au sens qui lui est donné, reflet des besoins et aspirations de l'individu.

En outre, en introduisant la dimension de l'appropriation, Kaufmann s'intéresse à l'attachement des individus à un lieu donné, aux différentes manières de l'interpréter, et montre comment cela influence leurs pratiques dans cet espace et quelles logiques de mouvement cela instaure. On s'approche dès lors de la notion de *environmental capacity*, qui suppose que l'environnement joue un rôle dans les logiques (notamment en termes de mobilité) qu'il génère. Le design urbain initie justement la création ou la redéfinition d'un espace, ce qui entraîne de nouvelles logiques d'action adoptées ou non, et qui instaurent un nouveau rapport de l'individu à cet espace, jouant un rôle déterminant sur sa mobilité. On comprend à ce moment-là la portée du nouvel outil que nous propose Kaufmann dans le domaine du design urbain.

Pourtant, notons tout de même qu'il s'agit d'un terme et d'un concept très récent, encore en phase de conceptualisation, et donc loin d'être tenus pour acquis. En dehors des écrits de Kaufmann et de son groupe de recherche (ouvrages en français ou en anglais), le terme *motilité* est, de manière générale, peu abondant dans la littérature contemporaine. De plus, lorsqu'il est utilisé, l'ensemble du cadre théorique fourni par Kaufmann suit. Le poids de ce cadre théorique qui cherche à justifier la notion de motilité explique certaines difficultés de compréhension que l'on peut avoir à l'égard de ce terme.

Étymologie : Du latin *motum*, supin de *movere* « mouvoir ». Physiologie : faculté de se mouvoir (mobilité, motricité, mouvement) » (Motilité, s. d.).

EQUIVALENT

Anglais : *motility*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Canon-Rubiano, L. (2010). *Transport and Social Exclusion in Medellín : Potential, Opportunities and Challenges* (mémoire de maîtrise, University College, Londres, Angleterre). Repéré à <https://www.ucl.ac.uk/bartlett/development/sites/bartlett/files/canon-rubiano-2010.pdf>

Depeau, S. (2008). Radioscopie des territoires de la mobilité des enfants en milieu urbain. Comparaison entre Paris intra-muros et banlieue parisienne. *Revue internationale Enfances, Familles, Générations*, 8.

Kaufmann, V. (2001). La motilité : une notion clé pour revisiter l'urbain? Dans M. Bassand, V. Kaufmann et D. Joye (dir.), *Enjeux de la sociologie urbaine*, 87-102. Lausanne, Suisse : Presses polytechniques et universitaires romandes.

Kaufmann, V et Flamm, M. (2002). *Famille, temps et mobilité : état de l'art et tour d'horizon des innovations*. Repéré à https://www.caf.fr/sites/default/files/cnaf/Documents/Dser/dossier_etudes/dossier_51_-_famille_temps_mobilite.pdf

- Kaufmann, V., Schuler, M., Crevoisier, O. et Rossel, P. (2003). *Mobilité et motilité, de l'intention à l'action*. Lausanne, Suisse : École polytechnique fédérale de Lausanne.
- Kaufmann, V. et Jemelin, C. (2004). *La motilité, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales?* Lausanne, Suisse : Ecole polytechnique fédérale de Lausanne.
- Kaufmann, V., Bergman, M.M. et Joye, D. (2004). Motility: Mobility as Capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4), 745-756.
- Kaufmann, V. et Flamm, M. (2006). *Operationalising the Concept of Motility: A Qualitative Study*. Lausanne, Suisse : Ecole polytechnique fédérale de Lausanne.
- Motilité (s. d.). Dans *Le Centre national de ressources textuelles et lexicales en ligne*. Repéré à <http://www.cnrtl.fr/definition/motilité>

NIMBY

Élissandra Lapointe

DÉFINITION

« Le terme *NIMBY* (*Not In My Back Yard*) désigne la résistance d'acteurs locaux face au projet d'implantation d'une infrastructure destinée à satisfaire des besoins collectifs, laquelle est soupçonnée, à tort ou à raison, de nuisances ou de risques pour ses riverains ».

(Béhar et Simoulin, 2014: 151)

CONTEXTES D'UTILISATION

« Ces réunions d'information tenues par les experts et organisées par la commune et les promoteurs sont donc davantage des opérations de communication que de concertation. Les experts y revêtent le rôle de ceux qui savent, ceux qui ont la légitimité scientifique, par opposition aux opposants décrits comme des profanes "qui n'ont d'autres buts que de préserver leur propre parcelle" (entretien élu), autrement dit des *NIMBY* ».

(Béhar et Simoulin, 2014: 160)

« Face à cette accusation d'égoïsme et de défense d'un intérêt particulier symbolisée par le terme de *NIMBY*, les opposants cherchent à intégrer des membres "compétents" en matière scientifique au sein de leur regroupement et à adapter à la scène locale les conseils que leur donnent les associations nationales ».

(Béhar, Simoulin, 2014: 160)

REMARQUES

L'étiquette *NIMBY* est souvent apposée à tous groupes d'opposition locale, indépendamment des motifs de ceux-ci. Cependant, les motivations les plus fréquemment observées sont celles basées sur des préoccupations de nature environnementale ou de santé publique (Burningham, et coll., 2006). Toutefois, cela amène une certaine confusion puisque les chercheurs se penchant sur la question ne définissent pas tous de la même manière le terme *NIMBY*. « En fait, il est parfois utilisé comme un terme passe-partout pour désigner l'opposition – ou pire, pour impliquer que les citoyens ont des raisons égoïstes illégitimes pour s'opposer aux [projets dont il est question] » (Hunter, Leyden, 1995).

Le terme *NIMBY* suggère habituellement une connotation négative (Béhar et Simoulin, 2014). Cependant, certains auteurs tentent de changer la perception face à ce terme. Anthony Jay, auteur du livre *Not in Our Backyard: How to run a protest campaign and save the neighbourhood* (2005), partage sa fierté d'être un *NIMBY*, et propose cette nouvelle définition: « tout citoyen qui tente de défendre sa maison et son quartier contre un projet menaçant de détruire la vue, polluer l'environnement, surcharger les réseaux de transports, bouleverser l'écosystème et faire diminuer leur valeur foncière de 50 000£. Lorsqu'il s'agit de notre propre cour arrière, nous sommes tous des *NIMBY*, et chaque *NIMBY* mérite le respect pour avoir tenu tête aux géants des entreprises et des gouvernements » (Jay, 2005, traduction libre).

En opposition au **NIMBY**, le mouvement YIMBY (*Yes In My Back Yard*) a émergé au courant des dernières années. Ces groupes informels sont présents surtout à San Francisco et à Los Angeles, mais aussi ailleurs afin d'offrir un soutien communautaire pour le logement abordable et le développement immobilier aux taux du marché. Le mouvement YIMBY s'est aussi déployé afin d'encourager l'expansion et l'utilisation de sources d'énergie propres telles les éoliennes, malgré la forte opposition de la part des groupes **NIMBY** à laquelle celles-ci font généralement face (Burningham et coll., 2006).

L'acronyme **NIMBY** (*Not In My Back Yard*) a été utilisé pour la première fois par « Walter Rogers, membre de l'American Nuclear Society, une association favorable au développement du nucléaire. Néanmoins, les phénomènes d'opposition locale qu'il désigne sont bien plus anciens que le terme lui-même » (Béhar et Simoulin, 2014).

Le terme **NIMBY** est aussi utilisé pour faire référence aux individus de ces groupes d'opposition (McGuire, 2012).

EQUIVALENT

Français : *Pas dans ma cour*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Béhar, L., et Simoulin, V. (2014). Le **NIMBY**(Not in My Backyard): une dénonciation du localisme qui maintient l'illusion du local. *Politiques et management public*, 31(2), 151-167.
- Burningham, K., Barnett, J., et Thrush, D. (2006). *The limitations of the NIMBY concept for understanding public engagement with renewable energy technologies: a literature*. Exeter, Royaume-Uni : Economic and Social Research Council.
- Hunter, S., et Leyden, K. M. (1995). Beyond **NIMBY**: explaining opposition to hazardous waste facilities. *Policy studies journal*, 23(4), 601-619.
- Jay, A. (2005). *Not In Our Back Yard: How to Run a Protest Campaign and Save the Neighbourhood*. Somerset, Royaume-Uni : White Ladder Press Ltd
- McGuire, C. J. (2012). *Environmental decision-making in context: a toolbox*. Londres : Routledge.

NŒUD

Sophie Coutu De Goede

DÉFINITION

« Les **nœuds** sont des points, les lieux stratégiques d'une ville, pénétrables par un observateur, et point focaux intense vers et à partir desquels il voyage. Cela peut être essentiellement des points de jonction, endroits où on change de système de transport, croisements ou points de convergence de voies, lieux de passage d'une structure à l'autre. Ou bien les **nœuds** peuvent être simplement des points de rassemblement qui tirent leur importance du fait qu'ils sont une concentration de certaines fonctions ou de certains caractères physiques, comme par exemple un abri au coin de la rue, ou une place fermée. ».

(Lynch, 1960: 55)

« Endroit où aboutissent et d'où partent plusieurs voies de communication ».

(Dictionnaire de l'Académie Française, 2011)

CONTEXTES D'UTILISATION

« Des points tels que *Scollay Square*, *Charles Street Rotary* et *South Station* sont des exemples, à Boston, de vigoureux **nœuds** de raccordement. Le carrefour giratoire de *Charles Street*, et *Scollay Square* sont des **nœuds** importants tous les deux, parce que tous les deux sont des aiguillages qui permettent de contourner *Beacon-Hill* ».

(Lynch, 1960: 86)

« **Nœud** ferroviaire et cité industrielle puissante, Bruxelles s'est également équipée de vastes infrastructures ferroviaires non destinées aux voyageurs : gare de l'Ouest pour les marchandises en 1871, gare de formation des convois à Schaerbeek en 1880, gare maritime de Tour et Taxis en 1907, gare de marchandises Josaphat vers 1910 ».

(Dessouroux, 2008: 4)

REMARQUES

Dans la littérature récente, le terme *nœud* est principalement utilisé dans le domaine du transport à l'échelle régionale, nationale et même internationale, décrivant un point de jonction de plusieurs voies ou lignes servant au déplacement de personnes ou de marchandises. Cependant, tel qu'il est possible de le constater en comparant les deux définitions citées ci-haut, l'utilisation qu'en fait Kevin Lynch est plus nuancée et comporte des particularités qui méritent d'être soulignées, particulièrement pour son utilisation en lien avec le design urbain.

Urbaniste et auteur, Lynch est reconnu pour ses études empiriques quant à l'expérience de la ville du point de vue de l'usager, soit à l'échelle humaine. Dans son livre *L'image de la cité* publié en 1960 aux éditions MIT Press, il développe une théorie selon laquelle l'image de la ville du point de vue de l'observateur est créée à partir de l'interaction et la mise en relation de cinq catégories d'éléments, soit les points de repère, les limites, les voies, les quartiers et les nœuds (Lynch, 1960). Pour en arriver à cette conclusion, il a parcouru trois grandes villes afin de discuter avec des habitants

locaux pour mieux comprendre quels éléments de l'espace urbain marquaient leur imaginaire et au final, composaient leur image personnelle de l'environnement dans lequel ils évoluent (Lynch, 1960: 17).

Dans ce contexte, les *nœuds* sont principalement des lieux de prise de décision ou des lieux de rencontre, où l'utilisateur en arrive à se questionner sur les prochaines étapes de son parcours urbain. Cette caractéristique est centrale à la définition donnée par Lynch puisqu'elle sous-entend que l'utilisateur doit prendre une décision et est donc plus sensible aux éléments qui l'entourent (Lynch, 1960: 85). Il en arrive donc à la conclusion que les éléments construits ou non qui se trouvent à proximité de nœuds ont tendance à avoir une importance marquée pour les usagers et l'image qu'ils se font de leur ville.

De plus, plutôt que de seulement considérer cet élément comme étant un point de jonction, un entrelacement de voies ou de lignes de transport, il y rattache aussi une dimension qui se rapproche du terme *centre* (*core*) (Lynch, 1960: 55). L'auteur distingue ainsi deux types de **nœuds**, soit les points de jonction et les points de concentration, soulignant toutefois qu'ils ne sont pas mutuellement exclusifs et qu'un **nœud** peut être caractérisé par les deux natures.

Il est aussi pertinent de souligner que dans la définition donnée par Lynch, il ne fait pas référence au concept d'attractivité, qui est par contre central au concept de *pôle* (Beaucire et Desjardins, 2014). Alors qu'un **nœud** a la possibilité d'être attractif s'il est composé, par exemple, d'un noyau de commerces, ce n'est pas toujours le cas. Selon l'auteur, un parc ou une place publique, sans commerces ou station de transport en son sein ou à ses abords, peut être considéré comme un *nœud* : tout dépend de son impact sur les gens qui le fréquentent. Et c'est en grande partie là que se trouve la capacité d'action du designer urbain en lien avec le concept de *nœud* par Lynch.

Cela nous amène à soulever une particularité importante de l'utilisation de ce terme, soit son application et sa traduction à l'échelle humaine. L'intérêt de cette caractéristique réside dans le fait qu'elle permet de ramener l'utilisateur au cœur de l'identification et de l'aménagement des **nœuds** urbains. En effet, avec sa démarche, Lynch souhaite être en mesure de mieux comprendre ce qui constitue un environnement urbain marquant et lisible pour les personnes qui y vivent ou qui y circulent afin d'améliorer leur expérience de la ville. En reliant les concepts de jonction et de concentration dans un même terme, mais surtout en l'appliquant à l'échelle humaine, le concept de *nœud* permet de repenser l'importance de ces lieux pour ceux qui vont, au final, y vivre et les habiter.

Étymologie : Du latin *nodus* : de même sens (Dictionnaire de l'Académie Française, 2011).

EQUIVALENT

Français : *pôle, noyau, centre*

Anglais : *hub, node, core*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Beaucire, F., Desjardins, X. (2014). Centralité. Polarité, nodalité. *Cities, Territories, Governance*. Repéré à http://www.citego.org/bdf_fiche-document-123_en.html

Dessouroux, C. (2008). De l'urbanisme ferroviaire industriel à l'urbanisme autoroutier international. *Transports urbains*, 3(114), 4-7. Repéré à <https://doi.org/10.3917/turb.114.0004>

Lynch, K. (1960). *L'image de la cité*. Malakoff, France : Dunod.

Noeud. (2011). Dans *Dictionnaire de l'Académie française 9e édition (2011)*. Repéré à <https://www.dictionnaire-academie.fr/article/A9N0524>

NON-LIEU

Natalia Correa

Alain Nicoli

DÉFINITIONS

Marc Augé (1992: 68) définit le **non-lieu** comme étant l'antithèse du lieu, compris comme une « construction concrète et symbolique de l'espace [...] à laquelle se réfèrent tous ceux à qui elle assigne une place ». Ainsi « si un lieu peut se définir comme identitaire, relationnel et historique (toutes caractéristiques du lieu anthropologique), un espace qui ne peut se définir ni comme identitaire ni comme relationnel ni comme historique définira un non-lieu » (Augé, 1992: 100). Josep Maria Montaner (2011) précise que ces *non-lieux* espaces de la surmodernité et de l'anonymat, définis par la surabondance et l'excès sont des espaces reliés par le transport rapide, la consommation et le loisir qui contrastent avec le concept de lieux culturels basés sur une tradition ethnologique localisée dans le temps et l'espace.

Poussant cette réflexion un peu plus en avant, Augé (2012) va jusqu'à dire que la spécialisation excessive des fonctions des lieux en fait des non-lieux. René Kahn (2007: 154) insiste sur le fait que les « **non-lieux** ne sont pas de véritables lieux (sous-entendu *sociologiques*), car ce sont des points dans l'espace, marqués par une fonction et uniquement par elle ». À titre d'exemple, l'étalement urbain favorise la mise en place de ces espaces monofonctionnels.

Edward Relph (1976, *traduction libre*) quant à lui, définit le non-lieu (*placelessness*) comme « l'absence de sens du lieu [...] une attitude qui est socialement pratique et acceptable – un stéréotype sans esprit critique ni intellectuel de la mode esthétique qui peut être adoptée sans implication réelle ». S'appuyant sur cette définition Mario Bédard et Sandra Breux (2011: 146) précisent que « ces non-lieux [...] ne permettent pas aux individus qui les fréquentent d'avoir à leur égard des relations authentiques, et donc de se les approprier, de les habiter. Le non-lieu est d'abord et avant tout aménagé par et pour l'autre ».

Pour Jean Duvignaud, le **non-lieu** est le « lieu nomade » par excellence, s'opposant parfois à la ville, et d'autres fois entraînant celle-ci dans une « permanente topomorphose » (Duvignaud, 1977).

Alexandre Gillet se basant sur le *non place* de Michel de Certeau – qui n'est pas connoté négativement – le définit comme un « espace mouvant à l'échelle de la personne, un flux d'expérience » (Gillet, 2006).

Finalement, « par **non-lieu**, nous désignons deux réalités complémentaires, mais distinctes : des espaces constitués en rapport à certaines fins (transport, commerce, loisir), et le rapport que les individus entretiennent avec ces espaces » (Augé, 1992: 118).

CONTEXTES D'UTILISATION

« La personne qui fréquente les **non-lieux** rencontre son identité seulement dans le contrôle douanier, au péage ou à la caisse. Pendant qu'il attend, il obéit au même code que les autres, enregistre les mêmes messages et répond aux mêmes demandes. L'espace du **non-lieu** ne crée ni identité singulière ni relation, sinon solitude et similitudes ».

(Augé, 2000, *traduction libre*)

« [...] ce qui fut à un moment une place peut, avec le temps, devenir un lieu de commerce et postérieurement un espace de manifestations politiques ou simplement un espace de contemplation esthétique ou tout en même temps. Cependant, cet espace public peut aussi connaître une mutation et devenir un **non-lieu** : le Zócalo au Mexique est aujourd'hui considéré comme un immense rond-point par lequel passent des centaines de milliers de voitures chaque jour (...) dans chaque moment historique l'espace public a une logique de changement qui se définit en relation avec la ville et qui, dans des cas extrêmes, peut conduire à sa propre négation (un non-lieu) ».

(Carrión, 2004: 3, *traduction libre*)

« Dans son souci de rationalisation et de fonctionnalisme, l'urbanisme moderne des années 1960 en a oublié que l'habitant est aussi un usager. Certains diraient ainsi de la dalle de Choisy qu'elle constitue un **non-lieu** anthropologique (Augé, 1992) : sans mémoire, sans identité. Pourtant, quand on l'observe de plus près, elle est loin de l'être, c'est bien un lieu *habité*. Habiter une ville, c'est la pratiquer, l'utiliser, la vivre, la ressentir, à toutes les échelles, pas seulement à celle de la résidence, également à celle de la ville et de l'agglomération ».

(Capron et García Sánchez, 2002/2004: 24)

REMARQUES

Comme le précise la définition, le néologisme **non-lieu** est indissociable de la notion de lieu. Ils ne s'opposent pas totalement, mais s'expriment comme « des polarités fuyantes : le premier n'est jamais complètement effacé et le second ne s'accomplit jamais totalement » (Augé, 1992: 101). Ainsi, l'utilisation du terme non-lieu renvoie nécessairement à l'obligation de définir au préalable le lieu. Au-delà de cette exigence, le défi à relever est de saisir comment lieu et non-lieu s'articulent au sein d'un même territoire et quelles sont les interactions et interrelations qui existent entre eux?

De plus, la complexité du terme ne réside pas tant dans sa définition que dans la subjectivité qu'il suggère. En effet pour qualifier un espace de « lieu » ou de « **non-lieu** » il convient d'analyser la manière dont les différents groupes de personnes expérimentent cet espace et le rapport qu'ils entretiennent avec ce dernier. Observons ici le cas d'un aéroport, selon que l'on soit employé ou voyageur, l'expérience et par la même occasion la perception sera nécessairement différente : l'un habite le lieu tandis que l'autre ne fait que transiter par le non-lieu.

EQUIVALENT

Anglais : *nonplace, placelessness*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Alguacil, J. (2008). Espacio público y espacio político. La ciudad como el lugar para las estrategias de participación. *Polis*, 7(20), 199-223. Repéré à http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-65682008000100011

Augé, M. (1992). *Non-Lieux, introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Paris : Le Seuil.

Augé, M. (1999). *Sobremodernidad. Del mundo de hoy al mundo de mañana*. *Revista Memoria*. Repéré à <http://www.raularagon.com.ar/biblioteca/libros/Auge,%20Marc/Auge,%20Marc%20-%20Sobremodernidad.%20Del%20mundo%20de%20hoy%20al%20mundo%20de%20ma%F1ana.pdf>

- Augé, M. (2000). *Los «no lugares» espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Barcelone, Espagne : Gedisa.
- Bédard, M. et Brioux, S. (2011). Non-lieux et grands projets urbains. Une inéluctable équation? Perspectives théoriques et propositions analytiques. *Annales de géographie*, 2(678), 135-156.
- Capron, G et García Sánchez, P.J. (2002). L'urbanisme moderne de Dalle, histoire d'un lent échouage urbain : le cas du Centre-ville de Choisy-le-Roi. *Flux*, 4(50), 20-33.
- Carrión M., F. (2004). *Espacio público: punto de partida para la alteridad*. Dans F. Velásquez (dir.), *Ciudad e inclusión: por el derecho a la Ciudad*. Santafé de Bogotá : Fundación Foro Nacional por Colombia.
- Duvignaud, J. (1977). *Lieux et non-lieux*. Alençons, France : Galilée.
- Gillet, A. (2006, 8 mai). *Dérives atopiques: le non-lieu, ou les errances d'un concept*. Repéré à <https://www.espacestems.net/articles/derives-atopiques/>
- Kahn, R. (2007). *Régulation temporelle et territoires urbains : Habiter l'espace et le temps d'une ville*. Paris : L'Harmattan.
- Montaner, J.M. (2011). *La modernidad superada. Arquitectura y mimesis: la modernidad superada*. Barcelone, Espagne : Gustavo Gili.
- Nencini, F. (2005). *I Non Luoghi / The Non Places*. Milan, Italie : Silvana.
- Relph, E.D. (1976). *Place and Placelessness*. Londres : Pion.

NOUVEL URBANISME/NEW URBANISM

Maude Pauzé

Astrid Sibiril

DÉFINITION

« Le **Nouvel Urbanisme** est une approche de planification et de développement basée sur les principes de la construction des villes et villages datant de plusieurs siècles : rues et ensembles de bâtiments parcourables à pied, logements et commerces situés à proximité les uns des autres, espaces publics accessibles. En d'autres termes: le **Nouvel Urbanisme** se concentre sur une conception urbaine à échelle humaine ».

(Congress for New Urbanism, s. d.)

CONTEXTES D'UTILISATION

« En termes de design urbain et d'aménagement, le **Nouvel Urbanisme** s'inscrit dans un mouvement plus général de rejet de l'architecture et de l'urbanisme moderniste et d'un retour aux formes urbaines traditionnelles. Les *néotraditionalistes*, comme les nouveaux urbanistes sont parfois appelés, voient l'urbanisme avant tout comme un art, celui de créer des milieux urbains qui possèdent une identité forte, de façonner des espaces publics attrayants et conviviaux et d'intégrer tout nouveau développement dans son contexte historique et naturel. Ils prônent un encadrement urbanistique et réglementaire qui passe moins par la catégorisation des usages que par celle des types d'environnement bâtis, des zones à identité distinctes que l'on peut distinguer dans un continuum qui va du centre-ville à la campagne ».

(Fischler, 2003: 6)

« C'est pourquoi plusieurs auteurs préfèrent parler du **Nouvel Urbanisme** d'une façon plus modeste, soulignant qu'il défend des principes issus d'un urbanisme intemporel ou du bon sens, tout simplement ».

(Ouellet, 2006: 180)

« Dans la partie centrale du territoire de la Ville de Montréal, la qualité du cadre bâti et la qualité de l'urbanisme font de certains quartiers des cas d'études exemplaires pour les tenants du **Nouvel Urbanisme**. On ne peut en dire autant de certaines zones périphériques, où les faibles densités, la ségrégation des usages et la domination de la maison unifamiliale détachée contribuent à créer un environnement peu économe en ressources naturelles et foncières et peu propices aux déplacements par d'autres moyens que l'automobile privée ».

(Fischler, 2003: 33)

REMARQUES

L'expression *New Urbanism* est inventée en 1991 par ce qui deviendra ensuite le *Congress of New Urbanism* (CNU). Cette association a été fondée officiellement en 1993 par des architectes américains tels que Andres Duany, Elizabeth Plater-Zyberck et Peter Calthorpe à l'origine des premiers quartiers du *New Urbanism* en Floride et en Californie. Les règles d'application du mouvement sont réglementées dans la charte du CNU. Celle-ci reprend en 27 principes, répartis en trois blocs (la ville, le quartier et la rue), les idées détaillées du Nouvel Urbanisme (Ghorra-Gobin, 2006).

Le *New Urbanism* est donc né aux États-Unis, mais a largement bénéficié d'une influence européenne.

Il s'inspire du néotraditionnalisme et du *Transit-Oriented Development* (TOD) (Fischler, 2003). Le but étant de limiter l'étalement urbain et de retrouver une véritable cohésion de quartier reliant les espaces domestiques et publics (habitations, emplois, écoles, parcs, etc.) et réhabilitant la figure du piéton. Ce mouvement prône un renouvellement urbain en se concentrant sur les quartiers urbains et suburbains, afin d'en faire une ville plus compacte, tout en repensant l'esthétique et l'homogénéité.

Le *New Urbanism* découle directement d'un système de valeurs plus ancien. En effet, la marchabilité, la mixité des fonctions et la densité de l'utilisation du sol sont des valeurs déjà prônées par Jane Jacobs dans son livre *Déclin et survie des grandes villes américaines*. Au début des années 1960, Jane Jacobs (1961) s'interrogeait déjà sur les modifications drastiques de la forme urbaine que les villes vivent à cette époque. C'était le début de l'étalement urbain de type banlieue, notoire aujourd'hui en Amérique du Nord. L'étalement urbain et l'utilisation de la voiture comme mode principal de transport sont alors en plein essor. Jan Gehl (2010) adopte une philosophie similaire avec son concept d'échelle humaine. Les deux auteurs, comme bien d'autres, défendent les valeurs de la ville traditionnelle bien avant le CNU. Ce dernier s'approprie un nouveau mouvement en design urbain et en crée des balises. Le mouvement *New Urbanism* s'inscrit également dans un contexte de développement durable en préférant l'utilisation de transports en commun.

On distingue deux écoles au sein du mouvement : celle de la côte ouest et de la côte est (Ghorra-Gobin, 2006). La première est menée par l'urbaniste et architecte californien Peter Calthorpe et se veut plus proche du mouvement environnementaliste.

Il met l'accent sur l'importance du transport en commun et adopte une perspective plutôt régionaliste du design urbain. L'école de la côte est, menée par les architectes et designers urbains floridiens Andres Duany et Elizabeth Plater-Zyberk, met d'abord l'accent sur le formalisme et l'esthétisme du design urbain. Une des particularités du mouvement est l'association d'acteurs pluridisciplinaires, professionnels ou non (architectes, promoteurs, citoyens, etc.), permettant une plus grande acceptation du projet auprès du public. Il convient également de souligner la capacité d'adaptation du **Nouvel Urbanisme** dont les principes, même 20 ans après sa création, continuent à guider le développement des villes du monde entier.

Le mouvement ne fait cependant pas l'unanimité. En effet, certains trouvent qu'il demeure superficiel et manque de justification sur la question du développement durable. Il n'offrirait pas non plus véritablement d'alternative à l'étalement urbain ni une diminution de l'utilisation de la voiture. Il serait également complexe de mettre en application les principes du **Nouvel Urbanisme** dans les quartiers de banlieue déjà établis (Ghorra-Gobin, 2006).

EQUIVALENT

Anglais : *new urbanism*

Dans certains textes, le mouvement du **New Urbanism** est directement traduit par Nouvel Urbanisme. Ce n'est toutefois pas toujours le cas. En effet, « nouvel urbanisme » désigne également un nouveau courant ou tendance dans le domaine.

Son appellation est donc moins précise que celle du *New Urbanism* qui fait davantage consensus en anglais, raison pour laquelle le terme n'est pas traduit en français dans certains cas.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Congress for New Urbanism (s. d.). *What is New Urbanism*. Repéré à <https://www.cnu.org/resources/what-new-urbanism>
- Fischler, R. (2003). *Vers un nouvel urbanisme pour de nouveaux quartiers : revue des nouveaux courants nord-américains en urbanisme et aménagement et de leurs possibilités d'application à Montréal*. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/plan_urbanisme_fr/media/documents/etude_nouvel_urbanisme.pdf
- Gehl, J. (2010). *Pour des villes à échelle humaine*. Montréal : Écosociété.
- Ghorra-Gobin, C. (2006). *La théorie du New Urbanism : perspective et enjeux*. Repéré à http://www.cdu.urbanisme.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/newurbanism_cle65d7e2.pdf
- Jacobs, J. (1961). *Déclin et survie des grandes villes américaines*. Marseille, France : Éditions Parenthèses.
- Ouellet, M. (2006). Le *smart growth* et le nouvel urbanisme : synthèse de la littérature récente et regard sur la situation canadienne. *Cahier de géographie du Québec*, 50(140), 175-193.

NOYAU URBAIN

Jasmine Melançon

DÉFINITIONS

« Partie maîtresse d'une ville autour de laquelle s'organisent les autres éléments de celle-ci et caractérisée généralement par une plus forte densité de construction ou de vie urbaine ».

(Calsat, 1993: 210)

« Le *noyau urbain* est une grande région urbaine autour de laquelle les limites d'une région métropolitaine de recensement (RMR) ou d'une agglomération de recensement (AR) sont définies. La population du noyau urbain doit s'élever à au moins 100 000 habitants dans le cas d'une RMR ou se situer entre 10,000 et 99,999 habitants dans le cas d'une AR ».

(Statistique Canada, s. d.)

CONTEXTES D'UTILISATION

« Dans les villes à travers les États-Unis, le public apprécie de plus en plus la valeur historique et culturelle des bâtiments anciens, dont beaucoup se trouvent dans les centres-villes. Alors que l'étalement urbain se poursuit à un rythme soutenu dans de nombreuses régions du pays, une reconnaissance accrue des avantages de la préservation et de la réhabilitation des bâtiments existants guide souvent les décisions d'investissement et aide à consolider de nombreux **noyaux urbains** »

(Gamble et Heyda, 2015: 7, *traduction libre*)

REMARQUES

Le terme *noyau urbain* fait sa première apparition dans le lexique du gouvernement en 1996 lorsqu'il a remplacé le terme « urbanized core, » ou *noyau urbanisé*, ultérieurement utilisé à compter de 1971 (Statistique Canada, s. d.). D'ailleurs, ce dernier pouvait se caractériser en deux sous-parties : la « ville principale » et le « reste » (Statistique Canada, s. d.). Ceci suit le *Core-Frame Model* présenté par Ronald R. Boyce et Edgar M. Horwood en 1959. Ce modèle illustre que les villes sont constituées d'un *inner core*, ou noyau interne, où les terres sont coûteuses et utilisées de manière intensive, ce qui entraîne un développement vertical (Horwood et Boyce, 1959). Le *outer core*, ou noyau externe, a des valeurs foncières plus faibles et les terres sont donc moins développées. Suite à l'introduction de ce concept, en 1961, Statistique Canada désigne que la partie urbaine de la RMR devrait se diviser en « région métropolitaine urbaine » et « région métropolitaine urbaine extérieure, » et que la partie restante serait désignée comme était une « région métropolitaine rurale » (s. d.). En 1986, de nouvelles limites de RMR et AR ont été créées, ce qui a, à son tour, transformé certaines régions en noyaux urbains. Avant 1996, seuls les termes *RMR* et *AR* servaient à décrire le *noyau urbain*.

Aujourd'hui, le *noyau urbain* peut se qualifier différemment dépendamment du pays où il est situé. Pour certains pays, un noyau urbain comprend des facteurs historiques, culturels, ou financiers, comme on le retrouverait dans un Central Business District (*Online Etymology Dictionary*, s. d.). Dans les pays occidentaux, ceci se retrouve souvent

géographiquement dans le cœur de la ville. Souvent, les termes « centre-ville » et « city centre » sont aussi utilisés, et de manière interchangeable (DiffSense, s. d.). Par ailleurs, un élément les unifie : « les **noyaux urbains** sont principalement associés à l'activité économique : ce sont des lieux où les gens vivent, travaillent et participent à une portée d'activités de loisirs » (James et Bound, 2009, *traduction libre*). Au fil du temps, le noyau urbain assure la stabilité. De même, dû au fait qu'il est souvent incorporé au cœur historique, il alimente une continuité assurée à un environnement urbain en perpétuelle évolution.

En outre, dans son article « Le centre-ville est-il le noyau central de la représentation sociale de la ville? » Dorothée Marchand utilise la théorie du noyau central de la représentation présentée par le psychologue français Jean-Claude Abric pour démontrer que le centre-ville constituerait le noyau central de la représentation de la ville (2005). Selon Abric, le noyau central est « la base commune et consensuelle de la mémoire collective et du système de normes auquel un groupe se réfère » (2001). Il assure des fonctions génératrices et organisatrices, et est donc la partie la plus stable et la plus résistante au changement (Marchand, 2005). Ce principe est appliqué par Marchand à la ville, où le centre-ville partage les mêmes fonctions (2005). Dans ce sens, le **noyau urbain** est donc une zone restreinte qui représente le centre morphologique et fonctionnel de la ville. Par exemple, Montréal connaît plusieurs quartiers qui composent le noyau urbain: le Quartier des affaires, reconnu comme étant le noyau économique de la ville; le Quartier des spectacles, où se déroule une grande majorité de festivals et activités culturelles; et le Quartier chinois, qui représente un symbole de la diversité de Montréal. Ces îlots constituent en partie la stabilité et la résilience du **noyau urbain** tout en faisant partie de son histoire.

Étymologie :

Noyau : Du latin *cor*. Probablement du vieux français *cor*, *cœur*, « *noyau de fruit, cœur de laitue* » (Noyau, s. d., *traduction libre*). « Moyen Âge : « *heart or inmost part of anything* » (*especially an apple, pear, etc.*), *of uncertain origin* » (Noyau, s. d.).

Urbain : Du latin *urbanus* (Urban, s. d.). « Antiquité romaine: De la ville; qui est relatif, qui appartient à la ville, aux villes » (Urbain, s. d.).

EQUIVALENT

Anglais : *urban core*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Abric, J.-C. (2001). L'approche structurale des représentations sociales : développements récents. *Psychologie et Société*, 4, 81-103.

Calsat, H. (1993). *Dictionnaire multilingue de l'aménagement de l'espace: Français-anglais-allemand-espagnol*. Paris : Conseil international de la langue française.

Centre national de ressources textuelles et lexicales en ligne (s. d.). Dans le *Centre national de ressources textuelles et lexicales en ligne*. Repéré à <https://www.cnrtl.fr/definition/urbain>

DiffSense (s. d.). Repéré à <https://diffsense.com/diff/city-center/downtown>

Gamble, D. et Heyda, P. (2015). *Rebuilding the American City: Design and Strategy for the 21st Century Urban Core* (1^{re} ed.). Londres : Routledge. Repéré à <https://doi.org/10.4324/9781315756738>

Horwood, E. et Boyce, R. (1959). *Studies of the central business district and urban freeway development*. Washington: University of Washington Press.

- James, P. et Bound, D. (2009). Urban Morphology types and open space distribution in urban core areas. *Urban Ecosystems*, 12(4), 417-424. doi:10.1007/s11252-009-0083-1
- Marchand, D. (2005). Le centre-ville est-il le noyau central de la représentation sociale de la ville? *Les Cahiers Internationaux de Psychologie Sociale*, 2(2), 55-64. Repéré à <https://doi.org/10.3917/cips.066.0055>
- Online Etymology Dictionary* (s. d.). Dans le *Online Etymology Dictionary*. Repéré à https://www.etymonline.com/word/core#etymonline_v_19074
- Online Etymology Dictionary* (s. d.). Dans le *Online Etymology Dictionary*. Repéré à https://www.etymonline.com/word/urban#etymonline_v_4557

PAYSAGE URBAIN

Émilio Becerril

Samy Ghazi-Snoussi

DÉFINITION

« Notion en renouvellement dans les années 1960 et 1970. Elle est présente en filigrane et se (re)construit dans les réflexions des géographes urbains français qui la définissent par comparaison au paysage rural et aux autres paysages. Son originalité contemporaine est redevable aux nouvelles architectures, à une certaine forme de standardisation, à la rapidité de sa création et à son inachèvement. Outre la matérialité de la ville, il est caractérisé par une ambiance marquée par les circulations et leurs effets. Il se fonde sur une représentation articulant les espaces du quotidien, ceux du tourisme, et ceux de la visite ».

(Michel, 2008: 15)

CONTEXTES D'UTILISATION

« Nous avons pu constater, par exemple, l'association de l'expression « **paysage urbain** » à la vue d'ensemble : parce *qu'on voit plusieurs choses à la fois* et que *c'est varié*. [...] Par ailleurs, on qualifiera une vue de paysage au motif que *c'est agréable à regarder*, ou encore qu'on *aime bien* et que *c'est joli*... Sans oublier l'association du paysage au rêve et à l'envie : ainsi l'urbain peut faire paysage parce que *ça donne envie d'y être* ou encore de *s'y promener* »

(Bchir Jaber, 2011: 5)

« Dès le retour du printemps, le Service des travaux publics met son personnel et ses équipements à contribution pour refaire une beauté aux éléments qui composent le **paysage urbain**. Par leur collaboration, les citoyens peuvent également contribuer à l'amélioration et à la qualité du **paysage urbain** ».

(Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu, 2011)

« Les géographes identifient les éléments récurrents des **paysages urbains**, et réfléchissent aux différenciations ou non entre les espaces-temps. Leurs écrits rendent compte des **paysages urbains** sur le mode de la description, en présentant les rapports existants entre le tout et les parties, ainsi que les différents types repérables en fonction des organisations urbaines, telles que le rapport centre-périphérie, la sectorisation, les mobilités et les temporalités des villes ».

(Michel, 2008: 15)

REMARQUES

Bien que le terme de **paysage urbain** semble simple à appréhender, il est difficile d'en déterminer la portée et la légitimité en tant que notion. Comme tout terme subjectif assujéti à la sensibilité de chaque individu, la notion de **paysage urbain** reste floue. Pourtant, le paysage étant question de regard, le terme peut être compris comme une simplification de tout ce qui est visible dans la ville. On entendrait donc le terme comme tout ce que l'observateur peut assimiler de la ville par son regard. Qu'il soit naturel ou synthétique, on retrouve plusieurs facteurs de variabilité du paysage: la mobilité de l'observateur, son âge et son expérience; le temps; les cycles naturels ou artificiels (saisons, ensoleillement, éclairage); les activités humaines en place et les événements éphémères; etc. En tenant cela en compte, on peut imaginer la notion de paysage urbain comme un paysage en mouvement, où rien n'est jamais fixe. Comme le dit Michel (2008), la ville est toujours inachevée et le **paysage urbain** est donc toujours en transformation.

De plus, les villes de nos jours font de plus en plus preuve de mobilité accentuée et accélérée. Mobilité des personnes, individuelle ou collective, mobilité de l'information, des marchandises; tout cela contribue à un paysage en mouvement, où le bruit, les changements et transformations à différentes échelles, font partie intrinsèque de ce paysage.

Mais la difficulté de définir ce terme réside non seulement dans le fait que la notion de paysage soit subjective ou influencée par l'imaginaire collectif, mais surtout par la difficulté de définir ce qu'est la ville, et donc l'urbain. Par contre, bien que l'apparition de la notion de paysage en occident réduisît ce dernier à la campagne, il est néanmoins un assemblage et une construction indifférente à sa matière qui peut être minérale ou végétale » (Chenet-Faugeras, 1994).

EQUIVALENT

Anglais : *urban landscape*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Chenet-Faugeras, F. (1994). L'invention du paysage urbain. *Romantisme*, 83, 27-38.

Choay, F. et Merlin, P. (2010). *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Paris : Presses Universitaires de France.

Bchir Jaber, N. (2011). *Le « paysage urbain » en question*. Repéré à <http://www.projetsdepaysage.fr/editpdf.php?texte=677>

Michel, X. (2008). Paysage urbain : prémisses d'un renouvellement dans la géographie française, 1960-1980. *Strates*, 13. Repéré à <http://journals.openedition.org/strates/5403>

Urbain (s. d.). Dans *Le Dictionnaire Larousse en ligne*. Repéré à http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/urbain_urbaine/80662

Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu (2011). *Paysage urbain*. Repéré à <http://ville.saint-jean-sur-richelieu.qc.ca/paysage-urbain/Pages/paysage-urbain.aspx>

PEDESTRIAN POCKET

Inès de Parisot

DÉFINITION

« Le *pedestrian pocket* (« poche pour piétons ») est un ensemble de logements, d'espaces commerciaux et de bureaux compris dans un rayon d'un quart de mile d'un système de transport en commun ».

(Kelbaugh, 1989: 3, *traduction libre*)

CONTEXTES D'UTILISATION

« Le *pedestrian pocket* cherche à intégrer des éléments de l'École européenne de typologie, du régionalisme critique, de l'*advocacy planning* et du design énergétique pour développer de nouvelles typologies, attrayantes pour nos banlieues – celles qui utilisent un réseau homogène à faible densité à la périphérie de nos villes et qui le rassemblent en noeuds finis – communautés bornées, confinées, vivantes et piétonnes ».

(Ellin, 1996: 96, *traduction libre*)

« Le *pedestrian pocket* est un concept pour un nouveau type de croissance: il n'a pas pour but de supplanter les efforts de renouvellement urbain, et il n'éclipsera pas totalement l'étalement urbain. Il élargira toutefois l'éventail des choix offerts à la famille qui achète une maison, à l'entreprise qui cherche à déménager, à l'environnementaliste qui souhaite préserver les espaces libres et à la communauté existante qui tente d'équilibrer les avantages et les inconvénients de la croissance ».

(Kelbaugh, 1989: 4, *traduction libre*)

REMARQUES

Le concept de *pedestrian pocket* a été créé à la fin des années 1980 par Peter Calthorpe, architecte-urbaniste et designer urbain, qui est également un des pères fondateurs du nouvel urbanisme. C'est sous l'influence de ce mouvement, fondé en 1933 et qui avait pour objectif de faire construire des quartiers répondant à des critères de qualité architecturale et de bien-être, tout en respectant l'environnement naturel, que le concept de *pedestrian pocket* est apparu, à l'issue d'une semaine d'atelier de design tenu par Peter Calthorpe, impliquant également une dizaine d'architectes ainsi que des élèves (Handy, 1991).

Ce concept a émergé dans un contexte de croissance importante des banlieues nord-américaines. À l'époque, on remarque une forte incompatibilité entre les anciennes banlieues construites après la Seconde Guerre mondiale et la culture post-industrielle qui règne lorsque Peter Calthorpe réfléchit au concept de « **pedestrian pocket** ». À ce moment-là, on assistait à une crise touchant à de multiples dimensions. En effet, la congestion automobile devenait de plus en plus problématique, tout comme l'augmentation des prix du logement. Les stratégies de planification que l'on utilisait à l'époque étaient vraisemblablement les mêmes que celles utilisées quarante ans auparavant et, de ce fait, on

s'est aperçu que celles-ci ne pouvaient plus répondre aux nouvelles problématiques d'aménagement, notamment l'émergence des préoccupations environnementales.

C'est au cours de plusieurs charrettes se déroulant dans la ville de Seattle aux États-Unis que Peter Calthorpe et son collègue Doug Kelbaugh, entre autres, ont fait naître les « pedestrian pocket » qui représentaient alors des villages à forte densité de population comprenant une mixité des usages au centre, une trame viaire en forme de grille traditionnelle, ainsi qu'un design urbain soigné. Elles devaient également permettre de créer un environnement qui offrait plusieurs choix de mobilité, notamment en ce qui concerne les différents modes de transports : la marche, le bus, le tramway, ou encore l'automobile (Fischler, 2003).

Selon Peter Calthorpe, le *pedestrian pocket* est une stratégie de planification qui vise à préserver les « espaces ouverts » et à réduire le trafic automobile, sans pour autant augmenter la densité des quartiers déjà existants. Ce concept émergent ne permettra certainement pas d'éradiquer l'étalement urbain. Cependant, il va étendre le champ des possibilités pour les familles qui souhaitent acheter une maison, et pour les environnementalistes qui souhaitent avant tout préserver les « espaces ouverts ».

Le fondateur de ce concept n'a pas eu l'intention de faire des *pedestrian pocket* des nouvelles villes, dont elles diffèrent sur de nombreux aspects. Les *pedestrian pocket* vont tenter d'éviter l'isolation à laquelle les *new towns* sont confrontées. Ces *pedestrian pocket* cherchent à permettre les banlieues isolées de tisser des liens entre elles (Handy, 1991).

Aux alentours des années 1993, Peter Calthorpe travaille avec Robert Cervero qui lui suggère de changer le nom des *pedestrian pocket* afin que le concept reflète davantage l'intérêt qu'il porte aux transports collectifs.

Et c'est à ce moment-là que les *pedestrian pocket* devinrent des *TOD : Transit-Oriented Development* (Fischler, 2003).

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Ellin, N. (1996). *Postmodern Urbanism*. New York : Princetown Architectural Press.

Fischler, R. (2003). *Vers un nouvel urbanisme pour de nouveaux quartiers : revue des nouveaux courants nord-américains en urbanisme et aménagement et de leurs possibilités d'application à Montréal*. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/plan_urbanisme_fr/media/documents/etude_nouvel_urbanisme.pdf

Handy, S. (1991). Neo-traditional development : the debate. *Berkeley Planning Journal*, 6(1), 135-144.

Kelbaugh, D. (1989). *The pedestrian pocket book : a new suburban design strategy*. New York : Princetown Architectural Press.

PÉRIURBANISATION

Karen Canelas

DÉFINITIONS

« Urbanisation diffuse au-delà des banlieues ou de la périphérie d'une ville ».

(Périurbanisation, s. d.)

« Ses modalités sont diverses : rénovation ou réhabilitation de l'ancien habitat villageois, construction de maisons neuves en bordure des villages, construction de maisons individuelles ou de lotissements de maisons individuelles hors des villages (*nouveaux villages*). Le milieu reste rural en apparence, car la plus grande partie de l'espace naturel et agricole subsiste, mais en fait il est profondément transformé. [...] Les habitants du milieu périurbain habitent à la campagne, mais vont dans l'agglomération voisine pour travailler, faire leurs achats, se distraire ou utiliser les services offerts ».

(Périurbanisation, s. d.)

« La **périurbanisation** est une expansion, une croissance de la ville vers ses campagnes environnantes; cette croissance se fait en discontinuité spatiale, l'espace d'accueil conservant partiellement son caractère rural »

(Hervouet, 2005: 48)

CONTEXTES D'UTILISATION

« Le mouvement de **périurbanisation** peut amplifier les ségrégations au sein des aires urbaines dans la mesure où il opère un tri des populations. En effet, les ménages, ayant des revenus différents, font des arbitrages différenciés entre coûts fonciers et coûts de déplacements et ne se localisent donc pas aux mêmes endroits ».

(Charlot, Hilal et Schmitt, 2009: 31)

« Le phénomène de **périurbanisation** est [...] généralisé à tous les types de villes et agglomérations, ce qui ne signifie pas qu'il soit identique et uniforme dans tous les cas de figure. [...] Il existe tous les degrés entre la commune de banlieue totalement urbanisée et la commune encore rurale. [...] Cette grande diversité de situations communales est liée aux rythmes, à l'intensité, aux composantes du phénomène (la périurbanisation) et aux politiques locales ».

(Jean et Calenge, 1997)

« Mais un nouveau mode de croissance urbaine s'est manifesté aux confins de l'agglomération parisienne, avant de s'étendre à la plupart des villes françaises dans les années soixante-dix : la **périurbanisation**. Ce phénomène recouvre à la fois une concentration de l'emploi dans les pôles urbains, dont l'attractivité se trouve d'autant accrue, et un besoin d'espace plus impérieux de la part des familles qui quittent les centres urbains saturés et leurs banlieues pour s'installer en périphérie ».

(Le Jeannic, 1997: 1)

REMARQUES

De nombreuses études ont été faites afin de comprendre et mettre en lumière le phénomène. Il s'est avéré que la notion de périurbanisation est complexe et peut être nuancée, car chaque pays et chaque ville connaissent le phénomène différemment. Certains parlent de « phénomène par lequel les villes s'accroissent et gagnent de l'étendue » et explicitent que « le terme est souvent synonyme de banlieue » (Brunet et coll., 1993) ce qui implique dès lors que c'est la ville qui se déplace vers les campagnes alors que d'autres voient plutôt le phénomène de renaissance rurale, notamment Kayser (1990) qui parle de « contre-urbanisation » et qui invoque alors l'idée que ce sont les campagnes qui attirent de nouveau les populations, indépendamment de l'étendue des villes. Les opinions s'opposent donc, d'où la complexité du phénomène périurbain.

EQUIVALENT

Français : *contre-urbanisation, urbanisation des campagnes, rurbanisation*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Brunet R., Ferras R. et H. Théry (1993). *Les mots de la géographie. Dictionnaire critique*. Paris : Reclus-La Documentation Française.
- Charlot, S., Hilal, M. et Schmitt, B. (2009). La périurbanisation renforce-t-elle la ségrégation résidentielle urbaine en France? *Espace populations sociétés*, 29-44.
- Hervouet, V. (2005). *La périurbanisation dans la métropole nantaise : de nouvelles mobilités pour de nouveaux lieux d'urbanité* (Thèse de doctorat, Université de Nantes). Repéré à <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00011626v2/document>
- Jean, Y. et Calenge C. (1997). Espaces périurbains : au-delà de la ville et de la campagne? *Annales de géographie*, 596, 389-413. Repéré à https://www.persee.fr/doc/geo_0003-4010_1997_num_106_596_20788
- Kayser, B. (1990). *Géographie - Entre Espace et Développement*. Toulouse : Presses Universitaires du Mirail.
- Le Jeannic, T. (1997). Radiographie d'un fait de société : la périurbanisation. *INSEE Première*, 535. Repéré à <https://www.epsilon.insee.fr/jspui/bitstream/1/787/1/ip535.pdf>
- Périurbanisation (s. d.). Dans *l'Encyclopédie Larousse en ligne*. Repéré à <http://www.larousse.fr/encyclopedie/divers/périurbanisation/179202>

PLACOTTOIR/PARKLET

Georgia Johnson

DÉFINITION

« Le *placottoir* est une aire de détente et de rencontre, ouvert à tous, aménagé sur la chaussée devant un établissement et où la vente et le service sont interdits. L'aménagement doit être construit en plateforme, installé en continuité et au même niveau que le trottoir ».

(Plateau Mont-Royal, s. d.: 1)

CONTEXTES D'UTILISATION

« Les **placottoirs** transforment les espaces de stationnement¹⁷ sur rue en lieu de détente et de rencontre en permettant aux citoyens de s'asseoir et d'apprécier la vie urbaine. [...] Le design traditionnel du **placottoir**, inspiré du concept californien de *parklet*, consiste en une plateforme qui prolonge la surface du trottoir et qui comprend des plantes, ainsi que certains accessoires comme des bancs, des supports à vélo ou autre ».

(Plateau Mont-Royal, 2017: 3)

« Récemment, certaines villes américaines ont commencé à repenser l'utilisation de la rue et à convertir les anciens espaces occupés par des voitures en espaces polyvalents pour les piétons sous la forme de **placottoirs**. Alors que la conversion de vastes étendues de terrain dans les quartiers centraux est souvent irréalisable ou très coûteuse, les petits **placottoirs** présentent l'avantage de réduire les coûts d'installation et de maintenance pour les villes ».

(UCLA Luskin School of Public Affairs, 2012: 7, *traduction libre*)

REMARQUES

Le terme *placottoir*, utilisé notamment au Québec, équivaut à celui de *parklet* employé dans le monde anglophone. Ce concept puise son origine dans les mouvements artistiques des années 1950-1970 aux États-Unis. Officiellement, l'artiste Bonnie Ora Sherk est reconnue comme celle ayant conceptualisé le *parklet* dans son projet *Portable Parks (I-III)*. Cette série de performances publiques en 1970 à San Francisco traitait de la réappropriation des rues et de la conversion de celles-ci en parcs afin d'accroître le bien-être de sa communauté (A Living Library, 2011; The Street Plans Collaborative, 2012). Son œuvre s'inscrit dans une tendance à San Francisco de combiner l'art avant-gardiste et le domaine public. Cette pratique peut être reliée au mouvement situationniste de la moitié du 20^e siècle, d'où vient le groupe *L'international situationniste*, qui organisait des installations et des performances dans des lieux publics pour voir émerger des réflexions sur les discordances spatiales de la ville. Ce mouvement social de transgression urbaine à San Francisco est à la base du mouvement de l'urbanisme tactique dans lequel s'inscrit le *parklet* (Ocubillo, 2012).

¹⁷ La spécificité d'être dans une place de stationnement distingue le *placottoir/parklet* du *pocket park/parkette*.

Dans sa forme contemporaine, le *parklet* a été popularisé en 2005 par Rebar, un groupe d'art et design de San Francisco, avec son action publique *PARK(ing) Day*¹⁸ (The Street Plans Collaborative, 2012). Dans le cadre de ce projet, quelques membres de Rebar avaient loué une place de stationnement, y ont installé du gazon, un banc, et un arbre, et ont occupé cet espace jusqu'à ce que le temps maximum alloué par le parcomètre soit écoulé. Rapidement, *PARK(ing) Day* est devenu un mouvement pratiqué par différents individus et groupes d'intérêt à San Francisco et ailleurs aux États-Unis, ce qui a mené la ville de San Francisco (et par la suite à d'autres villes) à créer le premier programme officiel de *parklets*, *Pavement to Parks* (UCLA, 2012).

La tendance à transgresser les codes établis de l'espace public afin de se réapproprier la ville est le fondement du mouvement de l'urbanisme tactique, auquel les *parklets* sont souvent associés (Davidson, 2013; Littke, 2016; Ocubillo, 2012; The Street Plans, 2012; UCLA, 2012). Dans le deuxième volume de *Tactical Urbanism* de Street Plans Collaborative (2012), ce mouvement est défini comme étant une approche intentionnelle et à petite échelle visant à apporter des changements dans l'espace public. Cette pratique permet à une diversité d'acteurs de tester de nouveaux concepts avant de faire des investissements majeurs, et donne ainsi la possibilité aux membres de communautés locales de mettre en place des actions tangibles sur leurs cadres bâtis. Des *parklets* existent actuellement dans de nombreuses villes. Ces derniers sont rendus possibles d'une part par des actions non sanctionnées, comme il est possible d'observer dans des cas de *tactical urbanism*, et d'autre part, grâce aux programmes officiels des gouvernements municipaux (suite au succès de celui à San Francisco). Parmi eux, citons notamment Montréal (*placotoirs*), Vancouver, New York, Philadelphia, Long Beach, Oakland et São Paulo (UCLA, 2012).

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- A Living Library (2011). *Early public landscape art by Bonnie Ora Sherk featured in SFMOMA show - SF's original "parklet"*. Repéré à <http://www.alivinglibrary.org/blog/art-landscape-architecture-systemic-design/early-art-bonnie-ora-sherk-featured-sfmoma-show>
- Barthold, E. (1993). The predicament of the "parklets": Understanding Washington's smaller parks. *Washington History*, 5(1), 28-45.
- City of Vancouver (2015). *Parklets: Converting street parking spaces to mini plazas*. Repéré à <http://vancouver.ca/streets-transportation/parklets.aspx>
- Davidson, M.M. (2013). *Urbanism, Public Policy Reform, and 'Innovation Spotting' by Government: From Park(ing) Day to San Francisco's Parklet Program* (mémoire de maîtrise, Massachusetts Institute of Technology). Repéré à <https://dspace.mit.edu/handle/1721.1/81628>
- Gilbert, I. (1974). Miscellany. *Journal of South Asian Literature*, 10(1), 185-188.
- Littke, H. (2016). Revisiting the San Francisco Parklets Problematizing Publicness, Parks, and Transferability. *Urban Forestry and Urban Greening*, 15, 165-173.
- Ocubillo, R. A. (2012). *Experimenting with the Margin : Parklets and Plazas as Catalysts in Community and Government* (mémoire de maîtrise, University of Southern California). Repéré à <http://digitallibrary.usc.edu/cdm/ref/collection/p15799coll3/id/89034>
- Placoter (1985). Dans C. Poirier et coll. (dir.), *Dictionnaire du français québécois*. Sainte-Foy : Les presses de l'Université Laval.

¹⁸ Le mot *parklet* a été employé dans des textes touchant à différents domaines pour décrire un petit parc depuis des décennies (Barthold, 1993; Finger, 1972; Gilbert, 1974; Stern, 1984; Topping, 1978).

- Plateau-Mont-Royal (2017). *Guide d'aménagement d'un placotoir sur le domaine public*. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_PMR_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PLATEAU_GUIDE-PLACOTTOIR_2018.PDF
- Plateau-Mont-Royal (s. d.). *Le placotoir : une opportunité d'affaires*. Repéré à <http://boulevardsaintlaurent.com/download/?pid=4666>
- Secretaria do Governo Municipal São Paulo (2014). *DECRETO N° 55.045, DE 16 DE ABRIL DE 2014*. Repéré à <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2014/04/Decreto-55.045.pdf>
- Stern, G. (1984). Notes from the River: A Column. *The American Poetry Review*, 13(1), 17-19.
- The Street Plans Collaborative (2012). *Tactical Urbanism: Short-Term Action, Long-Term Gain*, 2. Repéré à http://issuu.com/streetplanscollaborative/docs/tactical_urbanism_vol_2_final
- Topping, R. (1978). Architects-in-Schools: The Built Environment and its Relationship to the Arts and Academics. *Art Education*, 31(5), 16-19.
- VMeza, A. (2013). *Parklets en México: Das Arquitectura y Fundación Espacios*. Repéré à <http://momentodisenio.com.mx/2013/06/18/parklets-en-mexico-das-arquitectura-fundacion-espacios/>

POROSITÉ

Hugo Deloncle

Thi Guong Giang Tran

DÉFINITIONS

Porosité : « rapport du volume des vides d'un matériau, d'un produit, d'une roche au volume totale ».

(Porosité, 1999)

Appliquée au domaine du design urbain, la **porosité** désigne :

« un concept transversal et transcalaire qui concerne l'écologie, le terrain et l'eau; la connectivité et les échanges; la mobilité et la société, et en général une accessibilité démocratique; un concept qui concerne l'épistémologie. La ville poreuse est une image qui construit des échanges entre différentes disciplines, acteurs et individus. Il s'agit en même temps d'un concept précis qui évoque la possibilité du mouvement et des flux et d'une image qui peut traverser plusieurs langages et paradigmes gardant une clarté suffisante pour alimenter d'autres images et d'autres concepts ».

(Secchi et Viganò, 2011: 286)

CONTEXTES D'UTILISATION

« La **porosité** est une notion déterminante pour penser la ville contemporaine. Elle s'inscrit dans une conception renouvelée de la mobilité, qui enchevêtre les dimensions sociale et physique. Comprise comme une métaphore, elle sert à penser l'adaptabilité et la stratification des tissus, des eaux, de la végétation et des dynamiques de la nature ».

(Secchi et Viganò, 2011: 297)

« Une **ville poreuse**, par contre, peut être traversée en toute direction. Dans une ville poreuse sont possibles plusieurs mouvements comme à travers des corps filtrants. Comme une éponge, une **ville poreuse** est perméable, connectée et isotrope, on y trouve les mêmes conditions dans toutes les directions. Plus qu'une ville polarisée, la ville poreuse est une ville de lieux significatifs disséminés. Elle est une ville qui donne de l'espace à l'eau et aux relations biotiques; une ville de percolation de la biodiversité et où les parcs ne séparent pas. Elle est une ville stratifiée, où plusieurs fois on a bâti la ville sur la ville; où l'accessibilité aux transports en commun est généralisée ».

(Secchi et Viganò, s. d.: 5)

« Les structures urbaines **poreuses** sont celles qui ne résistent pas au changement ou à l'interaction entre les fonctions. De telles structures sont capables d'accueillir la complexité de la vie moderne et de ses changements rapides de comportements qui construisent des environnements caractérisés par des

infrastructures inflexibles. Dans le cas de sociétés dans lesquelles les activités sont strictement délimitées et définies, le changement, s'il y en a, se produit à un rythme beaucoup plus lent ».

(Maré, 2008: 205-206, *traduction libre*)

REMARQUES

Le terme *porosité* est un terme scientifique, utilisé dans les sciences naturelles, liées à la physique et à l'étude des matériaux. Il s'agit d'une caractéristique mesurable qui désigne un phénomène d'infiltration non pas dans un espace vide, mais toujours en rapport avec d'autres corps.

La première utilisation de ce terme appliqué à la ville est attribuée à Asja Lacis et Walter Benjamin, un philosophe et critique social qui a beaucoup écrit sur la ville et l'architecture. En 1924, dans un essai sur la ville de Naples en Italie, il a utilisé ce terme comme une métaphore pour décrire l'architecture et la structure urbaine de cette ville (Maré, 2008). Ce terme a ensuite été repris par Hermann Bloch, écrivain autrichien, pour parler du « vivre ensemble » méditerranéen.

Ce terme apparaît depuis de façon récurrente dans des écrits sur les villes et l'aménagement. Employé comme métaphore, il nous est apparu un peu flou, comme un mot-valise englobant de nombreux concepts. Dans le contexte contemporain, Paola Viganò et Bernardo Secchi (2011) se sont emparés du terme porosité pour l'appliquer au design urbain en tant qu'outil d'analyse des territoires urbains.

La ville est alors analysée en termes de **porosité** sous toutes ses coutures, à différents niveaux, différentes strates et échelles (des matériaux de construction aux grands flux de transport régionaux, des relations physiques des individus dans l'espace aux relations sociales et économiques entre tous les habitants et acteurs de la ville). La porosité devient alors une caractéristique positive des villes vers laquelle tendre.

La *ville poreuse* apparaît comme un modèle de ville capable de répondre aux grands enjeux urbains du 21^e siècle. La porosité, appliquée à la ville, sous-tend les idées de circulation de flux, de mouvance, de continuité, d'accessibilité généralisée et de désenclavement. Ainsi, en tendant vers un modèle poreux, nous encourageons une plus juste répartition des ressources énergétiques et des richesses, une dissémination des inégalités sociales et, plus globalement, une meilleure fluidité des composantes intrinsèques à la ville (Demoustier, 2010).

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Demoustier, S. (2010, 19 janvier). *Le Grand Paris : consultation internationale sur l'avenir de la métropole parisienne. Interview de Bernardo Secchi et Paola Viganò* [Vidéo en ligne]. Repéré à <https://www.youtube.com/watch?v=RzMWB2KyrAo>

Maré, E.A., (2008). The porous city as a model for urban renewal. *South African Journal of Art History*, 23(1), 203-213.

Porosité. (1999). Dans *Le petit Larousse Illustré*. Paris : Éditions Larousse.

Secchi, B. et Viganò, P. (2009). *Le diagnostic prospectif de l'agglomération parisienne : consultation internationale de recherche et de développement sur le grand pari de l'agglomération parisienne. La ville poreuse : chantier 2*. Repéré à <https://www.ateliergrandparis.fr/aigp/conseil/studio/STUDIOlc02.pdf>

Secchi, B. et Viganò, P. (2011). *La ville poreuse : un projet pour le grand Paris et la métropole de l'après-Kyoto*. Genève : Éditions Metispress.

Secchi, B. et Viganò, P. (s. d.). *Paris Métropole 2021 : la construction d'une stratégie*. Repéré à http://www.apur.org/sites/default/files/documents/O6_plaquette_Studio_09.pdf

POSTURBAIN

Justine Couture

DÉFINITIONS

« Adjectif composé (applicable à âge, ère, civilisation, etc.) [...] pointe les nouvelles formes d'urbanisation engendrées par la synergie d'un ensemble d'innovations techniques et par leur application au développement des grands réseaux techniques d'aménagement : tendance à la concentration qui investit des périphéries toujours irradiées, et dont l'étalement coïncide avec le dépeuplement des centres et noyaux urbains historiques; tendance inverse à la dispersion linéaire (en forme de tentacules et en bordure de littoral) ou ponctuelle et diffuse (rurbanisation). Autrement dit « **posturbain** » signale [...] que l'ère des entités urbaines discrètes est terminée et que le divorce d'urbs et de *civitas* est consommé. [Le terme] peut désigner le résultat physique, mental et social du processus d'urbanisation qui aboutit à réduire au dénominateur commun d'une nouvelle culture l' ancestrale différence entre villes et campagnes. [Il] possède une valeur heuristique. [Il] ouvre une problématique et introduit à une prospective de l'aménagement [...]. [Il] engage à explorer la voie d'un aménagement local d'échelle modeste et de dimensions réduites propre à induire des retrouvailles avec l'urbanité ».

(Merlin et Choay, 2010: 618-619)

« [...]le concept [de posturbanisme] peut être refondu pour avoir une signification plus appropriée: corriger les problèmes ancrés dans ce qui existe déjà comme tissu urbain [...]. [Il s'agit d'] un abandon de l'urbain comme projet, et par conséquent [d'] un rejet de ces pratiques qui tentent de concevoir un régime ou ordre urbain. [...] La manière dont le post-urbanisme est abordé dépend de l'interprétation qu'en font un nombre toujours croissant de villes qui doivent, faire face aux défis climatiques, environnementaux, conflictuels et socioculturels qu'ils anticipent en vue du futur. L'impact de ces défis changera la forme de nombreuses villes, menacera l'existence même d'autres et créera de nouveaux modes de vie urbaine pour la population¹⁹ ».

(Fry, 87-88)

CONTEXTES D'UTILISATION

« La tendance lourde à la baisse de la durée du travail observée depuis un siècle et heureusement liée aux progrès de la productivité, la modification profonde de la source de production des richesses en

¹⁹ « [...] the concept may be recast to have a very appropriate focus: redressing the problems embedded in what already exists as urban fabric [...] it is an abandonment of the urban as project, and consequently a rejection of those practices that attempt to design a regime or urban order. [...] The way post-urbanism will be unpacked goes to the crisis of the ever growing number of cities having to deal with existing climatic, environmental, conflict and socio-cultural challenges coming towards them from the future. The impacts of these challenges will change the form of many cities, threaten the very existence of others, and create new modes of urban life for people. »

raison de l'automatisation croissante, toutes les conditions territoriales associées à l'entrée dans un monde **posturbain**... imposent là aussi un nouveau contrat social ».

(Ferrier : 14)

« Dans un contexte d'abandon de la ville par les architectes **posturbains**, d'absorption de la ville dans des mégastuctures et de reconfigurations des structures géopolitiques de celle-ci, à l'ère des changements climatiques, il est clair que la question du sort et de la forme des villes nécessite plus de considération²⁰».

(Fry: 93)

REMARQUES

Le terme *posturbain* a été suggéré par l'historienne française Françoise Choay. Son objectif était de traduire, mais aussi d'approfondir, le terme *post-age city* suggéré par Melvin Webber dans son article intitulé *Post-age City* (1968). Dans ce dernier, l'auteur insiste sur le caractère pragmatique de la planification urbaine et sa tendance à réagir face à des problématiques déjà bien ancrées dans la société. Il considère que l'urbanisme devrait plutôt anticiper les enjeux socio-économiques ou formels qui se créent au sein des villes, pour pouvoir y répondre de façon appropriée lorsqu'ils se manifestent. C'est dans ce contexte qu'il introduit le terme *post-city age* qu'il utilise pour faire référence à cette ville anticipée. Elle se définit alors surtout par ses innovations technologiques qui, selon Webber, auront une incidence directe sur la forme que prend le travail ou sur les infrastructures de transport par exemple. Il estime, de façon assez juste, que ce développement technologique aura une influence également sur les modes de communications, connectant ainsi les populations rurales à certaines formes d'urbanité. Ainsi, il estime que la Ville sera plutôt conçue comme une mégastucture aux frontières poreuses.

Dans sa définition, Choay reprend le caractère prospectif suggéré par Weber et son lien aux technologies futures. Toutefois, elle semble recalibrer la notion d'échelle proposée par Webber. Plutôt que de donner naissance à une gigantesque structure qui abrite différentes formes d'urbanités, le *posturbain* peut désigner des interventions à petite échelle, qui ont pour effet de mobiliser les citoyens. Ainsi, l'urbanité ne se conçoit plus comme l'inclusion d'une instance dans une grande structure, mais plutôt comme le fait d'intervenir localement. Cet aspect du *posturbain* semble complètement écarté par la définition plus récente de Fry, qui insiste sur le caractère prospectif du concept.

Aujourd'hui, le terme *posturbain* est régulièrement utilisé lorsqu'il est question d'enjeux qui regroupent la planification urbaine et les changements climatiques (Fry, 2015). Il semble également être utilisé lorsqu'il est question pour certains citoyens de transformer leur rapport à l'urbanité ou de quitter la Ville pour vivre en milieu rural tout simplement (Rosenkranz, 2018). D'autres y font référence pour évoquer une certaine tendance qui encourage les planificateurs ou architectes à s'inspirer de petites communautés rurales pour pouvoir développer de nouvelles formes urbaines (Ota, 2018).

²⁰ « Against the backdrop of the abandonment of the city by post-urban architects, the absorption of the city into mega- structures and the geopolitical reconfigurations in the era of a changing climate, it is clear that the question of the fate and form of cities needs far more consideration. »

EQUIVALENT

Français : *post-urbain, post-industriel*

Anglais : *posturban, post-urban, post-industrial, post-city age*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Ferrier, J.-P. (1998). Pour une lecture post-urbaine de la France méditerranéenne. *Publications de l'École Française de Rome*, 246, 547-562. Repéré à https://www.persee.fr/doc/efr_0223-5099_1998_ant_246_1_5898

Fry, T. (2015). *City futures in the age of a changing climate*. Londres : Routledge. Repéré à <https://www.taylorfrancis.com/books/9781317659020>

Géoconfluences. (2005). Repéré à <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/posturbain>

Merlin, P., et Choay, F. (2010). *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement (3^e éd.)*. Paris : Quadrige/PUF.

Ota. (2018). *Le phénomène posturbain*. Repéré à <https://www.cca.qc.ca/fr/articles/issues/26/retour-sur-la-province/56442/le-phenomene-posturbain>

Rosenkranz, K. (2018). *City quitters: Creative pioneers pursuing post-urban life*. Amsterdam : FRAME Publishers.

Webber, M. M. (1968). *The post-city age*. Londres : Routledge.

RÉHABILITATION

Dave Sylvestre

DÉFINITION

« Emprunt direct au jargon juridico-politique: il s'agit de *blanchir*, *innocenter* ou *laver* un bâtiment trop rapidement condamné. Le terme implique fortement la rédemption ».

(Diop, 1987: 17)

CONTEXTES D'UTILISATION

« Le programme de valorisation du paysage urbain *Porto com pinta* parie sur sa capacité de diffuser une culture de préservation et de **réhabilitation** du patrimoine édifié qui sera, par elle-même, capable de faire émerger des sentiments d'identification à l'égard de la ville ».

(Fortuna et Peixoto, 2015: 137)

« À Montréal, la conversion de l'ancienne brasserie Dow, qui abrite aujourd'hui l'École de technologie supérieure, est un exemple de **réhabilitation** réussie ».

(Leroux, 2014: 59)

« [L]'expérience [...] a largement montré que la **réhabilitation** des anciennes friches en centre-ville ou à proximité, en augmentant fortement les valeurs foncières, se faisait souvent en faveur des classes aisées de la population ».

(Benali, 2012: 301)

REMARQUES

La **réhabilitation** s'oppose à l'effet de friche, soit l'abandon ou le sous-développement d'un bâtiment ou d'un terrain (Benali, 2012). On peut penser à la réhabilitation comme on pense à la résurrection. En effet, ces deux substantifs traitent d'une action remédiant à la « dégénérescence » biologique dans un cas et dans l'autre d'une « dégénérescence » architecturale, sociale et urbaine (Réhabilitation, 1986). Dans un raisonnement comparatif, la **réhabilitation** n'a d'effet que sur un objet ayant eu un cycle d'existence plus ou moins long et actuellement moribond lorsque confronté à son âge d'or.

« La **réhabilitation** est apparue aux É.-U. vers la fin des années 60 pour désigner la reconquête des taudis centraux les plus dégradés par la moyenne bourgeoise *bohème*; ainsi qu'une relative amélioration des conditions de vie des plus défavorisés » (Diop, 1987: 17). Selon l'auteur cité précédemment, l'on pourrait parler d'une dialectique entre présent et passé d'où émerge la nostalgie. Malgré le ton caustique que nous semblons repérer dans les termes « nostalgie rétro d'un passé » (Diop, 1987: 18), la réhabilitation se présente comme une opération de conservation, voire une opération patrimoniale. Celle-ci s'éloigne de l'archaïsme ou de la mise en scène d'un passé fantasmagorique que la modernisation aurait supplanté.

Aussi, il faut penser que la réhabilitation a tendance à favoriser les classes plus aisées, étant même un des ingrédients de la « gentrification » par l'augmentation subséquente des valeurs foncières (Dorier-Apprill, 2001).

Bien qu'étant une entreprise de rénovation, la **réhabilitation** diffère de la restauration ou de la reconversion. Dans le cas d'une restauration, l'on reconstruit à l'identique avec la volonté de voir un équipement reprendre sa gloire première (cette opération peut, elle, être critiquée de passéiste). Pour ce qui est de la reconversion, il s'agit d'une opération façadiste qui change l'usage d'un équipement sans en changer l'apparence extérieure (prenons par exemple la reconversion d'églises en condominiums qui passent d'un usage religieux à un usage résidentiel). Bien que ces trois opérations tombent dans le processus général de rénovation, la réhabilitation a ceci de particulier qu'elle conserve l'usage d'un équipement, mais ne reconstruit pas à l'identique, tolérant même un changement d'entreprise, ajoutant à l'ancien des attributs modernes le rendant plus performant, confortable ou plus en phase avec une vision de développement contemporaine (Choay et Merlin, 2010).

Étymologie: *Re-* et *habilitation*. Le préfixe *re* implique la répétition, l'action de faire de nouveau. Le substantif *habilitation* vient du latin médiéval *habilitatio*; le terme implique la faculté d'exercer des droits ou des pouvoirs en société (Réhabilitation, 1986; Réhabilitation, 2009).

EQUIVALENT

Français: *Requalification, réaffectation, revitalisation, recyclage, rénovation, redéveloppement, modernisation, conservation (patrimoniale)*

Anglais : *retrofitting*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Benali, K. (2012). La reconversion des friches industrielles en quartiers durables: Aperçu théorique. *Cahiers de géographie du Québec*, 56(158), 297-312.
- Choay, F. et Merlin, P. (2010) *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Paris : Éditions Quadrige.
- Diop, F. (1987). *Contribution à la réhabilitation du patrimoine architectural: Cas dans l'Île de Saint-Louis*. Dakar : Éditions École d'architecture et d'urbanisme de Dakar.
- Dorier-Apprill, É. (2001). *Vocabulaire de la ville: notions et références*. Paris : Éditions du temps.
- Fortuna, C. et Peixoto, P. (2015). Politiques patrimoniales et réhabilitation urbaine au Portugal. *Pôle Sud*, 22(1), 127-141.
- Leroux, R. (2014). Réhabilitation: second début. *Esquisses*, 25(3), 56-59.
- Réhabilitation (1986). Dans le *Grand Larousse de la langue française: en sept volume*. Paris : Librairie Larousse.
- Réhabilitation (2009). Dans *Le nouveau petit Robert de la langue française*. Paris : Éditions Dictionnaires Le Robert.

RÉSILIENCE URBAINE

Alexander Grigorievich Nizhelski

Jean-Christophe Pettersen

DÉFINITIONS

« La résilience détermine la persistance des relations au sein d'un système et est une mesure de la capacité de ces systèmes à absorber les changements de variables d'état, de variables de pilotage et de paramètres, et à persister. Dans cette définition, la résilience est la propriété du système et la persistance ou la probabilité d'extinction en est le résultat ».

(Holling, 1973: 17, *traduction libre*)

« La capacité de la ville à absorber une perturbation puis à récupérer ses fonctions à la suite de celle-ci ».

(Toubin, Lhomme, Diab, Serre et Laganier, 2012: 4)

CONTEXTES D'UTILISATION

« La résilience est un concept bien plus complexe qui nécessite de s'intéresser aux interrelations entre les différents composants d'une ville et aux fonctions de celle-ci. [...] Une ville ne peut être considérée comme une concentration d'habitations. D'ailleurs, les différentes études sur la résilience font expressément référence aux notions de système – écosystèmes, systèmes sociaux. Une piste pour évaluer la **résilience urbaine** est alors de considérer la ville comme un système ».

(Lhomme, Serre, Diad et Laganier, 2010: 493)

« Les vagues de chaleur estivales sont de plus en plus caractéristiques du réchauffement climatique mondial et leurs effets délétères sont plus prononcés dans les centres urbains, où les populations sont concentrées. De vastes zones d'espaces verts urbains peuvent avoir un effet d'amélioration significatif sur les températures élevées ainsi que d'autres avantages liés aux aménités, et ainsi constituent une stratégie pour améliorer la **résilience urbaine** face aux risques de canicule ».

(Yamagata et Maruyama, 2016. p. 45, *traduction libre*)

« Le concept de villes résilientes est une métaphore émergente utilisée par certains pour décrire et interpréter la capacité (des villes) à faire face aux adversités à l'origine d'impacts importants qui remettent en question leur avenir, à se surpasser et à poursuivre leur processus de développement. Bien que l'utilisation abusive de termes soi-disant innovateurs entraîne certaines retenues par rapport au terme de la **résilience urbaine** en tant qu'objet d'investigation, aucune métaphore n'est valide ou invalide

en soi, mais elle l'est en fonction de sa capacité à représenter adéquatement ce qui est prévu et suggère des moyens d'interprétation ».

(Méndez, 2012: 24, *traduction libre*)

REMARQUES

Le terme résilience a été introduit en écologie par C.S. Holling en 1973 dans son travail sur la résilience et la stabilité des systèmes écologiques. Comme proposé par Djament-Tran et Reghezza-Zitt (2012) dans leur ouvrage *Résilience urbaines : les villes face aux catastrophes*, le terme de résilience urbaine a été largement diffusé aux États-Unis depuis les attentats du 11 septembre 2001. La résilience peut être définie comme la capacité d'un système à récupérer après une forte perturbation. À l'échelle d'une ville, la résilience assimile une zone urbaine à un système dynamique et complexe qui s'adapte en permanence aux défis de manière holistique et intégrée (Assemblée générale des Nations Unies, 2015).

Le terme de résilience à l'échelle de la ville est couramment utilisé dans le domaine de la gestion des risques. Comme le mentionne Lhomme, Serre, Diad et Laganier (2010: 494) :

« La **résilience urbaine** [...] ne constitue pas un nouveau paradigme: la résilience se place pour l'instant dans un continuum avec les travaux sur l'évaluation et la réduction de la vulnérabilité. [...] Ainsi, la résilience apparaît être une notion positive et la vulnérabilité une notion négative. En effet, quand on évoque la **résilience urbaine**, la ville s'adapte et résiste. Par contre, quand on évoque la vulnérabilité urbaine, la ville est sujette aux risques. Cependant, ce qui différencie ces deux notions, nous semble davantage être un point de vue centré sur des notions d'endommagement pour la vulnérabilité et des notions de récupération fonctionnelle – rétablissement – pour la résilience. [...] Il s'agit d'évaluer la capacité à fonctionner malgré la perturbation de certains composants du système urbain, c'est-à-dire la capacité à fonctionner en mode dégradé, et les capacités de remise en service des composants perturbés ».

Dans la littérature, le terme de **résilience urbaine** est parfois associé au concept de durabilité (Toubin et coll., 2012; McLellan et coll., 2012). Le concept de résilience s'intéresse au potentiel d'adaptations aux changements d'un système (Wardekker, De Jong, Knoop et Van der Sluijs, 2010). Il fait donc référence à la capacité d'un système, en l'occurrence la ville, à préserver sa structure et sa fonction dans le temps (Lhomme, Serre, Diad et Laganier, 2010). Ainsi, au sens propre du terme, la résilience s'apparente à la durabilité définie comme « de nature à durer longtemps, qui présente une certaine stabilité une certaine résistance » (durable, s. d.). Cependant, cette simple définition omet la signification généralement implicite du terme « durable » (*sustainable*) impliquant le concept de développement durable. Le terme de résilience se différencie du terme durable, au sens du développement durable, puisqu'il ne suppose pas l'existence de liens d'interdépendance entre les systèmes et ne tient pas compte des conditions futures dans l'adaptabilité du système (Laganier, Villalba et Zuideau, 2002). La distinction est importante, car un système résilient aspire à se conserver dans le temps, quels que soient le milieu et les conditions futures constitutifs dudit système. Lhomme, Serre, Diad et Laganier (2010: 491), dans leur tentative de définir la **résilience urbaine**, différencient le terme de résilience de celui d'adaptabilité, précisant que « les capacités d'adaptation englobent les capacités de réponse. Ainsi, la résilience ne peut pas être définie comme la capacité à s'adapter à une perturbation, car l'adaptation semble avoir une signification plus large que les simples capacités de réponse ».

EQUIVALENT

Anglais : *urban resilience*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Assemblée générale des Nations Unies (2015). *Résilience urbaine*. Repéré à http://hic-gs.org/content/15%20Habitat%20III%20Issue%20Paper%2015_Resilience%20urbaine.pdf
- Djament-Tran, G. et Reghezza-Zitt, M. (2012). *Résilience urbaines: les villes face aux catastrophes*. Paris : Éditions Le Manuscrit.
- Durable (s. d.). Dans *Dictionnaire Larousse en ligne*. Repéré à <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/durable/27025>
- Holling, C. S. (1973). Resilience and stability of ecological systems. *Annual review of ecology and systematics*, 4(1), 1-23.
- Laganier, R., Villalba, B. et Zuideau, B. (2002). Le développement durable face au territoire: éléments pour une recherche pluridisciplinaire. *Développement durable et territoires (dossier 1)*.
- Lhomme, S., Serre, D., Diad, Y. et Laganier, R. (2010). Les réseaux techniques face aux inondations, ou comment définir des indicateurs de performance de ces réseaux pour évaluer la résilience urbaine. *Bulletin de l'Association de géographes français*, 4(87), 487-502.
- McLellan, B., Zhang, Q., Farzaneh, H., Utama, N. A. et Ishihara, K. N. (2012). Resilience, sustainability and risk management: A focus on energy. *Challenges*, 3(2), 153-182.
- Méndez, R. (2012). Ciudades y metáforas: sobre el concepto de resiliencia urbana. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 44(172), 215-231.
- Toubin, M., Lhomme, S., Diab, Y., Serre, D. et Laganier, R. (2012). La résilience urbaine: un nouveau concept opérationnel vecteur de durabilité urbaine? *Développement durable et territoires*, 3(1).
- Wardekker, J. A., De Jong, A., Knoop, J. M. et Van der Sluijs, J. P. (2010). Operationalising a resilience approach to adapting an urban delta to uncertain climate changes. *Technological Forecasting and Social Change*, 77(6), 987-998.
- Yamagata, Y. et Maruyama, H. (2016). *Urban Resilience: A Transformative Approach*. Berlin: Springer.

ROUTE NUE

Ariane Paradis

Melissa Raymond

DÉFINITION

« Le concept de la **route nue** est de réduire la signalisation routière au minimum, en ne laissant que la signalisation de base, voire aucune information routière signalisée; par ailleurs, les règles élémentaires s'appliquent, comme la priorité à droite. Contrairement aux mesures de modération du trafic, le concept de route nue n'est pas basé sur des règles de circulation restrictives, mais il vise plutôt à induire une modification volontaire du comportement des usagers des espaces publics en s'appuyant sur un aménagement approprié ».

(Lacasse, 2009: 39)

CONTEXTES D'UTILISATION

« La **route nue** promeut les pratiques multiples de la rue pour l'ensemble des activités sociales et des divers types de passages, et de ce fait requiert un abandon formel du principe de ségrégation des usages en ingénierie de la circulation ».

(Hamilton-Baillie, 2008b: 137, *traduction libre*)

« Finalement, la **route nue** pourrait-elle trouver sa place à Montréal? Serait-elle une solution intéressante pour l'avenue du Mont-Royal au lieu d'un projet de piétonnisation? ».

(Lacasse, 2009: 41)

REMARQUES

L'arrivée du concept de **route nue** s'opère au sein de préoccupations « locales, nationales et internationales concernant le déclin de la rue et de son paysage » (Hamilton-Baillie, 2008a: 163, *traduction libre*). En réponse à ces inquiétudes concernant la sécurité et la qualité de nos rues, diverses mesures sont prises par les autorités en place. Celles-ci se traduisent traditionnellement par une multitude de règlements afin de contrôler et réguler les déplacements prenant place dans les rues. Ces derniers sont alors perçus comme des outils indispensables afin de lutter contre un chaos urbain.

Contestant la pertinence de cette conception de l'espace urbain, l'ingénieur de la circulation Hans Monderman introduit durant les années 1970 le principe de *shared space*, traduit en français par **route nue**. Cette stratégie d'aménagement est une alternative aux tentatives d'apaisement de la circulation. Pour ce faire, l'ingénieur supprime toutes signalisations afin que les comportements des usagers ne reposent plus sur une série de réglementations, mais répondent plutôt à des protocoles sociaux informels et à une négociation continue (Hamilton-Baillie, 2008a). Suite aux résultats concluants de ses expériences menées à Makkinga et Drachten (Pays-Bas), le concept est repris par différentes villes européennes et sera approfondi en Grande-Bretagne par Ben Hamilton-Baillie.

Les principes de la **route nue** reposent sur deux composantes essentielles, soit l'étude des comportements des usagers en relation à leur environnement et l'importance accordée à une cohabitation égalitaire des différents usagers de la rue.

Ainsi, Hamilton-Baillie propose l'application des principes de psychologie comportementale au design des rues et l'utilisation des concepts de lisibilité et de contexte (Hamilton-Baillie, 2004). Dans l'espace partagé, l'automobiliste devient une partie intégrale du contexte social et culturel (Clarke, 2006). Les résultats d'un tel changement sont probants : la perception du risque de l'automobiliste s'accroît et du même coup transforme son comportement; il roule plus lentement, est plus attentif et base ses décisions sur le contact visuel et l'interaction humaine et non pas sur une série de règles et de lois (Clarke, 2006). Donc, au centre du concept de route nue, il y a « la responsabilisation des usagers de la route, pour les rendre acteurs de leur propre sécurité et de celle des autres » (Lacasse, 2009: 41). Selon Monderman, le contexte environnemental a une plus grande influence sur le comportement que les règles et les lois (Clarke, 2006; Hamilton-Baillie, 2004). Cette proposition va à l'encontre des réponses conventionnelles aux problèmes de sécurité en soulignant les effets pervers de la signalisation qui affecteraient alors notre capacité de jugement. D'autre part, la **route nue** repose sur la nécessité d'une « utilisation collective et communautaire » de la rue (Lacasse, 2009: 39). Ce partage égal de l'espace entre les différents usagers distingue la route nue d'autres types d'aménagements où la priorité est donnée aux piétons. C'est le cas des *woonerfs*, concept développé à la fin des années 1960 aux Pays-Bas, qui s'apparentent étroitement à la route nue. Mais alors que les *woonerfs* interviennent sur de petites rues résidentielles en les transformant en milieu de vie (la rue sert autant pour le passage des piétons, les activités sociales que pour la circulation automobile) Hans Monderman étend ce principe à des rues et des intersections à forte circulation automobile (Hamilton-Baillie, 2008a).

Les bénéfiques ressentis suite à l'implantation de **routes nues** ont été recensés dans les différents pays y ayant eu recours et les répercussions sont multiples. Ainsi, on dénombre une réduction importante des accidents tout en voyant une augmentation du flux de la circulation (Hamilton-Baillie, 2008a). Cette nouvelle conception d'aménagement des rues demandera toutefois une meilleure collaboration entre les ingénieurs de la circulation et les designers urbains. Alors que les deux domaines n'ont jusqu'ici partagé qu'une maigre compréhension du rôle de leurs condisciples, la **route nue** oblige une vision plurielle et inclusive du design.

EQUIVALENT

Anglais : *shared space*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Clarke, E. (2006). *Shared space* : the alternative approach to calming traffic. *Traffic, Engineering and Control*, 47(8), 290-292.
- Hamilton-Baillie, B. (2004). Urban design : Why don't we do it in the road? Modifying traffic behavior through legible urban design. *Journal of Urban Technology*, 17(1), 43-62. doi: 10.1080/1063073042000341970
- Hamilton-Baillie, B. (2008a). *Shared space* : reconciling people, places and traffic. *Built environment*, 34(2), 161-181.
- Hamilton-Baillie, B. (2008b). Towards *shared space*. *Urban design international*, 13, 130-138. doi:10.1057/udi.2008.13
- Lacasse, P. (2009). La route nue. *Urbanité Revue de l'ordre des urbanistes du Québec et de l'institut canadien des urbanistes*.

RUES CONVIVIALES

Floriane Baud

Simon Mesa-Acosta

DÉFINITIONS

« Les rues et les quartiers sont conviviaux s'ils sont utilisés pour d'autres utilisations que le transport, tels que la vie sociale, la déambulation, le jeu, etc. ».

(Commission européenne, 2003: 41, *traduction libre*)

« Les **rues conviviales** (aussi connues comme les rues complètes) sont des rues pour tout le monde. Celles-ci fournissent un accès sécuritaire pour tous les usagers légaux de ces rues. Ceci inclut : piétons, cyclistes, automobilistes et usagers d'âges et de capacités différents. [...] Les **rues conviviales** permettent de traverser la rue facilement, marcher jusqu'aux commerces, aller au travail à vélo. Elles permettent aussi aux bus d'être ponctuels et de rendre sécuritaire le trajet à pied des personnes allant et retournant aux gares ».

(Université du Missouri, 2011: 3, *traduction libre*)

CONTEXTES D'UTILISATION

« Le trafic est un problème qui touche toutes les rues, de la moins congestionnée à la plus congestionnée, autant dans des zones à faible revenu qu'à revenu élevé. Relativement peu de personnes trouvent agréable de vivre près d'une rue très passante. Il ne sera pas difficile de montrer que les rues sont plus sécuritaires, agréables et sociables, en un mot conviviales, lorsque le trafic est moins dense » (Appleyard, Gerson et Lintell, 1976: 5, *traduction libre*).

« La vision de la plupart des politiques de transport est pour la réduction des déplacements en voiture privée et le développement d'un système de transport intégré où le transport en commun et le transport non motorisé sont des opportunités réalistes pour la plupart des trajets. Une des manières de concrétiser ceci consiste en une meilleure intégration entre la planification urbaine et le transport. Les planificateurs, les designers urbains et les ingénieurs de transport ont un rôle très important dans cette approche à travers le design de quartier à une échelle et une forme qui favorisent la marche à pied, l'utilisation du vélo et l'accessibilité du transport public. Transposer cette vision en réalité expose une tension entre les professions et leurs idéologies traditionnelles. Par exemple, dans le design de rues partagées ou conviviales, et d'espaces publics actifs et vibrants, certains argumentent que les objectifs de rues plus sécuritaires sont sacrifiés » (Curtis, 2005: 183, *traduction libre*).

« Les **rues conviviales** sont une réaction à la dépendance à l'automobile et à l'impact de la voiture et son usage sur la façon dont les espaces des rues sont utilisés. Une **rue conviviale** aurait une apparence différente et serait utilisée différemment. La proposition est, qu'à travers l'adoption du design de la rue conviviale, la rue pourra offrir plus de choix aux résidents et donc une meilleure qualité de vie » (Biddulph, 2012: 178, *traduction libre*).

« La **rue conviviale** exige d'avoir une approche holistique du design de l'espace et de sa gestion – une approche qui fournit une compréhension rigoureuse des besoins publics. Dans son essence, celui-ci doit tenir compte de l'unique

ensemble de caractéristiques qui donnent à la rue son identité – et non pas d’idées empruntées ni de concepts appliqués sans aucune considération du contexte. La première étape prend les besoins des personnes et analyse la rue au regard de son utilisation présente. Les fonctions doivent être étudiées et évaluées, pour leur propre mérite et pour la manière dont elles se relient les unes aux autres » (Saraswati, 2004: 3, *traduction libre*).

« On est en train de dépenser des milliards – de manière individuelle et comme société – pour la mobilité, surtout pour le trafic automobile. D’autre part, les dépenses pour les **rues conviviales** sont encore ridiculement basses. Mais si l’on considère qu’en moyenne les personnes sont mobiles pendant une heure par jour et stationnaires pendant les 23 restantes – plusieurs d’entre elles dans leur propre quartier – il est logique d’investir la plus grande partie des ressources des voies publiques pour rendre les rues plus conviviales. Toutes les personnes peuvent profiter de ce déplacement de l’investissement » (Sauter et Huettenmoser, 2008: 79, *traduction libre*).

REMARQUES

Il n’existe pas dans la littérature francophone de terme équivalant à *liveable street*. Si bien que dans la conférence ChildStreet2005 (Loiseau, 2005), on parle de « rues à vivre » (terme qui se base sur la définition de *woonerf*).

Le manuel d’Appleyard, Gerson et Lintell (1976) est cité dans la majorité des textes qui approfondissent les caractéristiques de la rue conviviale. Or, si le manuel de 1976 s’intitule *liveable urban streets: managing auto traffic in neighborhoods*, les auteurs n’emploient à l’intérieur que le terme de *livable*. Cela nous a amenés à

penser qu’il existait une différence sémantique entre ces deux termes. Cependant, une révision approfondie de la littérature nous a permis de constater finalement qu’il s’agit seulement d’une différence orthographique entre le terme américain (*livable*) et le terme britannique (*liveable*).

La notion de *livable street* a été présentée par les auteurs en 1976 dans leur rapport pour le U.S. Department of transportation sur la façon de gérer le trafic dans les quartiers résidentiels dans les villes du monde entier. Cette étude a été remaniée et rééditée en 1981 sous le titre de *livable streets*. Dans ce manuel, il démontre comment la croissance du trafic automobile contribue au déclin de la vie sociale dans ces quartiers et il propose un modèle écologique de vie dans la rue afin d’humaniser l’environnement urbain. Cette réflexion est une réaction au rapport de Buchanan de 1963 pour le Ministère des transports britannique sur la façon d’accommoder la circulation routière dans les villes. Il propose la création de deux espaces distincts : un réseau de circulation et des espaces de vie publics. Cependant, l’application de ce modèle s’est traduite par la prédominance des réseaux de circulation au détriment des espaces de vie publics et a entraîné la destruction par les rues principales du tissu urbain et de la vie de quartier (Mike Biddulph, 2008: 57).

Le travail d’Appleyard, Gerson et Lintell (1976) se base largement sur une étude du concept de *woonerf* aux Pays-Bas (terme néerlandais pouvant se traduire par « zone résidentielle ») et son application possible dans le contexte américain. Ils considèrent les *woonerf* comme un bon exemple de l’application des principes de la rue conviviale puisque cet aménagement, apparu dans les années 60, donne la priorité aux piétons et aux activités de sociabilité (comme les jeux des enfants) sur les voitures qui sont contraintes de réduire leur vitesse et de se stationner uniquement aux emplacements prévus.

EQUIVALENT

Anglais: *liveable, livable streets, shared streets, complete streets*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Appleyard, D., Gerson, S. et Lintell, M. (1976). *Liveable urban streets: managing auto traffic in neighborhoods*. Washington : U.S. Dept. of Transportation, Federal Highway Administration.
- Biddulph, M. (2012). Radical Streets? The impact of innovative street designs on liveability and activity in residential areas. *Urban Design International*, 17(3), 178-205.
- Curtis, C. (2005). Creating liveable streets: Developing traffic management guidelines for Western Australia. Dans K. Williams (dir.), *Spatial Planning, Urban Form and Sustainable Transport*. England: Ashgate.
- Commission Européenne (2003). *A methodological guidebook: developing sustainable urban land use and transportation strategies*. Repéré à http://www.polisnetwork.eu/uploads/Modules/PublicDocuments/methodological%20guidebook_prospects.pdf
- Loiseau, F. (2005, août). *Évolution des rues à vivre dans quelques villes européennes*. Compte-rendu de la conférence Childstreet 2005, Delft, Pays-Bas. Repéré à http://woonerfgoed.nl/bas/Internationaal_files/A_RUES_VIVRE_CHILDSTREET2%20complet.pdf
- Sauter, D. et Huettenmoser, M. (2008). Liveable streets and social inclusion. *Urban Design International*, 13(2), 67-79.
- Saraswati, T. (2004). *The use of urban physical facilities in Yogyakarta, Indonesia*. Communication présentée au 5th International Seminar on Sustainable Environmental Architecture, Université Teknologi Malaysia, Johor Bahru, Malaisie.
- Université du Missouri (2011). *Missouri livable streets design guidelines*. Repéré à http://livablestreets.missouri.edu/wp-content/uploads/2014/06/Missouri_Livable_Streets_Des_FINAL-sm.pdf

RURBANISATION

Mathieu Boisclair

Théo Flamand

DÉFINITIONS

« Néologisme qui désigne le processus d'urbanisation rampante de l'espace rural, d'imbrication des espaces ruraux et des zones urbanisées périphériques ».

(Merlin et Choay, 2010: 695)

« Interpénétration d'espaces urbains et campagnards. La *rurbanisation* résulte du déploiement et de la dissémination des villes dans l'espace ».

(Bauer et Roux, 1976: 13)

CONTEXTES D'UTILISATION

« La **rurbanisation** apparaît ainsi comme une forme dégénérée des utopies prônant le retour à la nature, le *désurbanisme*, etc. Loin de contribuer à la sauvegarde de la nature, elle la compromet gravement. Loin de créer un milieu indépendant de la ville, elle crée une dépendance totale à l'égard de celle-ci (emploi, équipements, services) et de l'automobile ».

(Merlin et Choay, 2010: 696)

« L'inconsistance jusqu'ici actuelle de l'expression **rurbanisation** a nui tant à la lisibilité du phénomène rural qu'au diagnostic, aux éventuelles prescriptions et à ses futuribles. [...] La rurbanisation, phénomène économicosocial nouveau plus complexe à saisir que la périurbanisation, est une évolution rurale non périurbaine ».

(Thomsin, 2005: 2)

REMARQUES

Rurbanisation est un néologisme créé par Gérard Bauer et Jean-Michel Roux et apparu en 1976 dans leur ouvrage *La rurbanisation ou la ville éparpillée* (Pumain, Paquot et Kleinschmager, 2006; Antoni, 2009). Le mot proviendrait du terme américain *rurban*, composé lui-même par la fusion de *rural* et *urban*, qui désigne des gens vivant à la campagne tout en maintenant leurs principales activités, soit le travail et les loisirs, dans la ville (Antoni, 2009).

Entre ces deux termes parents, certains ne voient qu'une querelle de vocabulaire, définissant le rurbain comme l'ancêtre du périurbain, autant d'un point de vue littéraire que factuel (Dorier-Apprill, 2001). Ils replacent ainsi la rurbanisation dans la chronologie de l'effusion de néologismes qui tenta de qualifier au mieux les mutations territoriales ouest-européennes des années 60-70 (comme "suburbanisation" ou "exurbanisation"). D'autres voient cependant une différence fondamentale entre les deux notions : « Les concepts classiques d'urbanisation des campagnes, de

périurbanisation sont des concepts qui pensent l'évolution du rural comme simple conséquence de mécanismes d'urbanisation au sens morphologique et fonctionnel du terme » (Thomsin, 2005: 15). D'un point de vue socioculturel, le fait rural naîtrait d'un « rapport spécifique à l'espace, notamment rural [...] construit à partir d'une extension des formes de mobilité se traduisant par des modes d'habiter, des territoires, des formes culturelles spécifiques », créant une forme d'« intégration à la modernité » unique, rompant avec la « simple assimilation à l'urbain » des espaces de vie rurale, que laisse entendre l'adjectif périurbain (Thomsin, 2005: 15).

Sur le plan strictement morphologique, le rural se distingue du périurbain par : un mitage fin des parcelles classées comme « urbanisées » (et non la prolifération de nappes pavillonnaires), dans une logique d'imbrication avec les terres agricoles (Bauer et Roux, 1976); une coupure systématique vis-à-vis des tissus de la ville-centre (contrairement à la délimitation moins définitive des espaces périurbains) (Merlin et Choay, 2010); l'agglutination, peu compacte, de l'habitat rural autour de noyaux villageois déjà constitués (Charrier, 1970).

En plus de sa composante formelle, la ruralisation comporte aussi une dimension phénoménologique, dans une logique de mise en réseau et de réexploitation d'axes structurants. Elle est un symptôme direct de l'accès grandissant à la mobilité individuelle et à la propriété (via souvent, l'individuation des projets immobiliers) (Bauer et Roux, 1976). Véhiculant son propre mode d'habitat et de consommation, la **rurbanisation** se distingue des schèmes de la banlieue traditionnelle en ce sens où elle promeut le « caractère villageois du cadre de vie et de l'habitat qu'il contient » (Antoni, 2009: 146), mais aussi par son important mitage, non pas synonyme d'habitat pavillonnaire, mais plutôt de dissémination des lieux, modes et bassins de vie des citoyens. C'est pourquoi nous observons une interpénétration de pratiques traditionnellement urbaines et de l'agriculture; « l'espace rural reste donc dominant en surface. Mais la majorité de la population adopte un mode de vie urbain » (Merlin et Choay, 2010: 695). Cependant, les notions d'*interterritorialité* et de *tiers-espace* (Vanier, 2008) relativisent l'observation souvent clivante des territoires, entre le rural et l'urbain, quand la réalité quotidienne de leurs citoyens, à la fois hypermobiles et conjuguant habitat, activité et consommation de natures différentes, est tout autre.

La suburbanisation résulte aussi de mutations socio-économiques structurelles, qui ne manquent pas d'influencer les configurations territoriales. Parmi elles, la tertiarisation massive, donnant d'un côté le développement du télétravail (et donc la libération des classes moyennes supérieures de leur attachement citadin), de l'autre, l'investissement massif de la grande distribution dans les espaces ruraux. En parallèle, notons des secteurs agricoles de moins en moins profitables, encourageant la cession des terrains constructibles, auxquels s'ajoute la hausse substantielle des prix de l'immobilier en ville. « La résidence rurale associée au travail en ville résulte-t-elle véritablement d'un choix? C'est assurément le cas pour certains qui souhaitent disposer de plus d'espace, de liberté, d'air pur ou de silence. Pour d'autres, le *commuting* est une nécessité, dans la mesure où le prix des appartements ou des loyers citadins apparaît trop élevé » (Charrier, 1970).

La **rurbanisation** est un concept daté, mis au point pour décrire à un moment donné, la « forme la plus récente d'expansion urbaine » (Bauer et Roux, 1976). Il est apparu dans un contexte où l'on envisageait encore l'industrialisation massive des campagnes et les déplacements de population qu'elle ne manquerait pas de provoquer (Charrier, 1970). En outre, c'est un concept eurocentré (si ce n'est francocentré) : dès les années 1960, Charrier admet que le modèle de la mégalopole nord-américaine y rend difficile l'observation de la ruralisation. Pour cause, l'explosion d'un continuum pavillonnaire, non contraint par une rareté des terres arables, le systématisme autoroutier et la pauvreté des semis villageois brouillent l'identification même des espaces ruraux (Charrier, 1970).

Étymologie : le fait d'urbaniser (au sens large de « rendre urbain », autant d'un point de vue matériel et démographique, que socio-économique et culturel) des zones identifiées comme rurales (« rur » pour « rural »).

EQUIVALENT

Français : *périurbain lointain, tiers espace*

Anglais : *penurbia*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Antoni, J.-P. (2009). *Lexique de la ville*. Paris : Ellipses.

Bauer, G. et Roux, J.-M. (1976). *La rurbanisation ou la ville éparpillée*. Paris : Éditions du Seuil.

Charrier, J.-B. (1970). *Citadins et ruraux (Collections Que sais-je? n° 1107)*. Paris : Presses Universitaires de France.

Dorier-Apprill, E. (2001). *Vocabulaire de la ville. Notions et références*. Paris : Editions du Temps.

Merlin, P. et Choay, F. (2010). *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement (3^e éd.)*. Paris : Presses universitaires de France.

Pumain, D., Paquot, T. et Kleinschmager, R. (2006). *Dictionnaire : La ville et l'urbain*. Paris : Economica.

Thomsin, L. (2005). Un concept pour le décrire : l'espace rural rurbanisé. *Ruralia*, 9(2001). Repéré à <http://ruralia.revues.org/250>

Vanier, M. (2008). *Le pouvoir des territoires - Essai sur l'interterritorialité*. Paris : Economica-anthropos.

SERVICES ÉCOSYSTÉMIQUES

Pierre-Loup Durand

DÉFINITION

« Les **services écosystémiques** sont les bénéfices que les humains peuvent obtenir des écosystèmes. Cela inclut les *services de provisionnement* comme la nourriture, l'eau, le bois, et les fibres; les *services régulateurs* qui influencent le climat, les inondations, les maladies, les déchets et la qualité de l'eau; les *services culturels* qui fournissent des bénéfices récréatifs, esthétiques et spirituels; ainsi que les *services de support* comme la formation de terre, la photosynthèse, et le cycle de nutriments ».

(Millennium Ecosystem Assessment, 2005: V, *traduction libre*)

CONTEXTES D'UTILISATION

« Les activités de restauration des écosystèmes sont désormais courantes dans de nombreux pays et comprennent des actions visant à restaurer presque tous les types d'écosystèmes, y compris les zones humides, les forêts, les prairies, les estuaires, les récifs coralliens et les mangroves. Des écosystèmes présentant certaines caractéristiques de ceux qui étaient présents avant la conversion peuvent souvent être établis et peuvent fournir certains des **services écosystémiques** d'origine (tels que la filtration de la pollution dans les zones humides ou la production de bois à partir des forêts). Les systèmes restaurés remplacent rarement complètement les systèmes d'origine, mais ils aident toujours à répondre aux besoins de services particuliers ».

(Millennium, 2005: 98, *traduction libre*)

« La biodiversité est indissociable du développement durable parce que l'essentiel de ce développement se fonde sur les multiples biens et **services écosystémiques** qu'elle fournit aux sociétés humaines. Aborder la question de sa gestion est ainsi affaire de préservation autant que de valorisation et ce sujet concerne des domaines aussi variés que la protection de la nature, l'industrie, l'agriculture, ou encore les politiques d'aménagement du territoire ».

(Stratégie Nationale pour la Biodiversité, 2003: 8)

REMARQUES

Même si les humains ont toujours eu la notion qu'ils dépendent de la terre, c'est seulement depuis les années 1940 que plusieurs auteurs comme Aldo Léopold font la promotion de la reconnaissance que les humains dépendent bien de leur environnement. C'est dans les années 1970 avec le rapport « *Study of Critical Environmental Problems* » que pour la première fois, la discussion des « services environnementaux » fait vraiment son entrée dans le monde. Le rapport met de l'avant certains bénéfices de la nature comme la pollinisation des plantes par les insectes, la régulation du climat, et le contrôle d'inondation. C'est à travers les années qui suivent ce rapport que le terme scientifique de « services écosystémiques » est établi.

En 2005, le « Millenium Ecosystem Assessment » donnera une définition concrète du terme et dédiera un rapport complet sur l'importance de l'environnement et ses écosystèmes. Le rapport définit quatre différentes catégories de services écosystémiques, dont parmi eux les services de supports (production primaire, pollinisation, formation du sol), qui constitue la base des trois autres catégories : services d'approvisionnement (nourriture, eau, matière première), services régulateurs (régulation du climat, purification de l'air et l'eau, décomposition des déchets), et finalement les services culturels (science, éducation, spiritualité). Pour aider à informer les décideurs, de nombreux services écosystémiques se voient attribuer des valeurs économiques aussi appelées « le capital naturel ».

Nous sommes maintenant en 2020. La dernière décennie s'est avérée être l'une des plus destructrices pour les humains et la nature. Les actions menées par l'homme ont eu un impact ravageur sur l'environnement et aujourd'hui, la subsistance de notre espèce est menacée avec un avenir incertain. La biodiversité de la flore et faune a été douloureusement atteinte mettant en péril la stabilité écologique de toute la terre. Dans de trop nombreux cas, les services écosystémiques de la nature n'ont pas été priorisés. Une certaine prise de conscience est nécessaire pour un avenir durable.

Il est impératif que des efforts considérables soient réalisés afin de réconcilier la nature avec les endommagements provoqués par les inattentions humaines. Le terme **service écosystémique** et les concepts qu'il avance permettent aujourd'hui une évolution progressive de la planification urbaine et environnementale en argumentant pour une meilleure représentation de la nature dans les milieux de vies urbains. Cette influence désormais se focalise sur un développement durable et souligne que la diversité biologique produit des services précieux et nécessite d'être entretenue au bénéfice des générations actuelles et futures. De plus, ce concept insiste aussi sur les notions de conservation des espèces, des écosystèmes et des processus naturels, indispensables au maintien de la vie sur terre et pour garantir la qualité de vie des individus.

Étymologie

Éco : Du grec *oikos*, qui signifie « maison »

System : Du grec *systema*, qui signifie « composition »

EQUIVALENT

Français : *services environnementaux*

Anglais : *ecosystem services*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Ecosystem Services, 2013. *Guidance for policy and decision makers on using an ecosystems approach and valuing ecosystem services*. Department for Environment, Food and Rural Affairs. UK. www.gov.uk/guidance/ecosystems-services

Millennium Ecosystem Assessment, 2005. *Ecosystems and Human Well-being: Synthesis*. Island Press, Washington, DC. Repéré à <http://www.millenniumassessment.org/documents/document.356.aspx.pdf>

Stratégie Nationale pour la Biodiversité, 2003. *Stratégie nationale pour la biodiversité : enjeux, finalités, orientations*. Ministère de l'écologie et du développement durable. Repéré à <http://www.viepublique.fr/sites/default/files/rapport/pdf/044000063.pdf>

SHARED-SPACE

Lorena Aragonés

Kristina Lafleur Gauthier

DÉFINITIONS

« Le concept de rue partagée, qui commence tout juste à être utilisé aux États-Unis, fait référence aux rues lisibles, aux rues qui se passent d'explications, ou à un espace partagé, terme utilisé aux Pays-Bas, pays d'où est originaire le concept. Au Royaume-Uni, certains auteurs utilisent même le terme de *routen nudes*, en référence au fait que ces rues sont dépouillées de toute signalisation nécessaire au fonctionnement des rues conventionnelles. L'idée est que les rues partagées n'ont pas besoin de signalisation, car les usagers sont guidés par le design des rues ».

(Garrick, s. d., *traduction libre*)

« Un **espace partagé** est une rue ou une place aménagée pour améliorer les déplacements des piétons et leur confort, en réduisant la place prédominante accordée aux véhicules motorisés et en permettant aux différents usagers de partager l'espace, plutôt que de suivre des règles clairement définies et déterminées par des aménagements plus conventionnels. L'espace partagé est une approche de design qui cherche à modifier la façon dont les rues fonctionnent en réduisant la place prédominante accordée aux véhicules motorisés, principalement en diminuant les vitesses et en encourageant les conducteurs à adopter un comportement plus accommodant envers les piétons ».

(Luca, Gaman et Singureanu, 2012: 54, *traduction libre*)

Les *shared spaces* (ou espaces partagés, aussi désignés comme *shared streets*, ou encore *naked streets*, sont donc des espaces qui se caractérisent par l'absence de signalisation (tels que les panneaux ou feux de circulation, les marques sur la chaussée, etc.) normalement nécessaire à la gestion de la circulation. Cette approche de design urbain cherche à aménager les rues afin que les différents usagers (conducteurs, piétons, mais aussi cyclistes, etc.) partagent un même espace. Ainsi, la rue est aménagée comme une place publique (Hamilton-Baillie, 2004) et non pas seulement comme une voie de circulation réservée aux véhicules motorisés (Garrick, s. d.). Cette approche vise donc à mettre fin à la ségrégation entre les différents modes de transport (Ben-Joseph, 2007; Vandderbilt, 2008). Dans cet espace partagé, les usagers (en particulier, les conducteurs), guidés par le design des rues (Vanderbilt, 2008), sont amenés à adopter un comportement plus conciliant (Vanderbilt, 2008) et à négocier leur passage (Hamilton-Baillie, 2004).

CONTEXTES D'UTILISATION

« Le concept de **rue partagée** remet en question la manière dont les rues sont conçues et tout l'aspect de la sécurité routière. L'idée de contrôler la circulation et de séparer les usagers dans le temps et l'espace est enracinée dans notre philosophie de conception. Le succès apparent des **rues partagées** en Europe du Nord soulève la question de savoir si l'approche conventionnelle de la conception des rues doit être revue d'un point de vue de l'espace et de la sécurité ».

(Garrick, s. d., *traduction libre*)

« Mais la vraie révolution aura lieu dans l'acceptation qu'une nouvelle approche à **l'espace partagé** est possible à travers l'infinité de rues et d'intersections variées dans les villes et les villages partout au pays. Ceci créera des villes et villages plus sécuritaires, plus civilisés et plus prospères au 21^e siècle ».

(Hamilton-Baillie, 2004, *traduction libre*)

REMARQUES

Le rapport de Colin Buchanan *Traffic in towns*, paru en 1963, conclut que les flux de circulation des piétons et des véhicules motorisés sont incompatibles, et que par conséquent, leur ségrégation est nécessaire. En effet, pour maintenir une circulation fluide et un environnement sécuritaire, les rues où circulent les véhicules motorisés doivent être clairement séparées des espaces destinés aux piétons ou sur lesquels prennent place les événements publics. La rue et la ville apparaissent alors comme deux mondes distincts. Cette distinction se reflète, d'ailleurs, dans la séparation entre les disciplines de l'ingénierie, et celles de l'architecture et du design urbain (Hamilton-Baillie, 2004; Ben-Joseph, 2007).

Dans les années 1960-1970, l'apparition du concept de *woonerf* vient remettre en question la séparation entre la rue, comme espace de circulation et l'espace public. Niek de Boer, professeur d'urbanisme à l'Université de Delf et à l'Université d'Emmen aux Pays-Bas, et Joost Váhl, pionnier du concept de *woonerf* (Hamilton-Baillie, 2004) explorent, à travers le design des rues, la possibilité d'intégrer les déplacements piétonniers, les jeux d'enfants et les activités sociales à la circulation des véhicules dans des quartiers résidentiels de Pays-Bas. Leur approche de design, fondée sur l'utilisation de l'ambiguïté, de l'incertitude, du contact visuel et de la diminution des vitesses s'est propagée au Danemark, en Allemagne et en Suède. À la fin des années 1990, le gouvernement britannique met sur pied son programme *home zones* afin d'expérimenter ces idées (Hamilton-Baillie, 2004; Ben-Joseph, 2007).

Aux Pays-Bas, l'ingénieur hollandais Hans Monderman, à qui on attribue l'introduction du concept de *shared space*, pousse les idées de Niek de Boer et de Joost Váhl plus loin. Selon cet ingénieur, les véhicules peuvent coexister avec les autres activités sociales dans l'espace public (Hamilton-Baillie, 2004). Cependant, la signalisation et la façon dont les rues sont aménagées empêchent les conducteurs d'analyser leur environnement et de considérer les autres usagers. Son idée consiste donc à créer un environnement où l'ambiguïté et la confusion règnent, de façon à ce que les conducteurs, peu sûrs de savoir par où passer, diminuent leur vitesse et adoptent un comportement plus conciliant. C'est ainsi que le contact visuel et les interactions humaines remplacent la réglementation (Vanderbilt, 2008).

Le concept de *shared space* est parfois critiqué, notamment par son manque de considération face aux personnes plus vulnérables. En effet, plusieurs auteurs affirment que, lorsque l'on considère les besoins des personnes malentendantes et non voyantes, la ségrégation des usages est davantage sécuritaire. Par ailleurs, des doutes ont été émis quant à la possibilité d'insérer ce type de design dans n'importe quel milieu. Ici, on pose donc comme hypothèse que le niveau de trafic, de densité, mais également la prédominance de la culture de l'automobile aura un impact sur la réussite d'un aménagement de rue partagée (Vanderbilt, 2008).

EQUIVALENT

Français : *rues partagées, routes nues*

Anglais : *shared streets, naked streets, complete streets, home streets, woonerf*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Ben-Joseph, E. (1995). Changing the residential street scene: adapting the shared street (*woonerf*) concept to the suburban environment. *Journal of the American Planning Association*, 61(4), 504-515.
- Garrick, N. (s. d.). *The art and science of shared street, a.k.a. «naked streets»*. Repéré à <http://www.engr.uconn.edu/~garrick/articles/Congress%20of%20New%20Urbanism%20-%20New%20England%20Chapter.htm>
- Hamilton-Baillie, B. (2004). Urban design: why don't we do it in the road? Modifying traffic behavior through legible urban design. *Journal of urban technology*, 11(1), 43-62.
- Luca, O., Gaman, F. et Singureanu, O.-G. (2012). Coping with congestion : *shared space*. *Theoretical and Empirical Researches in urban management*, 7(4), 53-62.
- Vanderbilt, T. (2008). The trafic guru. *The Wilson Quarter*, 32(3), 26-32.

SHRINKING CITY

Alexandrine Bisaillon

Maggy Desgagnés

DÉFINITIONS

« Une *shrinking city* peut être définie comme une aire urbaine – une ville, une partie de la ville ou encore une aire métropolitaine dans sa totalité – ayant expérimenté un déclin de sa population, une récession économique, une baisse de l'emploi ou encore des problèmes sociaux, comme symptômes de crises structurelles ».

(Martinez-Fernandez, Audirac, Fol et Cunningham-Sabot, 2012: 214, *traduction libre*)

« Le terme *shrinking city* décrit habituellement une aire urbaine densément peuplée ayant, d'une part, été confrontée à une diminution de sa population dans de grandes parties et, d'autre part, subissant des transformations économiques importantes accompagnées de plusieurs symptômes de crises structurelles ».

(*Shrinking Cities* International Research Network, cité dans Wolff, 2011: 3, *traduction libre*)

« Un sous-ensemble particulier d'anciennes villes industrielles ayant connu un déclin de population significatif et soutenu (25% ou plus lors des 40 dernières années) et une augmentation du taux de propriétés vacantes ou abandonnées, incluant bâtiments résidentiels, commerciaux et industriels ».

(Schilling et Logan, 2008: 452, *traduction libre*)

CONTEXTES D'UTILISATION

« À l'échelle globale, les *shrinking cities* peuvent être analysées comme une manifestation spatiale de la mondialisation pour les villes n'arrivant pas à trouver leur place dans l'internationalisation de la compétitivité économique et peinant à se connecter aux réseaux globaux ».

(Géo Confluence, 2013)

« Ainsi, l'essor de la thématique des *shrinking cities* témoigne d'une continuité entre ce phénomène et les processus bien connus de déclin urbain largement analysés dans la littérature, notamment aux États-Unis. Mais elle semble aussi mettre en lumière l'émergence de processus plus globaux de décroissance urbaine, liés à des évolutions sociétales comme la seconde transition démographique et aux effets de la mondialisation sur les villes ».

(Wolff, Fol, Roth et Cunningham-Sabot, 2013: 2)

« Le contexte contemporain de mondialisation s'accompagne d'une accentuation et d'un renouvellement des formes de désindustrialisation et de suburbanisation, comme d'un profond changement démographique dans les pays développés, la croissance urbaine n'a plus rien d'acquis tandis que le déclin urbain (*shrinking cities*), loin d'être une exception ou une aberration, peut être analysé comme un phénomène potentiellement global ».

(Fol et Cunningham-Sabot, 2010: 359)

« Il y a un accroissement du processus de décroissance, il en résulte un excès d'espace, de bâtiments et de propriétés obsolètes. Les *shrinking cities* continuent de s'étaler au-delà des limites de la ville, il y a donc moins d'activités réparties sur un plus grand territoire ».

(Oswalt, 2005: 12, *traduction libre*)

REMARQUES

Le phénomène des *shrinking cities* est indissociable à plusieurs autres phénomènes tels que la périurbanisation, la suburbanisation, la globalisation et la mondialisation. Malgré le fait que la définition des *shrinking cities* varie selon les auteurs, on remarque qu'un élément demeure systématiquement: l'existence du phénomène provient d'une crise structurelle en lien avec la désindustrialisation.

Les auteurs ne s'entendent pas sur la période durant laquelle la ville doit subir une décroissance démographique et une récession économique afin qu'elle soit qualifiée de *shrinking city*. Certains parlent de 40-50 ans (Martinez-Fernandez, Audirac, Fol et Cunningham-Sabot, 2012) alors que d'autres croient que seulement deux ans soient suffisants pour parler de *shrinking city* (Wiechmann, 2007).

Des termes équivalents sont utilisés dans d'autres langues pour parler des *shrinking cities*. Toutefois, il est commun de conserver le terme dans sa langue originale (en anglais), pour l'utiliser comme néologisme.

EQUIVALENT

Français : *villes en décroissance, villes rétrécissantes, rétrécissement urbain*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Florentin, D., Fol, S. et Roth, H. [2009]. La 'Stadtschrumpfung' ou 'rétrécissement urbain' en Allemagne : un champ de recherche émergent. *Cybergeo : European Journal of Geography*, 445, 1-22. Repéré à <http://cybergeo.revues.org/22123>
- Fol, S. et Cunningham-Sabot, E. (2010). Déclin urbain et *shrinking cities*: une évaluation critique des approches de la décroissance urbaine. *Les Annales de Géographie*, 4(674), 359 - 383.
- Géo Confluence (2013). *Shrinking city*. Repéré à <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/shrinking-city>
- Martinez-Fernandez, C., Audirac, I., Fol, S. et Cunningham-Sabot, E. (2012). *Shrinking Cities*: Urban Challenges of Globalization. *International Journal of Urban and Regional Research*, 36(2), 213-225.
- Oswalt, P. (2005). *Shrinking Cities, volume 1 International research*. Ostfildern-Ruit, Allemagne : Hatje Cantz Verlag.
- Schilling, J. et Logan, J. [2008]. Greening the Rust Belt, *Journal of American Planning Association*, 74(4), 451-466. Repéré à <http://www.esf.edu/cue/documents/Greeningtherustbelt.pdf>

- Wiechmann, T. (2007). *Between spectacular projects and pragmatic deconstruction. The future of shrinking cities: Problems, patterns, and strategies of urban transformation in a global context*. Dortmund, Allemagne.
- Wolff, M. (2011). *Shrinking cities* in Europe : problems of data and méthodes. Repéré à http://www.shrinkingcities.eu/fileadmin/Dortmund/Wolff_SC_Data.pdf
- Wolff, M., Fol, S., Roth, H. et Cunningham-Sabot, E. (2013). *Shrinking Cities*, villes en décroissance : une mesure du phénomène en France. *Cybergeo : European Journal of Geography*, 661, 1-33. Repéré à <https://cybergeo.revues.org/26136>

SIMULACRASCAPE

Pablo Toledo Gouin

DÉFINITIONS

« Manifestations (architecturales et urbanistiques) de constantes culturelles incluant des attitudes profondément enracinées envers la réplication ainsi qu'une tradition de longue date d'appropriation imitative de l'étranger ».

(Bosker, 2013: 4, *traduction libre*)

« Ensemble d'immeubles et d'établissements urbains se caractérisant par un répertoire esthétique n'appartenant pas au contexte local socioculturel ».

(Piazzoni, M. F., et Banerjee, T. (2018: 483, *traduction libre*)

CONTEXTES D'UTILISATION

« Les **simulacrascapes** (...) se différencient également par l'origine étrangère des originaux dont ils s'inspirent. Alors que les cultures s'approprient généralement des schémas architecturaux et urbanistiques étrangers pour remplir des fonctions nostalgiques ou de prestige, historiquement elles ont tendance à emprunter à l'intérieur de la même matrice civilisationnelle à laquelle elles s'identifient. Aux États-Unis, par exemple, les *faux* ont été basés sur des modèles anglo-saxons (British Tudor, Queen Anne, Gothic), méditerranéens ou teutoniques et les styles architecturaux et morphologies de peuples partageant la même généalogie géoculturelle ».

(Bosker, 2013: 7, *traduction libre*)

« Les **simulacrascapes** ont particulièrement du succès dans les économies émergentes connaissant l'avancement rapide d'une économie de consommation capitaliste, la vaste exposition aux produits culturels occidentaux et la croissance d'une nouvelle classe moyenne (Davis 1996; Ross 1999). Ainsi par exemple, à l'extrémité ouest de Yamoussoukro, en Côte d'Ivoire, se dresse la basilique Notre-Dame de la Paix, une imitation imposante de la cathédrale Saint-Pierre de Rome, rivalisant avec la taille de l'originale ».

(Piazzoni, M. F., et Banerjee, T. (2018: 485, *traduction libre*)

REMARQUES

Le terme apparaît pour la première fois en 2013 dans l'ouvrage de la journaliste Bianca Bosker intitulé *Original Copies: Architectural Mimicry in Contemporary China*. Le terme y est alors employé pour analyser et documenter la présence en Chine de formes architecturales d'inspiration principalement occidentale – apparentées aux concepts de mimétisme, d'*ersatz* et de *shanzhai* – en les interreliant avec les contextes socio-économiques, historiques et culturels du pays afin d'en circonscrire les causes (Bosker, 2013: 4).

Selon Bosker, la nature et l'origine de ces **simulacrascapes** chinois découleraient de multiples facteurs qui viendraient augmenter à la fois l'offre et la demande pour ces ensembles sans que les deux soient nécessairement en interrelation directe l'une avec l'autre. Cette dialectique parfois inégale entre ces deux éléments serait largement influencée par les besoins des classes moyennes et aisées, l'intérêt des promoteurs immobiliers ainsi que la planification urbaine municipale et régionale dans un contexte politique dominé par un acteur hégémonique, soit le Parti communiste chinois (Bosker, 2013).

Un des principaux facteurs déterminant l'offre et la demande de **simulacrascapes** serait le désir des classes moyennes et aisées de projeter une qualité de vie analogue à celle présente dans l'Occident. Cette perspective se traduirait par un besoin de répliquer en partie ou en totalité l'aménagement, le design, l'architecture et l'urbanisme que l'on retrouve dans les pays du Nord. Ce désir serait largement influencé par la mondialisation et l'essor de l'emprise du néolibéralisme économique qui, par le rayonnement des idéaux et symboles occidentaux, amèneraient *de facto* un intérêt accru pour le cadre bâti occidental comme vecteur économique et de prestige (Bosker, 2013).

Pour Bosker, le contexte de **simulacrascapes** chinois est particulier puisqu'il se base notamment sur une tradition ancrée à même la culture dominante de la Chine de répliquer les pratiques et les styles exogènes, tradition qui évolua avec le temps. Alors que le terme *shanzhai* est utilisé en Chine comme ailleurs comme synonyme pour décrire une copie de faible qualité, il suggère désormais pour les Chinois – et sans nécessairement discréditer la définition précédente – une forme d'ingéniosité, d'intelligence et d'habileté à répliquer et à s'approprier des éléments externes à leur société. Dans la société chinoise, les **simulacrascapes** rejoindraient alors en partie cette perception actualisée du *shanzhai* (Pasternack, 2006; Bosker, 2013: 25).

Le terme étant relativement récent, l'extension territoriale de son application est ajustée par Maria Francesca Piazzoni et Tribid Banerjee dans l'article paru en 2018 dans le *Journal of Urban Design* et intitulé *Mimicry in design: the urban form of development*. Dans cette parution, les auteurs désenclavent l'application du terme au contexte chinois et à sa tradition de longue date encourageant des dérivés partiels du mimétisme pour englober désormais l'ensemble des pays du Sud comme territoire propice aux **simulacrascapes**. Le facteur économique lié à la mondialisation et au néolibéralisme est soutenu et mis en relation avec la métaphore faustienne du développement urbain caractérisant, selon les auteurs, la tension dans les pays du Sud entre l'application d'un design urbain exogène ou endogène (Piazzoni et Banerjee, 2018).

Étymologie : Union de *simulacrum*, expression provenant du latin et signifiant une représentation figurée, ainsi que du terme anglophone de *cityscape*, formé de la concaténation de *city*, emprunt du terme français de *cité* et provenant du latin *civis* ou *civitates* pour désigner citoyens ou communautés, et de *scape*, emprunt du terme néerlandais de *schape*, signifiant une forme.

EQUIVALENT

Français : *duplitecture*

Anglais : *shanzhai architecture, copycat architecture*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Bosker, B. (2013). *Original Copies : Architectural Mimicry in Contemporary China*. University of Hawai'i Press. Repéré à <https://www.jstor.org/stable/j.ctt6wqmjb>

- Bosker, B. (2018). *China Tried to Build a Perfect Copy of Paris. It's Become Something Much More Interesting*. Slate Magazine. Repéré à <https://slate.com/news-and-politics/2018/01/chinas-fake-european-cities-have-been-transformed-into-something-much-more-interesting.html>
- Pasternack, A. (2006). *Beijing's Eco-Friendly Architecture*, China Dialogue, <http://www.chinadialogue.net/article/show/single/en/635-Beijing-s-eco-friendly-architecture>
- Piazzoni, M. F., et Banerjee, T. (2018). Mimicry in design : The urban form of development. *Journal of Urban Design*, 23(4), 482-498. Repéré à <https://doi.org/10.1080/13574809.2017.1383151>
- Yin, C., et Qian, X. (2020). The spatial production of simulacrascape in urban China : Economic function, local identity and cultural authenticity. *Cities*, 104, 102806. Repéré à <https://doi.org/10.1016/j.cities.2020.102806>

SMART GROWTH

Kathleen McCarron

Dounia Yassin

DÉFINITIONS

« Le *smart growth* correspond à un développement supportant la croissance économique, les communautés et la santé environnementale. Il couvre une panoplie de stratégies de développement et de conservation qui aident à préserver notre santé, l'environnement naturel, et qui rendent nos communautés plus attractives, fortes économiquement et diverses socialement ».

(Davia, 2015, *traduction libre*)

« Le *smart growth* promeut la croissance (à la fois économique et de la population) tout en limitant les impacts indésirables de cette dernière ».

(Gillham, 2002: 156, *traduction libre*)

« Série de principes d'aménagement et de développement qui visent essentiellement la préservation des ressources (naturelles et financières) ainsi que la réduction de la ségrégation spatiale sous ses diverses formes (fonctionnelles, sociales, etc.) par la priorité donnée au redéveloppement urbain; il s'oppose ainsi fondamentalement à l'étalement urbain ».

(Ouellet, 2006: 176)

CONTEXTES D'UTILISATION

« De nombreux défenseurs de la santé publique ont recommandé le *smart growth* comme une solution potentielle au problème de l'étalement urbain. [...] Le *smart growth* a initialement été conceptualisé comme une alternative esthétique à l'étalement urbain, qui offrirait aux résidents une bonne qualité de vie et la commodité des services locaux. Mais elle a aussi de nombreux bénéfices potentiels pour la santé, tels que la diminution de la pollution de l'air, des accidents de véhicules motorisés, de la mortalité des piétons, et l'augmentation de l'exercice physique.

(Resnik, 2010, *traduction libre*)

« L'intention générale du *smart growth* est de réduire le développement dans les zones écologiquement sensibles en limitant l'étalement du développement vers l'extérieur et en réorientant les investissements privés vers les zones urbaines. Les décisions locales qui façonnent et limitent l'utilisation des terres peuvent confronter les intérêts économiques étroits aux intérêts plus larges des organisations environnementales et ainsi impacter les décisions concernant le *smart growth* ».

(Hawkins, 2014: 2503, *traduction libre*)

« Les partisans du *smart growth* désignent les limitations de la croissance et les efforts réglementaires comme des moyens de conserver les coûts des routes, des égouts et d'autres infrastructures urbaines aussi bas que possible ».

(Caldwell, 2002, *traduction libre*)

REMARQUES

Le terme de *smart growth* est né dans les années 60, en même temps que les théories de gestion de l'urbanisation, puis a trouvé son sens actuel à la fin des années 80, lors de l'émergence du principe de développement durable (Gillham, 2002).

Le *smart growth* supporte la croissance, mais tout en reconnaissant qu'elle peut avoir des impacts négatifs sur la qualité de vie, à moins de suivre des principes « guides ». Ce principe peut être considéré comme l'équivalent américain du développement urbain durable et préconise donc un urbanisme basé sur les principes d'urbanisation dense, de mixité des fonctions, de création de quartiers conviviaux, mettant en avant les interactions sociales, et aussi favorables aux modes de transport doux et aux transports en commun. Cela prend aussi en compte des enjeux sociaux, comme une offre de logements variés et financièrement accessibles.

La notion de *smart growth* est fortement liée à la notion de nouvel urbanisme, puisqu'elles partagent la même vision de l'aménagement, mais elles ne doivent pas être confondues pour autant. Le *smart growth* est plutôt un concept global de développement, impliquant des politiques et des initiatives publiques. Le nouvel urbanisme, en revanche, correspond à une échelle d'intervention davantage locale. Son objectif est plutôt de changer le visage de la croissance que de la contrôler, contrairement au *smart growth*. Une certaine complémentarité existe donc entre ces deux concepts (Ouellet, 2006).

Ce concept se construit en opposition à l'étalement urbain et aux principes de l'urbanisme des années 60 qui prônait le tout-voiture. L'utilisation du mot *smart* sous-entend ainsi que ces principes, qui demeurent d'actualité dans les banlieues d'Europe comme d'Amérique, sont de développement « non intelligent ». La connotation du terme employé renvoie tout de suite à une notion de marketing urbain. Ainsi, l'étude d'Ouellet (2006: 188) fait ressortir « une forte adhésion actuelle des pouvoirs publics responsables aux principes et aux théories du *smart growth* ». Ce concept a ainsi été à la base du développement de Portland, en Oregon, qui est à de nombreux égards cité comme un exemple de ville durable aux États-Unis. La municipalité a mis en place de nombreuses initiatives visant à s'engager dans un développement plus durable et écologique. Parmi ces mesures on retrouve la création d'une « limite » à l'urbanisation (*a strict urban sprawl boundary*) ou la création de systèmes de transports en commun desservant les banlieues. Les résultats semblent concluants, car la ville est décrite comme agréable à vivre, un des objectifs du *smart growth*, et a été plébiscitée par de nombreux médias en tant que « ville verte » (Grist magazine, Move par exemple).

Le principe de *smart growth* a donné lieu à la création d'un réseau d'organisations qui cherchent à promouvoir ces principes dans chaque état américain (création du réseau *smart growth* en 1996). Bien que très populaire depuis les années 1990, le mouvement apparaît parfois difficile à mettre en place et semble s'essouffler. Ceci s'explique notamment par la diversité des parties prenantes. En effet, c'est un concept qui implique de nombreuses professions et personnes (promoteurs, environnementalistes, défenseurs de la santé publique, propriétaires, etc.). De ce fait, les intérêts de ces différents acteurs sont souvent divergents et compliquent le processus de mise en place des politiques locales (Resnik, 2010).

De plus, plusieurs critiques et potentiels effets négatifs dus aux principes du *smart growth* sont mentionnés par Resnik (2010) dans son article. Par exemple, la densification et l'implantation d'espaces commerciaux, induisant un fort trafic automobile, dans des zones initialement peu denses, pourraient entraîner une baisse d'attractivité de ces secteurs et donc une baisse de la valeur du foncier présent au départ. D'un point de vue environnemental, cela pourrait aussi entraîner la disparition d'anciens espaces verts. Par ailleurs, l'implantation de zones récréatives, de services, etc. pourrait au contraire augmenter l'attractivité d'une zone, et ainsi le prix de l'immobilier et donc y diminuer l'offre en logement à des prix abordables.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Caldwell, B. (2002). Portland a city of smart growth. *The Masthead, Summer, 54*(2), p. 29(2).
- Davia, C. (2015, 16 mars). *What is smart growth?* Repéré à <http://smartgrowth.org/what-is-smart-growth/>
- Gillham, O. (2002). *The limitless city: A primer on the urban sprawl debate*. Washington, D.C: Island Press.
- Hawkins, C. (2014). Competing interests and the political market for *smart growth* policy. *Urban Studies, 51*(12), 2503-2522.
- Ouellet, M. (2006). Le *smart growth* et le nouvel urbanisme : synthèse de la littérature récente et regard sur la situation canadienne. *Cahiers de géographie du Québec, 50*(140), 175-193.
- Resnik, D. (2010). Urban sprawl, smart growth, and deliberative democracy. *American Journal of Public Health, 100*(10), 1852-1856.

SNECKDOWN

Zoé Sabourin

DÉFINITION

« Les *sneckdowns* sont des avancées de trottoir créées par le passage des voitures dans la neige fondante. Ils mettent en évidence l'excès d'asphalte qui pourrait être réutilisé pour améliorer les aménagements urbains afin de ralentir la circulation des véhicules et de rendre la marche plus sûre ».

(Aaron, B., 2016, Streetblogs, *traduction libre*)

CONTEXTES D'UTILISATION

« Après une tempête de neige, un certain nombre de motifs apparaissent graduellement sur le sol. Plutôt que d'utiliser toute la largeur de la route, les véhicules ont tendance à emprunter la route la plus sûre aux coins d'une intersection glissante. Lorsque les chasse-neiges dégagent les routes, ils laissent de gros tas au bord des routes et aux carrefours, que les véhicules doivent contourner. Enfin, les piétons empruntent également leur propre chemin optimal dans la neige. Le résultat est le type d'avancée enneigée, ou *sneckdown*, présent sur la photo ».

(P.H., 2014, The Economist, *traduction libre*)

« La neige fait ce que les ingénieurs de la circulation ne font pas : rétrécir les rues, ralentir les gens. Cela montre les endroits où les conducteurs et les gens ne vont pas. Cela crée des *snowy neckdowns* ou des *sneckdowns* ».

(Alter, L., 2018, Treehugger, *traduction libre*)

« Un nouveau terme préféré parmi les designers urbains est *sneckdown*. C'est ce qui se passe dans les villes du nord quand il neige, et que les traces de pneus dans la rue montrent à quel point les véhicules ont besoin de peu d'espace pour se déplacer dans les virages ».

(Speck, J., 2018: 162, *traduction libre*)

REMARQUES

Clarence Eckerson, directeur de Streetfilm, une organisation qui publie des courts métrages sur les pratiques de transport intelligent, est le premier à avoir mis un mot sur ce phénomène en 2006. Il a utilisé l'expression « *snowy neckdown* » – avancée enneigée du trottoir. La contraction *sneckdown* a été utilisée pour la première fois par Aaron Naparstek, le fondateur de Streetblog, en 2013. Eckerson décrit ce phénomène comme le papier calque de la nature ("nature's tracing paper").

Toutefois, la capacité de la neige à calmer la circulation aux intersections avait déjà été remarquée dans les années 1990, et l'organisme Transportation Alternative a même publié un article sur ce phénomène au début des années 2000, sans toutefois lui donner un nom particulier (Aaron, B., 2016; Eckerson, C., 2014).

On peut remonter encore plus loin, dans les années 1980, pour trouver un précurseur à cette idée d'utiliser les traces dans la neige pour optimiser l'espace urbain. En Australie, des planificateurs en transport ont utilisé de la farine pour recouvrir la route à certaines intersections et ainsi utilisé le tracé de véhicule pour améliorer les intersections (P.H., 2014, *The Economist*).

Aujourd'hui, et depuis la création du hashtag #*sneckdown* par Aaron Naparstek, un engouement pour ce phénomène est apparu et de nombreuses personnes postent des photos sur les réseaux sociaux lors d'importantes chutes de neige. Ceci est particulièrement valable dans le nord-est des États-Unis, mais tend à se démocratiser.

Le terme *sneckdown* est encore très récent et principalement présent de manière informelle sur les réseaux sociaux et les blogues et sites Web dédiés au transport intelligent. Pourtant, il apparaît de plus en plus dans les réflexions sur l'apaisement de la circulation. La majorité des villes accordent encore une place prépondérante à la voiture, au détriment des autres modes de transport, et les auteurs voient la neige et les *sneckdowns* comme une opportunité de réduire efficacement, et de manière optimisée, l'espace dédié aux voitures et leur vitesse (Colville-Andersen, M. 2018).

EQUIVALENT

Français : *améneigement*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Aaron, B. (2016). Who's Up for Sneckdowns? *Streetsblog*. Repéré à <https://nyc.streetsblog.org/2016/01/22/whos-up-for-sneckdowns/>
- Alter, L. (2018). What the Heck Is a Sneckdown? *Treehugger*. Repéré à <https://www.treehugger.com/what-heck-sneckdown4850554>
- Colville-Andersen, M. (2018). *The Arrogance of Space*. In M. Colville-Andersen, *Copenhagenize : The Definitive Guide to Global Bicycle Urbanism*. Island Press/Center for Resource Economics. Repéré à https://doi.org/10.5822/978-1-61091-939-5_9
- Denis, M. (2020). « Améneigement », *ces espaces urbains perdus*. Radio-Canada.ca. Repéré à <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1641882/ameneigement-sneckdown-espaces-urbains-perdus-neige-quebec>
- Eckerson, C. (2014). *Streetfilms | The Complete Origin of the #Sneckdown*. Repéré à <http://www.streetfilms.org/the-complete-origin-of-the-sneckdown/>
- P.H. (2014). Undriven snow. *The Economist*. Repéré à <https://www.economist.com/babbage/2014/02/13/undriven-snow>
- Speck, J. (2018). *Place Neckdowns at Wide Crossings*. Dans J. Speck, *Walkable City Rules : 101 Steps to Making Better Places*. Island Press/Center for Resource Economics. Repéré à https://doi.org/10.5822/978-1-61091-899-2_68

SUBURBANISME

Apolline Sénéchal

DÉFINITIONS

« Corpus des expériences et des dispositifs d'aménagement (paysagers, architecturaux, infrastructurels et géotechniques) spécifiquement développés dans les *suburbie*, et à travers lesquels ces dernières ont pu façonner leurs espaces et leurs physionomies propres.

Discipline de projet d'abord inspirée par les situations suburbaines, et où la hiérarchie traditionnellement instaurée par l'urbanisme entre programme et site (d'après la logique de commande qui prévaut en architecture) est inversée, le site devenant l'idée régulatrice du projet.

Hypothèse théorique et critique, pas forcément exclusive de sa réciproque, qui regarde l'aménagement comme un mouvement qui va « du dehors vers le dedans », des environs vers la ville. Par extension : approche historiographique qui envisage ces expériences suburbaines, leurs dispositifs paysagers et en particulier leurs jardins comme d'authentiques laboratoires de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire ».

(Marot, 2010: 15)

CONTEXTES D'UTILISATION

« Le **suburbanisme** peut être décrit comme une démarche de projet qui trouve son programme dans le site en question, où l'invention du programme est entièrement relative à l'exploration et à la représentation du site, le sururbanisme, lui, peut-être défini comme l'approche exactement inverse : une démarche de projet qui trouve son site dans le programme, où le site est littéralement produit à travers la manipulation, le déploiement et la représentation du programme (de ses strates, de ses contradictions), et où le programme est donc envisagé, façonné et construit *comme* site, toutes les techniques de la cartographie et de l'analyse topographique étant transposées en outils de conception ».

(Marot, 2010: 14)

REMARQUES

En 1978 Rem Koolhaas publie un livre emblématique intitulé *Delirious New-York*, qui peut être considéré aujourd'hui comme le manifeste du *sururbanisme*, c'est-à-dire d'un programme qui fabrique le site, donnant naissance à la fameuse réplique « *Fuck the context!* ». L'architecture moderne est perçue comme le reflet de nos sociétés capitalistes, considérées comme les responsables de la destruction de tout contexte urbain. Selon Augustin Berque, l'époque de l'architecture moderniste a amené une réduction du monde par une universalité des architectures et des milieux. D'un coup, nous avons pu retrouver les mêmes architectures, partout sur la planète, sans considération au contexte, amenant à une déconnexion avec la Terre (Berque. 2018).

Si le terme « sur-urbanisme » n'est pas toujours employé sous cette forme, il représente la manière dont nos villes se construisent d'après Sébastien Marot. Cependant, cette manière de faire la ville n'est pas sans conséquence et aseptise nos territoires : « Trop d'endroits, trop de régions des villes et des territoires, brutalement réquisitionnés et remembrés au

nom des impératifs et des commodités d'un présent sans étoffe, sont tous les jours aplatis, lissés, réduits aux deux dimensions d'une piste d'atterrissage. Le résultat le plus patent de ces reconfigurations – quel que soit par ailleurs le confort spatial qu'elle offrent aux programmes qui les ont motivées – est que leurs habitants ou ceux qui les fréquentent parviennent de plus en plus difficilement à y spatialiser leurs pensées, leurs songes ou leurs émotions » (Marot, 2010: 131).

Face à ce constat, Sébastien Marot développe la notion de « *sub-urbanisme* » considérant le paysage comme la matrice du projet et le programme comme un moyen de le représenter, prônant l'importance la mémoire des lieux (Marot, 2010).

Pour ce faire, il s'appuie notamment sur les écrits d'André Corboz qui considère le territoire comme un palimpseste. Selon lui, pour construire les villes et les lieux habités il est primordial de comprendre de quelle manière ils se sont formés, sur quels modèles, avec quels outils et grâce à quels imaginaires. Le territoire est un véritable artefact, un support d'écriture et de réécriture qui ne cesse d'être raturé. Comprendre l'écriture d'un lieu c'est alors « se donner la chance d'une intervention plus intelligente » (Corboz, 2001:228).

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Berque, A. (2018). *Pour une architecture paysagère. Descendre des étoiles, ou monter de la Terre?* Belgique. Repéré à <http://ecoumene.blogspot.com/2018/06/pour-une-architecture-paysagere.html>
- Corboz André, et Marot Sébastien. (2001). *Le territoire comme palimpseste et autres essais*. Éditions de l'Imprimeur.
- Koolhaas, R. (2002). *New york délire : un manifeste rétroactif pour manhattan*. Montréal : Éditions Parenthèses.
- Marot, S. (2010). *L'art de la mémoire, le territoire et l'architecture* (Ser. Penser l'espace). Éditions de la Vilette.
- Marot, S. (2008). *Exile on main street, un manifeste relatif du sub-urbanisme*. Repéré à <https://www.pavillon-arsenal.com/fr/arsenal-tv/conferences/paysages/8866-sebastien-marot.html>

TERRAIN VAGUE

Bahareh Eshraghi

Anna Maes

DÉFINITIONS

« Terrain à proximité d'une agglomération qui n'est ni cultivé ni construit ».

(Terrain vague, s. d.)

« Le **terrain vague** selon la définition courante est un lieu vide de cultures et de constructions dans une ville ou un faubourg, un espace indéterminé, sans limites précises. C'est aussi un lieu apparemment oublié où paraît prédominer la mémoire du passé sur le présent, un lieu obsolète où certaines valeurs résiduelles se maintiennent malgré une désaffectation complète du reste de l'activité urbaine, un lieu qui est en définitive exogène et étrange; en retrait du circuit des structures productives de la cité, une île intérieure inhabitée, improductive et souvent dangereuse, à la fois en marge du système urbain et partie constituante à part entière. Il apparaît enfin comme la contre image de la cité, autant dans le sens de sa critique que dans celui de l'indice de son possible dépassement. [...] La relation entre l'absence d'utilisation et le sentiment de liberté est fondamentale pour saisir toute la puissance évocatrice et paradoxale du terrain vague dans la perception de la ville contemporaine. Le vide c'est l'absence, mais aussi l'espérance, l'espace du possible. L'indéfini, l'incertain; c'est aussi l'absence de limites, une sensation presque océanique pour reprendre le terme de Freud, l'expectative de la mobilité et de l'errance. [...] La présence du pouvoir invite à la fuite de son emprise totalitarisme, le confort sédentaire appelle au nomadisme non protégé, enfin l'ordre urbain appelle à l'indéfini du terrain vague, véritable indice territorial du questionnement esthétique que soulève la problématique de la vie sociale contemporaine ».

(De Solá-Morales Rubió et Levesque, 1995: 27-28)

CONTEXTES D'UTILISATION

« [...] Sansot relate ainsi les expériences cheminatoires particulières de quelques figures de marcheurs que sont les enfants, les amoureux, les militaires ou encore les légionnaires : le mouvement de la rue importe à l'enfant au point qu'il ne varie guère ses actions avec les saisons : il s'assoit, seulement, plus volontiers avec les beaux jours [...]. En groupe, ils délimitent, par des tracés à la craie, par des repères reconnus de tous, leur espace. Il fait bon y demeurer parce qu'ils y organisent leur propre monde, à l'abri des adultes. Ils y descendent (c'est-à-dire qu'ils y dévalent) dès qu'ils en ont la possibilité [...]. Point n'est besoin du **terrain vague**, il suffit que la rue ne soit pas trop mouvementée, qu'ils puissent disposer d'un rebord de fenêtre, de quelques marches, d'un enfoncement. Par leur immobilité, ils freinent le mouvement de la ville et, en créant ainsi une zone de repos, ils favorisent des courants, des contre-courants précieux ».

(Sansot, 1996: 140, cité dans Thomas, 2007:18)

« En 1921, le mouvement DaDa lance son premier meeting sur la rive gauche de Paris, à Saint Julien le Pauvre. Le but : apporter une vision différente de Paris, une mise en valeur du *banal*. Chaque participant au meeting choisit un lieu qu'il veut présenter et prépare des documents. Cette présentation n'est pas comme les autres : il s'agit de présenter les choses poétiquement, sensiblement. [...] Chaque personne fait appel à sa mémoire, à la psychologie. Après cette visite, il ne reste aucune trace dans l'espace, mais une trace écrite sous forme de publication. Un manuel de description d'une visite. Il s'agira de la seule visite réelle qu'il y aura, mais il y aura encore trois publications, relatant des visites fictives dans d'autres endroits de [...] Paris. Mais cette démarche a permis de mettre en lumière, par leur rassemblement, un lieu abandonné du quartier : un **terrain vague** devant une église délaissée ».

(Careri, 2013)

« Pour l'homme qui marche, le **terrain vague** est d'abord une terre parcourue, au sein de la ville ou au-delà de ses bords. Un morceau de la terre déjà là avant lui, mais qu'il sort de son enfouissement ou de son rejet, la découvrant, la reconnaissant, l'inventant dans la déambulation. Ainsi, avec joie, je marche sur des traces, ouvre des chemins, regarde de petites vies, participe à l'instant d'une rencontre, tisse des liens multiples, sans but ».

(Pirson, 2011: 1)

« Deux visions opposées polarisent généralement le débat concernant ces espaces. La première consiste à s'insurger contre le désordre qu'ils représentent dans la ville; la seconde souligne au contraire leur intérêt potentiel comme espaces de liberté au sein d'un environnement urbain de plus en plus normalisé et policé. Selon le premier point de vue, les zones vacantes et indéterminées qui ponctuent le paysage urbain incarnent dégradation socio-économique et laisser-aller inadmissibles. Selon le second point de vue, le **terrain vague** incarne un contrepoids à l'emprise de l'ordre et de la consommation qui domine la ville. Espace offert aux appropriations créatives spontanées et aux pratiques informelles qui trouvent difficilement leur place dans des espaces publics de plus en plus assujettis à la logique du commerce, le **terrain vague** est ici le lieu propice à l'émergence d'une certaine résistance, un espace potentiellement ouvert à des modalités alternatives de vivre la ville ».

(Lévesque, 2002, *traduction libre*)

« La ville trouée peut devenir le laboratoire d'une intensification de l'expérience offrant de nouvelles opportunités à l'urbanité, si on ne persiste pas à vouloir la normaliser à tout prix. Le propos n'est pas ici de vouloir privilégier systématiquement le temporaire ou le sauvage au détriment du permanent et du planifié, mais bien de viser un amalgame actif de composantes hétérogènes qui élargissent l'étendue des modalités d'expérience. Cette optique semble encore sous-exploitée en aménagement où on a encore trop souvent tendance à créer des décors se suffisant à eux-mêmes, réprimant ou oubliant le rôle crucial des corps, la pluralité des registres matériels, la richesse de l'imprévu. Ce qui à l'inverse nous paraît important dans l'intervention urbaine, c'est sa capacité de partir de l'existant pour induire de nouvelles connexions au réel, de nouvelles manières de vivre et d'imaginer la ville. La problématique du **terrain vague** interpelle, bien au-delà de la question de son réaménagement, les manières d'aborder l'intervention urbaine aujourd'hui. À l'heure où l'instantanéité du maillage électronique bouleverse sans cesse notre perception du monde, prendre le **terrain vague** comme matériau c'est travailler à

construire avec l'indéterminé pour induire des dynamiques hybrides au diapason des enjeux de notre temps ».

(Lévesque, 2002, *traduction libre*)

REMARQUES

Le terme *terrain vague* reste plutôt vaste dans sa définition, ne serait-ce qu'au niveau de l'échelle, par exemple. On entend par terrain vague un espace aux caractéristiques incertaines, aux limites floues qui ont échappé à l'urbanisation, mais qui reste à proximité de celle-ci. C'est un concept difficile étant non défini dans le design à proprement dit. Il déchire l'image esthétique ou performante que la ville se donne d'elle-même, mais ne le fait pas en fonction d'un point de vue extérieur : il le fait en rusant avec ce qu'est la ville, en jouant avec ses tensions internes et ses propres contradictions. Ce que la ville délaisse et désinvestit. C'est ainsi que Pascal Nicolas de Strat, sociologue français, nomme « les arts de la ruse » les projets qui investissent ces espaces de questionnement.

Il reste beaucoup à explorer et à apprendre dans le mot **terrain vague**, car il offre la possibilité de donner forme à la fois, spatiale et sociale, à un phénomène urbain existant venant de l'indétermination.

EQUIVALENT

Français : *friche, interstice, espace délaissé, non-lieu, espace vide, espace abandonné*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Careri, F. (2013). *Walkscapes, la marche comme pratique esthétique*. Arles : Jacqueline Chambon, Actes Sud.

De Solá-Morales Rubió, I. et Lévesque, L. (1995). Urbanité interstitielle. *Inter*, 61, 27-28.

Thomas, R. (2007). La marche en ville : une histoire de sens. *L'espace géographique*, 1(36), 15-26.

Pirson, J.-F. (2011). *Terrain vague*. Repéré à <http://ba1atelier05.files.wordpress.com/2011/09/jf-pirson.pdf>

Lévesque, L. (2002). *The « terrain vague » as material : some observations*.

Repéré à http://www.amarrages.com/textes_terrain.html

Terrain vague (s. d.). Dans *Dictionnaire Larousse en ligne*.

Repéré à <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/vague/80915>

Terrain (s. d.). Dans *Dictionnaire l'Internaute en ligne*.

Repéré à <http://www.linternaute.com/dictionnaire/fr/definition/terrain/>

Vague (s. d.). Dans *Dictionnaire l'Internaute en ligne*.

Repéré à <http://www.linternaute.com/dictionnaire/fr/definition/vague/>

TRANSIT-ORIENTED DEVELOPMENT (TOD)

Fannie Pilon-Millette

DÉFINITIONS

« Collectivité intégrée comprenant un mélange compact et plurifonctionnel d'usages urbains articulés autour d'une infrastructure lourde de transport collectif, dans un design favorisant l'activité piétonne, la convivialité, la protection de l'environnement, l'utilisation efficace des infrastructures et des services publics ».

(Agence métropolitaine de transport, 2002)

« Un *Transit-Oriented Development* (TOD) est une communauté à usage mixte, comprise à l'intérieur d'une zone située à distance de marche (environ 600 mètres) d'une station de transport et d'un noyau commercial. Les TOD mélangent des zones résidentielles, commerces, bureaux, espaces ouverts et publics dans un environnement marchable, afin de faciliter les trajets en transports publics, à vélo, à pied ou en voiture pour résidents et employés ».

(Calthorpe, 1993: 56)

CONTEXTES D'UTILISATION

Un des grands paris d'aménagement du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) du Grand Montréal, entré en vigueur en mars 2012, est la réalisation de quartiers de type **TOD (Transit-Oriented Development)** autour des stations du réseau de transport en commun métropolitain structurant.

« En constante évolution depuis sa fondation, au début des années 1990, le quartier Bois-Franc, dans l'arrondissement de Saint-Laurent, s'appête à prendre de nouvelles couleurs. D'ici quelques mois, le secteur situé à proximité de la gare Bois-Franc y sera aménagé d'après les vertes principes du **Transit-Oriented Development (TOD)**. Le projet résidentiel TOD [...] sera l'un des premiers à y être construits ».

(Corriveau, 2015)

REMARQUES

Le concept d'aménagement TOD a été popularisé au début des années 1990 grâce à l'un des fondateurs du Nouvel Urbanisme l'architecte et urbaniste américain Peter Calthorpe (1993) dans son ouvrage *The new American Metropolis*. Il se veut une alternative conceptuelle au mode de développement dominant composé de la maison unifamiliale, du centre commercial et de l'auto pour assurer les déplacements.

Calthorpe définit le TOD comme « un concept encourageant le développement d'espaces de vie à usages mixtes (loisirs, emplois, commerces, résidences) et situés à proximité de services de transport collectif afin de limiter l'usage de l'automobile en milieu urbain. Il en résulte un secteur de développement à moyenne ou haute densité offrant plusieurs catégories de logements » (Carlton, 2007, cité dans Verde, 2013: 4).

La notion de *Transit-Oriented Development* aurait cependant des origines plus anciennes.

Elle a été abordée par l'urbaniste britannique Ebenezer Howard dans son ouvrage *Garden Cities of Tomorrow*. Dans un contexte de l'apparition du tramway électrique en Europe et des problèmes de surpeuplement que voit Londres, l'auteur a mis de l'avant le concept de *Development-Oriented Transit*. Il imagine des « cités-jardins » satellites au centre-ville et reliées entre elles par un réseau de transport bien établi. Elles sont économiquement indépendantes et elles fournissent aux résidents tous les services dont ils ont besoin dans un lieu où l'espace urbain et l'espace naturel sont résolument en symbiose (Carlton, 2007, cité dans Verde, 2013).

Le concept du TOD est aujourd'hui utilisé sur tous les continents. Plusieurs villes ont développé des collectivités respectant ses principes et ses objectifs. Parmi celles-ci, comptons : Kowloon Station (Hong Kong), Centrum Chodov (Prague, République tchèque), Gresham Station (Gresham, Oregon, États-Unis) et Union Station (Toronto, Canada).

EQUIVALENT

Français: *développement axé sur les transports en commun, aménagement axé sur les transports en commun (AATC)*

Anglais : *transit village, transit focused development, transit friendly development*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Agence métropolitaine de transport (2002). *Transit-oriented development - Principes et potentiel pour la région de Montréal. Présentation faite pour le BAPE.* Repéré à http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/du_vallon/documents/DD2.pdf

Calthorpe, P. (1993). *The next American metropolis : ecology, community, and the American dream.* New York : Princeton Architectural Press.

Communauté métropolitaine de Montréal (2016). *Quartiers TOD.* Repéré à <http://cmm.qc.ca/champs-intervention/amenagement/dossiers-en-amenagement/quartiers-tod/>

Corriveau, É. (2015, 18 avril). Des immeubles et un quartier bien pensés. *Le Devoir.* Repéré à <http://www.ledevoir.com/vivre/habitation/437656/le-projet-tod-condos-des-immeubles-et-un-quartier-bien-penses>

Verde, M. (2013). *La contribution du concept TOD (transit-oriented development) au plan environnemental* (mémoire de maîtrise en environnement, Université de Sherbrooke). Repéré à https://www.usherbrooke.ca/environnement/fileadmin/sites/environnement/documents/Essais_2013/Verde_M__2013-07-02_.pdf

TRAME VERTE ET BLEUE

Théo Champigny

DÉFINITIONS

« Un réseau d'espaces contenant des éléments linéaires qui est conçu, planifié et géré à différentes fins : écologiques, récréatives, culturelles, esthétiques ou tout autre objectif compatible avec la notion d'usage durable du territoire ».

(Ahern, 1995: 134, *traduction libre*)

« Réseau écologique cohérent, à l'échelle du territoire national, pour permettre aux espèces animales et végétales de circuler, de s'alimenter, de se reproduire, de se reposer... En d'autres termes, d'assurer leur survie, et permettre aux écosystèmes de continuer à rendre à l'homme leurs services ».

(Agence du développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise, s. d.)

CONTEXTES D'UTILISATION

« La notion de **trame** ne peut être seulement définie par rapport à des objets, mais aussi par rapport à des fonctionnalités qu'on lui prête. Il s'agit donc d'une notion appartenant à un discours politique tout en s'appuyant sur la matérialité du territoire (forêt, bocage, terres agricoles, etc. selon le contexte propre à chaque territoire ».

(Cormier, 2010: 2)

« Inspirée du concept de *ceinture verte* en place ailleurs au pays et dans le monde, la **Trame verte et bleue** du Grand Montréal sera mise sur pied en collaboration avec de nombreux partenaires afin de mettre en valeur des milieux naturels protégés ainsi que les éléments du paysage et du patrimoine bâti qui sont des symboles forts de l'identité du Grand Montréal ».

(Communauté métropolitaine de Montréal, 2013: 8)

REMARQUES

Le concept de **trame verte** a tout d'abord été développé par le paysagiste Frederick Law Olmsted (1822-1903) avec sa vision des avenues promenades, les *parkway*, considérés par le chercheur Julios Fabos (1995) comme le père des Greenway aux États-Unis. Olmsted est à l'origine de nombreux aménagements paysagers, notamment la création du système de parc de la ville de Boston et il revendiquait le libre accès à la nature sans aucune discrimination pour le bien-être de l'individu.

« C'est un concept qui sera repris peu après en France par Jean-Claude-Nicolas Forestier (1861-1930) quand il affirmait la nécessité de « *penser le développement urbain à partir d'un système de parcs* qui recouvre des espaces divers allant des *grandes réserves et paysages protégés* aux *terrains de récréation* en passant par les *avenues-promenades*, les *parcs suburbains*, les *grands parcs urbains*, les *petits parcs*, les *jardins de quartier* (Grandes villes et

système de parcs, 1908) (Cormier, 2011 : 51). Il estimait donc qu'il fallait mettre en place une continuité verte dans la ville en créant un réseau d'espaces végétalisés qui constituerait « des voies d'accès et de communication agréables » (Cormier, 2011 : 52).

Dans les années 1970, les recherches scientifiques ont mis en avant les avantages des corridors écologiques afin d'enrayer la perte de biodiversité. Cette notion est largement développée par les scientifiques et aménageurs à l'international sous le terme de *greenway*, notamment aux États-Unis, en Grande-Bretagne, en Italie, au Portugal ou encore au Japon (Cormier, De Lajartre et Carcaud, 2010).

« En 1995, dans une dynamique de développement de l'écologie politique, les ministres européens de l'Environnement développent à Sofia la Stratégie paneuropéenne de la diversité biologique et paysagère concernant la restauration d'un réseau écologique pour l'Europe et le continent eurasiatique » (Cormier, 2011). C'est à la suite du sommet mondial de Rio en 1992 que le terme de développement durable est développé et que l'on applique celui de **trame verte** comme « une illustration concrète de la prise en compte de la notion de développement durable dans l'aménagement de la ville » (Cormier, 2011 : 56).

Pour certains, l'objectif est principalement d'ordre écologique (favoriser la biodiversité, la circulation des espèces...) où la trame verte vise à renforcer la biodiversité par la protection et la mise en réseau des espaces naturels sensibles (Cormier, De Lajartre et Carcaud, 2010). Alors que pour d'autres, la volonté de favoriser un cadre de vie de qualité prédomine (limiter l'étalement urbain, conserver des espaces de nature à proximité des habitations, favoriser l'installation d'espaces récréatifs...). Les fonctions attribuées aux trames vertes ne cessent de se multiplier : écologiques (biodiversité végétale ou animale, puits de carbone), barrières (épuration de l'eau, prévention des risques d'inondation), identités paysagères, récréatives et économiques (ressource en bois, tourisme) (Banzo et Prost, 2009).

Dans l'espace, la **trame verte et bleue** peut prendre bien des formes et des aspects à partir du moment où un réseau est créé. En effet, elle peut se développer selon une forme linéaire avec, par exemple, la végétalisation de grands boulevards, mais elle peut également se développer selon une forme en pointillé ou selon ce que l'on appelle des « pas japonais ». Il s'agit ici d'une métaphore rappelant les pierres espacées formant un chemin dans les jardins d'inspiration japonaise. Ici, cela correspond à la création de différents *patch* végétaux ou aquatiques sans lien direct entre eux, mais permettant d'assurer une liaison pour les animaux en passant de l'un à l'autre.

À une époque où la prise en compte environnementale est systématique à tout projet en urbanisme, la trame verte et bleue s'impose comme une facette obligatoire de ces projets. Le végétal est devenu un nouvel outil d'aménagement qui aujourd'hui modifie grandement le visage des villes au titre d'une approche écologique de l'aménagement, mais également d'une amélioration du cadre de vie de ses habitants.

EQUIVALENT

Anglais : *greenway, green and blue network*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise (ADEUS). (s. d.). *Trame verte et bleue*. Repéré à <http://www.adeus.org/glossaire/trame-verte-et-bleue>

Ahern, J. (1995). Greenways as a planning strategy. *Landscape and urban planning*, 33(1-3), 131-155.

Andresen, T., de Aguiar, F. B. et Curado, M. J. (2004). The Alto Douro Wine Region Greenway. *Landscape and urban planning*, 68(2-3), 289-303.

- Asakawa, S., Yoshida, K. et Yabe, K. (2004). Perceptions of urban stream corridors within the greenway system of Sapporo, Japan. *Landscape and urban planning*, 68(2-3), 167-182.
- Banzo M. et Prost D. (2009). *Aménagements paysagers et renouvellement urbain dans la périphérie bordelaise*. Repéré à <https://mappemonde-archivage.mgm.fr/num21/articles/art09101.html>
- Calenge, C. (1997). De la nature de la ville. *Annales de la recherche urbaine*, 74, 12-19.
- Calenge, C. (2003). Idéologie verte et rhétorique paysagère. *Communication*, 74, 33-47.
- Communauté métropolitaine de Montréal (2013). *La trame verte et bleue du Grand Montréal*. Repéré à http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/pmad2012/documentation/20130228_fascicule_trameVerteBleue.pdf
- Cormier, L., De Lajartre, A. B. et Carcaud, N. (2010). La planification des trames vertes, du global au local : réalités et limites. *Cybergeo : European Journal of Geography*, 504. Repéré à <http://journals.openedition.org/cybergeo/23187>
- Cormier, L. (2011). *Les trames vertes : discours et/ou matérialités, quelles réalités?* Repéré à <https://halshs.archives-ouvertes.fr/tel-00640049/document>
- Donadieu, P. (2003). La construction contemporaine des villes-campagnes, de l'utopie aux réalités. *Revue de la société française d'histoire urbaine*, 2(8), 157-170.
- Fabos, J. G. (1995). Introduction and overview: the greenway movement, uses and potentials of greenways. *Landscape and urban planning*, 33(1-3), 1-13.

TRANSCALAIRE

Marie-Pier Côté

DEFINITION

« Phénomène transcalaire : qui intéresse toutes les échelles géographiques. ».

(Raffestin, 1984: 158)

CONTEXTES D'UTILISATION

« L'avènement des réseaux spécialisés, circulation d'un côté et communication de l'autre, a contribué à modifier les rapports de pouvoir. Par la multiplicité des réseaux, on s'assure le contrôle des nœuds et des mailles. Ces invariants territoriaux, invariants dans le sens qu'ils sont toujours présents, sont repérables à toutes les échelles et par conséquent sont « **transcalaires** ». ».

(Raffestin, 1985)

« La rencontre de l'espace et du pouvoir est donc **transcalaire**. Elle intéresse tout autant les microrégions que les macro-régions, tout autant les communautés élémentaires que les sociétés nationales. Le déploiement du pouvoir dans l'espace se traduit par une séquence du type : intention, stratégie, application, modification et champ de pouvoir. ».

(Raffestin et Turco, 1984: 48)

« L'approche multiscale fait place à l'approche **transcalaire** dès lors que sont analysées les interactions des échelles à travers les échanges matériels et immatériels difficiles à identifier en emboîtant classiquement les échelles ».

(Labinal, 2019: 101)

REMARQUES

Le mot **transcalaire** est défini par Claude Raffestin, géographe et professeur à l'Université de Genève qui s'intéresse principalement aux rapports de pouvoir en géographie. Le mot **transcalaire** est utilisé comme processus relationnel dans la notion d'échelle (Verdier, 2004: 28). Par contre, le terme n'est pas exhaustif à la notion d'échelle géographique puisque les formes géographiques dépendent de la dynamique scalaire. Ainsi, les relations interscalaires prennent compte simultanément et parallèlement des différentes échelles (Forriez, 2010).

Étymologie :

Trans: Du latin *trans*, qui signifie « par-delà, au-delà » (Trans, s. d.).

Scalaire: Du latin *scalaris*: « qui ressemble à une échelle » par l'intermédiaire de l'anglais *scalar* » (Scalaire, s. d.).

EQUIVALENT

Anglais: *transcalar*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Forriez, M. (2012). *Caractérisation formelle des structures multiéchelles géographiques en relativité d'échelle: exemples en géographie physique, géographie urbaine, géo histoire et géographie du peuplement*. Université d'Avignon. Repéré à <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00691773>
- Labinal, G. (2019). Chapitre 15. Jeux et enjeux d'échelles. Dans : P. Clerc, F. Deprest, G. Labinal et D. Mendibil (Dir), *Géographies: Épistémologie et histoire des savoirs sur l'espace*, 97-102. Paris : Armand Colin.
- Raffestin, C. (1984). *La diffusion*. In Bailly Antoine. *Les concepts de la géographie humaine*. Paris : Masson.
- Raffestin, C. Et Turco, A. (1984). *Espace et pouvoir*. In: Bailly Antoine (Ed.) *Les concepts de la géographie humaine*. Paris : Masson. Repéré à <https://archive-ouverte.unige.ch/unige:4417>
- Raffestin, C. (1985). Marxisme et géographie politique. *Cahiers de géographie du Québec*, 29 (77), 271-281. Repéré à <https://doi.org/10.7202/021723ar>
- Scalaire. (s. d.). Dans le dictionnaire *Usito en ligne*. Repéré à https://usito.usherbrooke.ca/lexies?d=scalaire_2.ad
- Trans. (s. d.). Dans le dictionnaire *Usito en ligne*. Repéré à <https://usito.usherbrooke.ca/définitions/trans->
- Verdier, N. (2006). L'échelle dans quelques sciences sociales. Petite histoire d'une absence d'interdisciplinarité. O. Orain, D. Pumain, C. Rozemblat, N. Verdier. *Échelles et temporalités en géographie*, 2, 25-56. Repéré à <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00104485>

URBANISME TACTIQUE

Pietra Cavalcante

Marc-André Fortin

DÉFINITION

Lydon, Bartman, Woudstra et Khawarзад (2011: 1-2, *traduction libre*) donnent cinq caractéristiques principales à l'**urbanisme tactique** :

- Une approche volontariste dans l'optique d'instiguer le changement;
- Des solutions locales aux défis de planification locale ;
- Un engagement à court terme et des attentes réalistes;
- De faibles risques avec un grand potentiel de retombées; et
- Le développement du capital social et l'élaboration d'outils de concertation entre les instances publiques, privées et les organismes à but non lucratif

CONTEXTES D'UTILISATION

« L'**urbanisme tactique** est la manière dont la plupart des villes se sont construites. En particulier dans les pays en développement, explique Lydon. Cela se réalise étape par étape, pièce par pièce ».

(Berg, 2012, *traduction libre*)

« Grâce à ce site internet et au *Urban Times*, 2012 débuta et se termina avec l'**urbanisme tactique** nommé une des meilleures tendances 2012 en matière d'urbanisme ».

(Lydon, 2012, *traduction libre*)

REMARQUES

Le terme a émergé il y a une quinzaine d'années, mais il a surtout pris sa pleine signification pendant les cinq dernières années. Il découle d'un contexte particulier : la crise économique, l'évolution démographique des villes et l'utilisation croissante des réseaux sociaux sur internet. Tous ces facteurs favorisent les interventions très ponctuelles de l'urbanisme tactique (Boutleux, 2012).

« Améliorer la qualité de vie de nos villes passe naturellement par l'échelle de la rue, de l'îlot et du bâtiment. Alors que les interventions à grande échelle ont déjà fait leurs preuves, les améliorations à petite échelle sont perçues de plus en plus comme un moyen d'augmenter les retombées socio-économiques. Cette approche permet à des acteurs locaux de tester de nouveaux concepts avant que ceux-ci ne soient mis en application par des politiques et des financements urbains et métropolitains » (Lydon, Bartman, Woudstra et Khawarзад, 2011: 1, *traduction libre*).

Les bases du *tactical urbanism* sont composées d'un petit réseau d'acteurs qui, de façon concertée et relativement spontanée, agissent directement sur l'environnement physique urbain. Il s'agit donc d'une « troupe » (comme l'évoque l'étymologie de *tactique*) qui concourt à améliorer le niveau de vie à l'aide de ressources locales, *via* des acteurs

indépendants. Souvent, les interventions dénotent un souci d'esthétisme et un rendu artistique. Elles agissent à la fois comme vitrine pour les artistes locaux et comme incitatifs à joindre le mouvement.

Le terme a émergé suite au rayonnement des premières initiatives réalisées sur la côte ouest-américaine. Le Parking Day de San Francisco, une des premières *tactiques* réalisées en 2005, s'est répandu et a généré plusieurs idées nouvelles (Rebar group, s. d.). De fil en aiguille, des interventions ponctuelles dans les villes américaines ont vu le jour; toutes ont contribué à la vitalité des quartiers et à l'embellissement. C'est par la suite que le terme chapeau de *tactical urbanism* a été associé à l'ensemble de ces interventions où les citoyens sont les acteurs des transformations urbaines.

Le concept se résume en cette simple idée, le *do it yourself* (DIY), qui implique de se concentrer sur des interventions à petite échelle et facilement réalisables afin de soigner le tissu urbain dévitalisé et embellir le paysage. Ces interventions doivent être perçues comme une alternative aux méga-interventions urbaines qui nécessitent de lourds investissements municipaux et de longues procédures administratives. En revanche, les interventions ponctuelles prônées par **l'urbanisme tactique** posent la question de la pérennité, notamment lorsqu'elles ne sont pas récupérées par les pouvoirs publics.

Notons finalement que l'ensemble de ces *tactiques* sont sous-tendues par une large diffusion des initiatives sur les réseaux sociaux et sur le web afin que celles-ci deviennent reproductibles dans d'autres villes.

Étymologie :

Urbanisme : dérive d'*urbanización*, terme forgé par Ildefonso Cerda en 1867, à partir de la racine latine *urbis* (ville) pour désigner une nouvelle science qu'il entreprend de fonder : celle de la production et de l'organisation de l'espace urbain. Urbaniser, de façon première, ce serait donc délimiter l'espace nécessaire à l'établissement et à l'organisation d'une communauté ou d'un groupe. Ce geste inaugure une différenciation entre un dehors et un dedans, entre l'espace de la nature et celui de l'homme (Choay et Merlin, 1988: 797).

Tactique : Adj. Masc. du grec *taktikos* « qui concerne l'arrangement spatial, l'organisation ou l'alignement d'une troupe ». Ensemble des moyens coordonnés que l'on emploie pour parvenir à un résultat (Tactique, 2010).

EQUIVALENT

Français: *acuponcture urbaine*

Anglais: *DIY urbanism, guerilla urbanism, pop-up urbanism, city repair*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Berg, N. (2012). *The Official Guide to Tactical Urbanism*. Repéré à <https://www.citylab.com/design/2012/03/guide-tactical-urbanism/1387/>

Boutleux, D. (2012). L'Urbanisme tactique [Reportage]. *Rennes, Ville et Métropole*. Rennes : Viva-Cités. Repéré à <http://metropole.rennes.fr/les-conferences-de-rennes-metropole/viva-cites/l-urbanisme-tactique/>

Cardinal, F. (2013, 6 mars). *Bibliothèques sauvages et urbanisme tactique* [Billet de blogue]. Repéré à <http://blogues.lapresse.ca/avenirmtl/2012/03/06/bibliotheques-sauvages-et-urbanisme-tactique>

Choay, F. et Merlin, P. (1988). *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Paris : Presses universitaires de France.

Heath, C. (2013). *Parking Day, Hayes Valley San Francisco*. Repéré à <http://www.luvnkaosmosaics.com/parking-day-hayes-valley-san-francisco.html>

- Lydon, M., Bartman, D., Woudstra, R et Khawarзад, A. (2011). *Tactical Urbanism: short term action, long term change*. Repéré à https://issuu.com/streetplanscollaborative/docs/tactical_urbanism_vol.1
- Lydon, M. (2012, 30 décembre). *Tactical Urbanism: A look back at 2012* [Billet de blogue]. Repéré à <https://www.planetizen.com/node/59977>
- Rebar group. (s. d.). *Park(ing) day*. Repéré à <http://rebargroup.org/parking-day/>
- Roadsworth (2003). *Footprint*. Repéré à <http://montrealgazette.com/news/local-news/montreal-diary-im-trying-to-change-what-im-known-for-artist-roadsworth-says>
- Tactique (2010). *Le Petit Larousse Illustré*. Paris, France : Larousse.

URBANISME TRANSITOIRE

Julie Gaillet

DÉFINITION

« L'**urbanisme transitoire** englobe toutes les initiatives qui visent, sur des terrains ou bâtiments inoccupés, à réactiver la vie locale de façon provisoire, lorsque l'usage du site n'est pas déterminé ou que le projet urbain ou immobilier tarde à se réaliser. ».

(Diguët et Zeiger . 2017)

CONTEXTES D'UTILISATION

« L'**urbanisme transitoire** dessine ainsi et peu à peu une nouvelle façon d'aménager et de programmer les espaces, en favorisant la mixité des usages, en permettant leur préfiguration avant la mise en œuvre d'un projet, en offrant des types d'espaces souvent non disponibles sur le marché, et en suscitant une participation citoyenne concrète dans l'aménagement des lieux de vie ».

(Diguët et Zeiger, 2017: 6)

« L'**urbanisme transitoire** ouvre des possibles pour des projets incertains et inventifs, se composant dans le temps. Il exige de la collectivité ou du propriétaire un minimum de « lâcher prise » afin que les occupants aient l'autonomie nécessaire pour inventer de nouveaux usages, imaginer des mixités fécondes et sortir de la ville standard ».

(IAU-IDF, 2018: 21)

REMARQUES

Depuis les années 2010, le concept d'**urbanisme transitoire** a connu un essor particulier, que ce soit dans la littérature scientifique, dans la sphère médiatique, dans le monde politique ou encore dans les milieux associatifs et publics. On peut attribuer à l'origine de ce terme la notion anglo-saxonne de tactical urbanism, née à San Francisco en 1995, à travers le mouvement Park(ing) Day, qui invitait les citoyens à se réapproprier l'espace public par des interventions activistes sur des places de stationnement (Gayet et Ung, 2019). L'appropriation des espaces urbains par les citoyens est un phénomène ancien. Les espaces vacants ou sous-utilisés des villes ont souvent été l'objet d'une réappropriation par des groupes d'individus, qui les ont transformés en espace « alternatif » ou « squat ». Dans la plupart des cas, cette réappropriation s'est faite de manière illégale. Ainsi, l'**urbanisme transitoire** peut être défini comme la forme institutionnalisée et encadrée de ce phénomène, en invitant les propriétaires fonciers et les personnes intéressées à se rencontrer et à se lier de manière contractuelle. En effet, cette entente est très avantageuse pour les propriétaires, puisque les espaces vacants représentent des coûts importants, comme les frais de gardiennage obligatoires ou ceux liés à l'entretien du site. De plus, une occupation transitoire permet d'améliorer l'image du site et dans certains cas, d'en augmenter sa valeur. En échange, ces espaces peuvent être loués de manière gratuite ou à des prix modiques, que ce soit à des associations ou à des petites entreprises émergentes (Bistoquet, 2018).

Le terme a été théorisé en France par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de l'Île-de-France, à la suite de la multiplication importante des projets transitoires dans la capitale française (Ginez, 2018). Bien qu'étroitement liés aux notions d'urbanisme éphémère et temporaire, certains aspects les différencient. En effet, l'éphémère et le temporaire désignent des aménagements provisoires, qui se déploient sur une durée très courte, en attendant qu'un projet particulier soit réalisé. Dans le cas de l'**urbanisme transitoire**, ce qui est temporaire influence grandement le futur projet et peut même en faire partie. Ainsi, le transitoire n'est pas seulement un stade d'« entre-deux », il contribue fortement à l'élaboration et à la mise en place d'un nouveau projet.

Dans de nombreux cas, les projets d'**urbanisme transitoire** sont liés à des projets artistiques. Pourtant, certains artistes se méfient de cette nouvelle forme d'urbanisme, par peur que leurs projets tombent dans un processus de marchandisation de la part des grands propriétaires fonciers. Il est donc important de définir les conditions au préalable et de penser l'urbanisme transitoire d'un point de vue social (Gayet et Ung, 2019).

Ainsi, si l'urbanisme transitoire est réalisé de manière participative et collaborative, et qu'il est pensé de manière transparente, il s'avère être un instrument de planification territoriale très pertinent dans des villes où l'espace se fait de plus en plus rare. Cependant, le concept d'**urbanisme transitoire** est encore récent dans la littérature scientifique, et un véritable travail de conceptualisation du terme est nécessaire. Son champ lexical est très élargi et regroupe parfois des projets très différents. De plus, il est important d'apporter une définition plus précise du terme, afin qu'il ne soit pas confondu avec des projets d'urbanisme éphémère ou temporaire. Alors que l'urbanisme transitoire est en train de s'opérer simultanément dans de nombreuses villes, il est indispensable de le documenter quantitativement et qualitativement, afin de mieux pouvoir saisir les enjeux qui en découlent.

EQUIVALENT

Français : *urbanisme temporaire ; urbanisme tactique ; urbanisme éphémère*

Anglais : *transitory urbanism*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Bistoquet, R. (2018). *De l'occupation temporaire alternative à une tendance institutionnalisée; de la marge au « mainstream »; véritable fabrique urbaine partagée ou optimisation foncière des bâtiments vacants dans la Métropole du Grand Paris?* [Mémoire de maîtrise, École nationale supérieure d'architecture, Montpellier]. Repéré à https://issuu.com/remibistoquet/docs/me_moire_final/16

Diguet, C. et Zeiger, P. (2017). L'urbanisme transitoire : aménager autrement. *IAU-IDF*. Repéré à https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_1355/NR_741_web.pdf

Gayet, L. et Ung, K. (2019). L'urbanisme transitoire : évaluer les impacts sociaux et sur le projet urbain. *Approche.s - revue de projets*. Repéré à https://issuu.com/atelierapproches/docs/approche.s_-_revue_de_projet_-_impa

Ginez, C. (2018). *Définir l'urbanisme temporaire au sein du projet urbain : un outil institutionnel innovant?* [Mémoire de maîtrise, Université Grenoble Alpes]. Repéré à <https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01870163/document>

VANCOUVERISME

Élise Deborne

Anne-Sophie Frisan

DÉFINITIONS

Lié au domaine du design urbain, de l'architecture et de l'urbanisme. Néologisme ayant pour racine sa ville d'origine Vancouver, Canada.

« Le **vancouverisme** est caractérisé par de hautes et étroites tours, séparées par des bâtiments bas, espaces publics, parcs, rues et façades qui rendent la ville à taille humaine et minimisent l'impact de la forte densité ».

(Chamberlain, 2005, *traduction libre*)

« Le **vancouverisme** crée de la densité en combinant espaces résidentiels et espaces commerciaux [...] plus que de simples gratte-ciel et basiliaires, le terme fait référence aux vides qui lient les éléments de la ville pour constituer un ensemble [...]. Le terme fait également référence à la qualité de vie, l'activité et la ville durable qui émergent au cours des années 1990. Plus que de la verticalité, c'est aussi lié à l'occupation du sol et à la densité de la ville [...]. Le **vancouverisme** est un contrôle politique par zonage ».

(Reza Jessa, 2009: 10, *traduction libre*)

CONTEXTES D'UTILISATION

« Le terme est apparu dans le jargon des architectes et urbanistes américains au cours de la dernière décennie, qui commencèrent à parler de « **vancouveriser** » les centres-ville désertés (...). Ce mode de vie n'est ni chinois, ni européen, ni même nord-américain, mais constitue un nouveau genre inspiré par l'ensemble; une forme hybride qui exige aujourd'hui d'être qualifiée selon ses propres termes ».

(Sharp et Boddy, 2008, *traduction libre*)

« Avec le temps, Vancouver peut-être en mesure de créer un sentiment d'appartenance et une identité qui fait écho aux politiques d'écodensité et de **vancouverisme** menée par la ville ».

(Reza Jessa, 2009, *traduction libre*)

« Plus qu'un modèle de développement, le **vancouverisme** est davantage un style de vie urbain ».

(Gordan, 2007, *traduction libre*)

REMARQUES

La ville de Vancouver, située sur une étroite péninsule, est contrainte à un développement vertical. L'architecte Arthur Erickson imagine alors une silhouette de gratte-ciel offrant un encadrement des montagnes dans son *Plan 56*. Cela donne lieu à un règlement de zonage pour le premier développement à haute densité de la ville. Dans les années 1980, le milieu des affaires de Hong-Kong inonde de capitaux Vancouver. La Ville voit émerger massivement des tours à l'architecture typique des métropoles chinoises. Le département de planification de la ville expérimente alors la *Vancouver View Study* de l'équipe Busby et Associates et détermine vingt-sept cônes de vision pour encadrer le développement en hauteur de la ville. Ce zonage mène à l'adoption du *Downtown Plan* de 1991 par les autorités locales (Cormier, 2010). Le terme *vancouverism* est diffusé par les critiques et professionnels, avec en tête de file l'urbaniste Trevor Boddy, et Larry Beasley, ancien directeur du département de planification de Vancouver. Ce modèle se diffuse tant en Amérique du Nord qu'au Moyen-Orient et en Asie grâce à une promotion soutenue des acteurs locaux.

Du point de vue urbanistique, le **vancouverisme** est la promotion d'un modèle de développement face à la demande foncière exigeante de la métropole. La ville oriente sa politique de planification vers du zonage mixte à dominance résidentielle. Elle vise à intensifier la vocation résidentielle et attirer de nouveau une population en centre-ville.

Du point de vue architectural, le **vancouverisme** revêt la forme de hautes tours, de largeur relativement étroite, séparées par des bâtiments bas ou espaces publics, qui permettent ainsi d'atténuer l'effet de haute densité des tours avoisinantes. Les tours à forte densité abritent principalement des logements. Les basiliaires de densité moyenne créent une enveloppe, un cadre animé avec des commerces et services, et des façades accessibles aux piétons. Cette volonté de redéfinition des espaces publics à taille humaine offre une mixité d'usages et au-delà, une illustration *in situ* du vivre-ensemble et d'un style de vie vert et actif.

Enfin s'ajoute une dimension paysagère. Dans le courant de pensée du *Smart Growth*, le **vancouverisme** est une vision de corridor de paysages qui n'est pas incompatible avec la haute densité. Le cône visuel permet entre les immeubles, la mer et la montagne, paysage typiquement vancouverois, la sauvegarde de points de vue incontournables et de ce fait, une qualité visuelle primordiale dans un objectif de développement viable et de qualité de vie (Debarbieux, 2012).

Toutefois, cette définition ne doit pas faire l'impasse sur la crainte à ce que le néologisme de **vancouverisme** ne devienne un terme-valise, trop souvent cité dans la littérature dans un objectif de se définir soi-même et d'asseoir sa position, plutôt qu'à être employé comme un terme à part entière dans le lexique professionnel urbain. Ce néologisme est en processus de maturation. Il rencontre la difficulté d'être géolocalisé et donc spécifique à Vancouver.

Une seconde critique concerne la forme quelque peu monotone des basiliaires et des hautes tours. Ce modèle de planification et de développement immobilier n'a pas laissé suffisamment de place au débat architectural. Par ailleurs, certains redoutent l'effet d'une « politique résidentielle agressive » (Cormier, 2010) qui a amené à l'effondrement du nombre de bureaux réalisés en centre-ville. Les résidents sont amenés de plus en plus à se rendre en banlieue pour travailler et certains observateurs se questionnent sur l'avenir du centre-ville de Vancouver comme cité-dortoir.

EQUIVALENT

Français : *vancouveriser*

Anglais : *vancouverism, vancouverize*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Chamberlain, L. (2005, 28 décembre). Trying to build the Grand Central of the West. *The New York Times*. Repéré à http://www.nytimes.com/2005/12/28/realestate/28transbay.html?pagewanted=all&_r=0
- Cormier, B. (2010). *Vancouverism is everywhere*. Repéré à <http://cargocollective.com/brendancormier/Vancouverism-is-Everywhere>
- Debarbieux, B. (2012). *Les figures de la montagne dans le projet urbanistique (1870-2010) : Montréal, San Francisco, Vancouver, Chong Qing, Berlin*. Repéré à http://www.unige.ch/ses/geo/collaborateurs/publicationsBD/Villemontagne_CahiersPaysage_BD3final.pdf
- Sharp, D. et Boddy, T. (2008). *Vancouver, Vancouverize, Vancouverism: Building An Idea*. Repéré à <http://www.vancouverism.ca/vancouverism.html>
- Reza Jussa, A. (2009). *Place Image in Vancouver - Vancouverism, EcoDensity and the Resort City*. Repéré à <https://circle.ubc.ca/bitstream/handle/2429/24822/PlacelImageVancouver.pdf?sequence=1>
- Gordan, M. (2007, 19 mars). *Vancouverism in Vancouver* [Vidéo en ligne]. Repéré à <http://www.youtube.com/watch?v=JOjLZrXTH8>

VILLAGE URBAIN

Léa James

Rita Nasr

DÉFINITIONS

« Le **village urbain** à la taille d'un quartier (agrégat de quelques îlots) et se caractérise par la mixité de son occupation des sols (résidentielle, commerciale, espaces publics...) qui offre une diversité de types de logements ainsi une variété d'infrastructures et des fonctions garantissant un brassage social et une forte interaction entre les résidents. Concrètement le **village urbain** se structure autour d'un *core* détenant l'occupation des sols la plus dense (des logements collectifs, des commerces, des bureaux...) et un ou des bâtiments symboliques pour la communauté (une école, une maison de quartier, une mairie annexe, un lieu de culte...). Autour de ce centre se greffent une ou deux couronnes dont l'utilisation des sols (logements, commerces, services...) devient de moins en moins intense à mesure qu'on s'éloigne du *core*, pour assurer la transition vers une zone périphérique peu dense (maisons individuelles, espaces verts et parcs) ».

(Pickus et Gobler, 1988, cité dans Billard, 2000: 84-85)

« Un **village urbain** est un concept d'habitat, assez petit pour créer une communauté dans le vrai sens du mot – un groupe de personnes qui se soutiennent mutuellement, mais assez grand pour maintenir un nombre raisonnable d'installations. [...] Pour offrir à une population suffisamment nombreuse le maintien d'un éventail d'installations communautaires à distance de marche, la densité doit être élevée. Un **village urbain** est densément développé dans le centre, avec des places et des points focaux communautaires clés. La densité diminue avec l'augmentation de la distance par rapport centre. La limite du village est marquée par des espaces verts ».

(Urhuilfor et Huxford, 1998: 204, *traduction libre*)

« Communautés à grande échelle physiquement cohérentes et une population desservie par ses propres écoles, parcs, boutiques et bureaux ».

(Krohe, 2005, *traduction libre*)

CONTEXTES D'UTILISATION

« Le premier type de zone est généralement celui dans lequel les immigrants européens – et plus récemment les noirs et les Portoricains – essaient d'adapter leurs institutions et leurs cultures non urbaines au milieu urbain. Ainsi, il peut être appelé un **village urbain** »

(Gans, 1962: 4, *traduction libre*)

« Quoi qu'il en soit le concept de **village urbain** va au-delà du désir de proposer un nouvel agencement de l'espace urbain : il véhicule également des notions de construction sociale du lieu. En effet, un des principes du **village urbain** est d'introduire une diversité fonctionnelle et une mixité de l'occupation des sols permettant à des individus socialement hétérogènes de vivre à proximité de leur lieu de travail de consommation et de loisirs ».

(Billard, 2000: 87)

« La première articulation du terme **village urbain** dans le contexte britannique est généralement attribuée au Prince de Galles, d'abord dans un discours puis dans son livre *Une vision pour la Grande-Bretagne* : j'espère que nous pourrions encourager le développement des **villages urbains** afin de réintroduire l'échelle humaine, l'intimité et une vie de rue dynamique. Ces facteurs peuvent aider à redonner aux gens leur sentiment d'appartenance et leur fierté dans leur propre environnement ».

(HRH The Prince of Wales, 1989, cité dans Franklin, 2006: 111, *traduction libre*)

« De plus en plus, les quartiers dans les zones centrales de nos plus grandes villes ne correspondent plus au modèle des *enclaves ethniques* ou des **villages urbains**. Beaucoup ne constituent plus – si tant est qu'ils n'aient jamais existé – des communautés naturelles où les habitants partagent une culture commune et poursuivent un ensemble d'intérêts relativement unifiés vis-à-vis des *étrangers* ».

(Abu-Lughod, 1994: 5, *traduction libre*)

REMARQUES

Le **village urbain** est décrit de différentes manières, qui se rejoignent toutes dans le même sens (l'idée d'une construction autour d'une communauté), mais qui s'établissent selon des perspectives différentes (cf. définition). Cela s'explique par les différentes origines et influences de l'utilisation du terme : italiennes avec *Il Progetto Locale* de Alberto Magnaghi (2005), et britanniques avec les *Garden-city* de Ebenezer Howard, et *A vision for Britain* du Prince de Galles.

« L'École de Chicago de sociologie urbaine, se développant dans les années 1920 à un moment et à un endroit où des enclaves ethniques avaient créé une mosaïque de quartiers, supposait que les quartiers étaient des espaces naturels où l'espace physique et moral commun la cohérence. Hebert Gans, dans son étude classique d'un quartier italien de Boston, a inventé le terme *The Urban Villagers* pour se référer à de telles zones urbaines » (Abu-Lughod, 1994, *traduction libre*)

« Le concept de **village urbain** a été développé et promu par Urban Villages Group à la fin des années 1980, à la suite d'un défi lancé par le prince de Galles. Le concept était guidé par une philosophie et un ensemble de principes qui appelaient des zones urbaines bien conçues, à usages mixtes et durables, avec un sens du lieu et des engagements communautaires » (Aldous 1992, cité dans Biddulph, Franklin et Tait, 2003: 167, *traduction libre*).

Le **village urbain** est critiqué, car il est parfois utilisé dans une perspective de *branding*, en visant à devenir une attraction touristique, mettant en valeur un caractère pittoresque dépourvu toutefois du lien avec la communauté.

EQUIVALENT

Anglais : *urban village*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Abu-Lughod, J. L. (1994). *From urban village to East Village : the battle for New York's Lower East Side*. Hoboken, New Jersey : Wiley, John and Sons.
- Biddulph, M., Franklin, B. et Tait, M. (2003). From concept to completion : a critical analysis of the urban village. *The town planning review*, 74(2), 165-193.
- Billard, G. (2000). Un nouvel agencement de l'environnement urbain pour une nouvelle forme d'organisation sociale ? Exemple de Seattle à travers la stratégie des Villages urbains. *Les annales de la géographie*, 109, 84-93.
- Franklin, B. (2006). *Housing Transformations: Shaping the Space of Twenty-First Century Living*. Londres : Routledge.
- Gans, H. J. (1982). *Urban Villagers*. New York : Simon and Schuster.
- Krohe, J., et Krogh, M. (2000). Extreme Makeovers. *Planning*, 71(4).
- Magnaghi, A. (2005). *The urban village: a charter for democracy and local self-sustainable development*. Londres : Zed Books.
- Pickus, J. et Gobler, P. (1988). Urban village and activity patterns in Phoenix. *Urban Geography*, 9(1), 85-97.
- Urbiuford et Huxford, R. (1998). Urban Villages: an introduction. Ice briefing sheet. *Proceedings of the institution of civil engineers - municipal engineer*, 127(4). Repéré à <https://www.icevirtuallibrary.com/doi/pdf/10.1680/imuen.1998.31313>

VILLE COMPACTE

Mélissa Côté-Douyon

Adrianna Le Goff

DÉFINITIONS

« Un plan de développement urbain dense cherchant à éliminer l'étalement urbain et à promouvoir la durabilité ».

(Saaty, 2013: 204, *traduction libre*)

« Ainsi, en plus d'être dense, la **ville compacte** se définit par un degré élevé de mixité fonctionnelle dans l'usage des sols, permettant de multiplier les opportunités de déplacement à distance donnée ».

(Pouyanne, 2004: 53)

Une *ville compacte* est une forme de ville avec les caractéristiques suivantes :

- Densité élevée;
- Usages mixtes;
- Transport collectif développé;
- Transport actif (marche, vélo) encouragé; et
- Services, commerces et emplois accessibles (Burton, 2000; OCDE, 2012)

CONTEXTES D'UTILISATION

« La métaphore de la **ville compacte** paraît donc résumer au mieux les trois options stratégiques du principe de développement durable: efficacité allocative de long terme, efficacité distributive et équité environnementale ».

(Gibelli, 1997, cité dans Halleux, 2000: 21)

« Les **villes compactes** comportant des fonctions urbaines intensément développées peuvent répondre au déclin de la population et au vieillissement de la société, tout en maximisant l'efficacité des coûts de gestion urbaine ».

(Ministry of land, infrastructure, Transport and Tourism Japan, 2011: 7, *traduction libre*)

REMARQUES

Jane Jacobs, sociologue américaine, évoquait déjà les principes et les avantages de la ville compacte au début des années 1960, sans toutefois utiliser la notion en tant que telle (Jacobs, 1961). C'est Dantzig et Saaty (1973) qui emploient le terme pour la première fois en présentant une ville idéale : « Ils proposèrent un modèle de ville circulaire d'un diamètre de 8 840 pieds au périmètre en terrasse. La ville serait composée de huit niveaux, ou plates-formes, chacun étant situé à 30 pieds de distance l'un de l'autre. Elle pourrait accueillir 250 000 personnes, pouvant recevoir

une population de 2 millions d'habitants en doublant son diamètre et sa hauteur » (OCDE, 2012: 28, *traduction libre*). L'expression a ensuite été popularisée par le *Livre vert* pour l'environnement urbain de l'Union européenne publié en 1990. Enfin, l'idée a été approfondie grâce à des expériences qui ont été menées aux Pays-Bas et au Danemark (Halley, 2001).

Il s'agit d'un terme très imagé qui permet de saisir rapidement la forme urbaine qui est préconisée. Ainsi, la notion de **ville compacte** est empreinte des valeurs urbanistiques actuelles: créer des villes durables à échelle humaine. Elle s'inscrit directement dans la tradition d'aborder la ville selon ses caractéristiques physico-spatiales. Force est de constater que l'efficacité du système de transport public est une condition *sine qua non* de la ville compacte. Ce modèle de ville apparaît avant tout comme une réaction à l'ancien impératif du *tout-à-l'automobile*. Les objectifs de cette forme urbaine sont :

- Lutter contre l'étalement urbain et préserver ainsi la campagne
- Diminuer la consommation d'énergie par la baisse de l'utilisation de la voiture
- Revitaliser les quartiers centraux avec un impact positif sur l'économie
- Renforcer l'offre de services et de commerces de proximité, ce qui favorise les interactions sociales

La **ville compacte** semble alors être l'incarnation parfaite du développement urbain durable, agissant à la fois dans les sphères économiques, sociales et environnementales. Toutefois, nous pouvons mettre de l'avant certaines limites à ce modèle :

- Les nuisances sont concentrées dans les parties denses (concentration de la pollution au centre) (Pouyanne, 2004).
- L'utilisation massive des espaces vacants à des fins de densification entraîne un manque d'espaces verts (Burton, 2000). Cela peut engendrer des îlots de chaleur, ce qui va à l'encontre des objectifs du développement durable.
- La densification de la ville fait augmenter les prix du foncier (dû à la rareté du sol disponible) (Pouyanne, 2004).
- L'équité sociale prônée par le modèle ne va pas de soi et est difficile à mettre en place (Burton, 2000).
- La densification va à l'encontre des désirs et préférences de certains, pour qui l'habitat pavillonnaire continue de représenter un idéal (Pouyanne, 2004).
- Il n'y a pas de définition claire connue et acceptée par tous (OCDE, 2012).
- Il demeure difficile de mettre en place des politiques publiques de « villes compactes » et d'en voir les résultats (OCDE, 2012).

EQUIVALENT

Anglais : *compact city*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Burton, E. (2000). The Compact City : Just or Just Compact? A Preliminary analysis. *Urban studies*, 37(11), 1969-2001.

Dantzig, G. et Saaty, T. (1973). Compact city: a plan for a liveable urban environment. *Operation Research*, 22(2), 446-448.

- Halleux, J.-M. (2000). Développement durable et organisation urbaine: le mot d'ordre de la ville compacte. *Les Cahiers de l'Urbanisme*, 30, 18-23.
- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. New York : Random House.
- Ministry of land, infrastructure, Transport and Tourism Japan. (2011). *The Low Carbon City Development Guidance*. Repéré à <http://www.mlit.go.jp/common/000996971.pdf>
- OCDE (2012). *Compact City Policies: A Comparative Assessment*. Repéré à <http://www.oecd.org/greengrowth/greening-cities-regions/compact-city.htm>
- Pouyanne, G. (2004). Des avantages comparatifs de la ville compacte à l'interaction forme urbaine-mobilité. Méthodologie et premiers résultats. *Les cahiers scientifiques du transport*, 45, 49-82. Repéré à http://afitl.ish-lyon.cnrs.fr/tl_files/documents/CST/N45/Pouy45.pdf
- Saaty, T. (2013). *Compact City: the next urban evolution in response to climate change*. Pittsburgh : RWS Publications.

VILLE DURABLE

Yasmine El Ghouat

DÉFINITION

« Une ville durable est une ville dans laquelle les habitants et les activités économiques s'efforcent continuellement d'améliorer leur environnement naturel, bâti et culturel au niveau du voisinage et au niveau régional, tout en travaillant de manière à défendre toujours l'objectif d'un développement durable global ».

(Houghton et Hunter, 1994: 27)

CONTEXTES D'UTILISATION

« L'urbanisation croissante à l'échelle mondiale dans un contexte de changement climatique, de raréfaction des ressources fossiles, de renchérissement de l'énergie, d'accroissement des risques et des vulnérabilités fait que la **ville durable** est au cœur des priorités du 21^e siècle ».

(Laigle, 2009: 5)

« Le schéma directeur de développement urbain peut être défini comme « un ensemble de principes et de règles qui guident l'action des agents qui construisent l'espace urbain. » Il régit l'utilisation des terres et guide le développement urbain de la ville. C'est un outil fondamental pour garantir le droit à la **ville durable**, défini dans l'article 2 du statut de la ville comme le droit à la terre urbaine, au logement, aux services et aux infrastructures urbains, au travail et aux loisirs, pour la population actuelle comme pour les générations futures ».

(Thomas et Da Cunha, 2017: 225.)

REMARQUES

Le rapport Brundtland rédigé en 1987 fut le premier document à définir le "développement durable", il a servi de base pour la conférence de Rio en 1992. Ce sommet est considéré comme le point de départ de la vulgarisation de la notion du développement durable, suite à laquelle naît la problématique de la **ville durable**. Ce terme sert de référentiel à un projet politique d'aménagement et d'urbanisme, il renvoie à un horizon urbain utopique, s'appuyant non seulement sur le volet environnemental, mais aussi sur le volet social, économique et gouvernemental.

Cette approche multiscalaire de la problématique a été soulignée dans un premier temps par Graham Houghton et Colin Hunter dans leur définition de ville durable en 1994.

De nos jours, et sous l'influence des changements climatiques que connaît notre planète, la définition de la **ville durable** est attachée aux politiques de développement durable urbain, elle met en évidence des objectifs stratégiques à atteindre concrètement, notamment :

- La réduction de l'émission des gaz à effet de serre spécialement via la multiplication des espaces verts, la préconisation de la densification ou de l'étalement urbain selon les conditions;

- La gestion efficace des ressources naturelles et la transition énergétique (passer d'une énergie polluante à une énergie propre);
- L'amélioration de la qualité environnementale du territoire en agissant sur les infrastructures, en protégeant la biodiversité, en gérant les déchets et en optimisant l'espace;
- Le renforcement de l'équité sociale en maximisant l'accessibilité pour tous aux services de base;
- La participation citoyenne inclusive dans la planification urbaine et la coopération entre tous les acteurs du territoire;
- La planification urbaine prospective se basant sur l'étude de la vulnérabilité territoriale;
- Le renforcement de la cohésion territoriale; et
- L'optimisation de la rentabilité économique en renforçant l'attractivité du tissu économique, son dynamisme et sa diversification.

Ainsi se construira une ville durable et résiliente grâce à la modernisation de l'action urbaine et à la volonté publique et politique.

EQUIVALENT

Français : *ville écologique, éco-ville, ville autosuffisante*

Anglais : *sustainable city*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Charlot-Valdieu, C. Outrequin, P. (2010). Qu'est-ce qu'une ville durable? Architecture, Aménagement. *Lemoniteur*. Repéré à <https://www.lemoniteur.fr/article/qu-est-ce-qu-une-ville-durable.1916899>
- Emelianoff, C. (1999). La ville durable, un modèle émergeant. La ville durable: l'hypothèse d'un tournant urbanistique en Europe. *L'Information géographique*, 2007/3(71), 48-65. Repéré à <https://doi.org/10.3917/lig.713.0048>
- Haughton, G., Hunter, C. (1994). *Sustainable Cities*. London and Bristol. Pennsylvania. Jessica Kingsley Publishers.
- Laigle, L. (dir.). (2009). *Vers des villes durables, Les trajectoires de quatre agglomérations européennes*. Lyon : Collection Recherches du PUCA, n° 197. Repéré à http://www.urbanismepuca.gouv.fr/IMG/pdf/vde_internet.pdf
- Thomas, I. Da Cunha, A. (dir.). (2017). *La ville résiliente. Comment la construire?* Montréal : Les Presses de l'Université de Montréal

VILLE GLOBALE

Ozzy Morillon

DÉFINITIONS

« Un site stratégique de contrôle et de coordination de l'économie mondiale, qui sert de nœud central aux réseaux de commerce, de finance, d'information et de migration ».

(Castree, Kitchin et Rogers, 2013: 188, *traduction libre*)

« La **ville globale** et ses réseaux sont un espace à la fois géographiquement centré, en ce qu'il est partie intégrante de lieux stratégiques bien particuliers, et transterritorial parce qu'il met en relation des sites géographiquement lointains, mais intensément liés les uns aux autres ».

(Sassen, 2004: 21)

CONTEXTES D'UTILISATION

« Si l'on considère que les **villes globales** concentrent les secteurs dominants du capital global, mais aussi une partie grandissante de populations défavorisées [...] il devient évident que ces villes sont un lieu stratégique pour toute une série de conflits et de contradictions ».

(Sassen, 2004: 21)

« De cette transformation graduelle du phénomène urbain, dans un contexte de mondialisation, un type de villes s'est rapidement imposé comme pôle d'accumulation et de croissance : la **ville globale** ».

(Lefebvre, 1996)

« La **ville globale** est une notion intéressante, car elle va contre l'idée de Koolhaas que tout serait lisse, homogène, sans fragmentation. La **ville globale**, c'est Tokyo, Londres, Los Angeles; c'est la ville du monde globalisé, la ville capable de circonscrire dans un espace donné tous les éléments de la réussite, à savoir les banques, les bourses, les lieux de formation des élites, etc. ».

(Lévy et coll., 2003: 48)

REMARQUES

Le terme *global city* ou *ville globale* a été premièrement défini par Saskia Sassen en 1991 dans son livre *The global city*. Dans ce dernier, elle explique que la dispersion des activités de production manufacturière à travers le globe a causé des fermetures massives d'usines dans les pays occidentaux, ceci fut alors accompagné d'une réorganisation des activités de contrôle dans un nombre limité de centres urbains.

C'est à travers certaines des hypothèses de Sassen que l'on peut mieux comprendre ce terme. Premièrement, les villes globales traduisent un phénomène avec une double dynamique : alors qu'on assiste à une diffusion planétaire du système économique capitaliste, on constate une concentration géographique des activités financière dans certaines villes (Sassen, 1991). Ces dernières regroupent alors un nombre important de sièges sociaux et d'organisations internationales qui tendent à se procurer des services à l'extérieur de leur propre entité, et donc, de favoriser le développement de l'économie de services.

Sassen (2004) dénote un renforcement des transactions transfrontalières de villes à villes au lieu d'un système interne à un pays. Ceci amène un questionnement sur l'évolution des relations entre ces villes, qui accumulent une proportion importante de la population et du PIB, et les états dans lesquels elles se trouvent (Hill et Kim, 2000).

Les **villes globales** sont aussi habitées par un nombre grandissant de professionnels qui travaille dans des entreprises spécialisées aux profits très élevés, ce qui pour Sassen (2004) contribue à aggraver les inégalités spatiales et économiques. Hannerz (1996) a démontré que cette réalité sociale a aussi aidé au développement d'une culture cosmopolite à l'intérieur de ces villes.

Dans la littérature, on utilise souvent les termes **ville globale** et ville mondiale comme synonymes, cependant Sassen (2004) fait une démarcation entre les deux. Alors que la ville mondiale est présente depuis plusieurs siècles, elle ne traduit pas l'idée de concentration d'activités de contrôle « globale ». Par ailleurs, même si la ville mondiale joue un rôle sur le plan international, elle reste essentiellement enclavée dans son pays (Hill et Kim, 2000).

EQUIVALENT

Français: *ville globale*

Anglais : *world city*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Castree, N., Kitchin, R. et Rogers, A. (2013). *A dictionary of human geography*. Oxford: Oxford University Press.

Hannerz, U. (1996). *Transnational Connections: Culture, People, Places*. Londres : Routledge.

Hill, R. C. et Kim, J. W. (2000). Global Cities and Developmental States: New York, Tokyo and Seoul. *Urban Studies*, 37(12), 2167-2195.

Lefebvre, Sylvain (1996). *La gouverne d'une ville globale : Singapour, ville-état* (Thèse de doctorat, Université du Québec, Institut national de la recherche scientifique, Québec). Repéré à <http://espace.inrs.ca/10/>

Lévy, J., Roncayolo, M. Paquot, T. Mongin, O. et Cardinali, P. (2003). *De la ville et du citoyen*. Marseille, France : Éditions Parenthèses.

Sassen, S. (1991). *The global city : New York, London, Tokyo*. Princeton, New Jersey : Princeton University Press.

Sassen, S. (2004). Introduire le concept de ville globale. *Raisons politiques*, 3(15), 9-23. doi : 10.3917/rai.015.0009.

VILLE-SANTÉ

Benjamin Branget

DÉFINITION

« Une **ville-santé** est une ville qui crée et améliore continuellement ses environnements physiques et sociaux et élargit les ressources communautaires afin de permettre aux individus de se soutenir mutuellement dans l'exercice de toutes les fonctions de la vie et dans le développement de leur plein potentiel ».

(Hancock et Duhl, 1988: 24. *Traduction libre*)

CONTEXTES D'UTILISATION

« L'approche **villes-santé** met l'accent sur la façon dont l'environnement urbain (conçu de manière très large) influence la santé des habitants (Davies et Kelly, 1993; Rupp, 1998; York University et coll., 1994). Cette approche reconnaît explicitement la diversité et l'interdépendance des nombreux éléments de la vie urbaine. C'est une approche holistique qui suppose que tout au sein d'une communauté est connecté, et les villes doivent considérer de nombreux secteurs dans l'élaboration de politiques de santé publique » (Glouberman et coll., 2006: 327. *Traduction libre*).

« Une **ville-santé** aurait un environnement physique propre, sûr et de haute qualité et fonctionnerait au sein d'un écosystème. Les besoins humains fondamentaux des habitants de la ville (nourriture, eau, abri, revenu, sécurité, travail) seraient satisfaits. La communauté serait forte, solidaire et non exploitante, participant activement à la gouvernance communautaire. Les individus auraient accès à une grande variété d'expériences et de ressources avec la possibilité d'établir de multiples contacts et interactions avec d'autres personnes. La ville aurait une économie vitale et diversifiée, et ses habitants auraient un fort sentiment de connexion avec leur patrimoine biologique et culturel, avec d'autres groupes et avec des individus au sein de la ville. La forme de la ville serait compatible avec toutes ces conditions et les soutiendrait, et il y aurait un niveau optimal de santé publique et des services de soins de santé appropriés accessibles à tous »

(Hancock et Duhl, 1988: 41. *Traduction libre*)

REMARQUES

La **ville-santé** est une ville dans laquelle le processus décisionnel considère la santé et le bien-être comme primordiaux afin d'améliorer le bien-être physique, mental, social et environnemental de ceux qui y vivent et y vivront. Pour cela, elle a pris conscience de l'importance de la santé urbaine et œuvre à l'améliorer. Il s'agit d'une approche propre à chaque ville qui se veut multidisciplinaire et multisectorielle et qui considère les besoins divers, complexes et multiples des individus et des communautés, selon leurs caractéristiques et conditions. Les interventions et programmes de la ville-santé se déploient selon une approche globale et intersectorielle dont la mise en œuvre s'opère à un échelon proche de l'individu, la ville (Flynn, 1996; Kenzer, 1999). En effet, les villes sont dotées d'un fort potentiel d'intervention puisqu'elles ont la capacité de fournir un cadre propice à un développement humain sain (Tsouros et Draper, 1993). Les villes sont ainsi amenées à se responsabiliser dans la création et le maintien de milieux de vie favorables à la santé. Cette démarche suggère notamment une restructuration du processus décisionnel en matière de santé, en déplaçant le

pouvoir au niveau local et en impliquant l'ensemble de la communauté. Il est ainsi recommandé de considérer et mobiliser l'ensemble de ses acteurs afin d'encourager la participation communautaire au processus de résolution des problèmes complexes des sociétés (Faskunger, 2013; Flynn, 1996). Cela requiert l'engagement de la part des instances publiques, l'implication d'un large éventail de réseaux d'organismes, d'organisations et de groupes communautaires ainsi que la participation des citoyens.

Trois mouvements complémentaires ont contribué à l'émergence de la **ville-santé**. 1) Les profondes transformations des 19^e et 20^e siècles (ex. croissance vive et soutenue des villes européennes et nord-américaines) entraînent de graves problèmes de santé notamment liés à la conception des milieux de vie (Kenzer, 1999). Cela conduit, dès la seconde moitié du 20^e siècle, à un élargissement du concept de santé ainsi qu'à une réflexion sur les moyens les plus appropriés de garantir la santé des individus et des communautés. Les travaux de Lalonde (1974) sur les déterminants de la santé et la relation personne-environnement, la Charte d'Ottawa (OMS et coll., 1986) en faveur de la promotion de la santé, le modèle écologique de la santé introduit par Whitehead et Dahlgren (1991) ainsi que l'Agenda 21 pour le développement durable (1992) reflètent, parmi d'autres travaux, un changement de paradigme. Dorénavant la santé migre vers une définition holistique, ouverte et davantage centrée sur le processus de changement que sur sa finalité (Davies et Kelly, 1993; Glouberman et coll., 2006). Conséquemment la qualité de l'environnement humain est intégrée à la santé. 2) À cette même époque, il est démontré que les plus grands facteurs d'amélioration de la santé ne sont pas l'amélioration des soins médicaux et la technologie de pointe. En effet, les nouveaux risques pour la santé ne sont pas traités adéquatement par les approches conventionnelles de la santé publique (prévention ou traitement des maladies). Les travaux de pionniers tels McKeown (1979), Duhl (1986, 1990) et Hancock (1990) ont conduit à la démocratisation du concept ville-santé. 3) Dès sa création en 1948, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) fut un acteur clé dans la définition et la mise en œuvre de la ville-santé (Kenzer, 1999). En faveur d'une santé pour tous, l'OMS développa, déclina et promut la ville-santé et ses principes au sein de publications, guides et programmes (ex. Villes-santé dès 1986, Équité en santé dans toutes les politiques, Urbanisme et santé, Vieillir en santé, Vie active et activité physique...) (Hancock et Duhl, 1993).

Finalement, la nouvelle conception de la santé et les moyens qu'elle suggère pour l'assurer traduisent une vision postmoderne, esthétique et morale de la santé, la détachant ainsi de sa conception traditionnelle (Charlton et Kelly, 1992a). Conséquemment, cette vision imprègne la ville et son développement au travers de la ville-santé et influence les interventions en design urbain.

EQUIVALENT

Français : *ville saine, ville en santé, communauté en santé*

Anglais : *healthy city, healthy community*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Charlton, B. G., et Kelly, M. P. (1992a). Profit and loss on the pulse of a nation. *The Times Higher Education Supplement*, 1005(19).
- Davies, J. K., et Kelly, M. P. (1993). *Healthy cities : Research and practice*. Londres : Routledge.
- Duhl, L. J. (1986). The healthy city : Its function and its future. *Health Promotion*, 1(1), 55-60.
- Duhl, L. J. (1990). *The social entrepreneurship of change*. New York : Pace University Press.

- Faskunger, J. (2013). Promoting Active Living in Healthy Cities of Europe. *Journal of Urban Health*, 90(1), 142-153. Repéré à <https://doi.org/10.1007/s11524-011-9645-7>
- Flynn, B. C. (1996). Healthy Cities : Toward Worldwide Health Promotion. *Annual Review of Public Health*, 17(1), 299-309. Repéré à <https://doi.org/10.1146/annurev.pu.17.050196.001503>
- Glouberman, S., Gemar, M., Campsie, P., Miller, G., Armstrong, J., Newman, C., Siotis, A., et Groff, P. (2006). A Framework for Improving Health in Cities : A Discussion Paper. *Journal of Urban Health*, 83(2), 325-338. Repéré à <https://doi.org/10.1007/s11524-006-9034-9>
- Hancock, T. (1990). *Towards healthy and sustainable communities : Health, environment and economy at the local level* [Colloque]. Presentation at the 3rd Colloquium on Environmental Health Quebec, Kleinburg, Ontario.
- Hancock, T., et Duhl, L. J. (1988). *Promoting Health in the Urban Context*. Copenhagen, Danemark : FADL Publishers.
- Hancock, T., et Duhl, L. J. (1993). *The healthy city from concept to application : Implications for research*. Dans Davies JK, Kelly MP, eds. *Healthy Cities : Research and Practice*, 14-24. Londres : Routledge.
- Kenzer, M. (1999). Healthy cities : A guide to the literature. *Environment and Urbanization*, 11(1), 201-220. Repéré à <https://doi.org/10.1177/095624789901100103>
- Lalonde, M. (1974). *A New Perspective on the Health of Canadians : A Working Document*. Repéré à <https://repository.library.georgetown.edu/handle/10822/767116>
- McKeown, T. (1979). *The Role of Medicine : Dream, Mirage or Nemesis?* Princeton, New Jersey : Princeton University Press
- OMS, Santé et bien-être social Canada, et Association canadienne de santé publique (Éd.). (1986). *Ottawa charter for health promotion = Charte Ottawa pour la promotion de la santé*. OMS.
- Rupp, G. (1998). Toward Healthy Cities : Opportunities for Collaboration. *Journal of Urban Health*, 75(2), 401-407.
- Tsouros, A., et Draper, R. A. (1993). The healthy cities project : New developments and research needs. Dans *Healthy cities : Research and practice*, 1-16. Londres : Routledge.
- Whitehead, M., et Dahlgren, G. (1991). What can be done about inequalities in health? *The Lancet*, 338(8774), 1059-1063. Repéré à [https://doi.org/10.1016/0140-6736\(91\)91911-D](https://doi.org/10.1016/0140-6736(91)91911-D)
- York University (Toronto Ont.), Centre for Health Studies, Toronto (Ont.), et Healthy City Office. (1994). *A strategy for developing healthy city indicators*. Toronto : Healthy City Toronto.

WOONERF

Alexandra Beaulieu

Nayanka Judick

DÉFINITION

« Un chemin ou une rue dans laquelle des dispositifs de réduction ou de ralentissement de vitesse ont été installés » pour créer un milieu plus sécuritaire ».

(Oxford Dictionaries, s. d., *traduction libre*)

CONTEXTES D'UTILISATION

« Avec l'aménagement du *woonerf*, nous avons réussi tout un exploit : celui de transformer un espace déstructuré et utilisé exclusivement par l'automobile en un lieu convivial où piétons, cyclistes et véhicules cohabitent de façon sécuritaire ».

(Ville de Montréal, 2014)

« L'objectif principal d'un *woonerf* est de changer la façon dont sont utilisées les rues et d'améliorer la qualité de vie dans les rues résidentielles en les concevant pour les gens, pas seulement pour le trafic ».

(Collarte, 2012: 3, *traduction libre*)

REMARQUES

Le concept de *woonerf* est né à partir des idées de Collin Buchanan par Nick de Boer et son élève Joost Vahl. Collin Buchanan était ingénieur au ministère des Transports du Royaume-Uni qui relevait les problématiques liées entre le transport et les quartiers résidentiels. Il y a eu un premier *woonerf* qui a été mis en place aux Pays-Bas en 1968 par Nick de Boer. Un deuxième modèle de *woonerf* a été mis en place par son étudiant qui était le fruit d'une interprétation différente. Par la suite, plusieurs pays comme l'Allemagne, la Suède ou le Danemark ont aménagé des *woonerf* dans certaines zones afin d'apaiser la circulation et rendre les lieux plus conviviaux (Ben-Joseph, 1995).

Le terme *woonerf* a pris de l'ampleur, et différentes traductions ont émergées dans chaque pays, ce qui a généré une interprétation différente du concept.

« Le terme lui-même, *woonerf*, varie d'un pays à l'autre. Par exemple, un *woonerf* est également connu sous le nom de *home zone* (*traduction libre* : zone habitable). Le concept de *home zone* est né de celui de *woonerf* en Grande-Bretagne à la fin de 1990. Selon Appleyard et Cox, il y a une différence subtile entre les deux : un *woonerf* aux Pays-Bas désigne une place qui crée un sentiment d'appartenance, alors qu'un *home zone* en Grande-Bretagne met davantage l'accent sur la diminution du trafic et des accidents. Toutefois, les deux concepts intègrent un espace formel et informel de jeu pour les enfants et des activités sociales. Un autre concept est celui de la rue partagée, couramment utilisée aux États-Unis. Cependant, ce concept peut être appliqué aux rues résidentielles ainsi qu'aux rues commerciales. Dès lors que tous ces termes ainsi que d'autres proviennent de la notion de *woonerf*, ils partagent des principes

similaires et des caractéristiques de conception, et sont ainsi souvent utilisés indifféremment » (Collarte, 2012: 4, *traduction libre*).

Selon Natalia Collarte (2012), c'est surtout aux Pays-Bas, en Allemagne et au Royaume-Unis que l'on retrouve la plupart des *woonerf*. Le concept s'est largement répandu. Cependant, chaque *woonerf* possède son propre style. Chacun de ces pays a adopté les principes et caractéristiques de base du *woonerf* mais l'a adapté en fonction des besoins de la population et de la culture locale. Il n'y a donc aucune approche unique dans la mise en place d'un *woonerf*.

Plus récemment, le concept de *zone de rencontre* est apparu en France et utilise les mêmes concepts, appliqués autant aux voitures qu'aux vélos.

« Cette notion a été introduite dans le Code de la route en juillet 2008. Elle complète deux autres dispositifs juridiques existants, l'*aire piétonne* et la *zone 30*. Cependant, aucun de ces deux outils ne comportait une totale mixité entre tous les usagers sur une partie de la voirie urbaine : piétons, cyclistes, usagers motorisés, transports en commun... Avec les *zones de rencontres*, au contraire, on cherche à faire cohabiter de manière apaisée dans un même espace les piétons et les véhicules » (Direction de l'information légale et administrative, 2012).

Étymologie : Du néerlandais *wonen* (résider, vivre) et *erf* (locaux, lieux, sol) (Oxford Dictionaries, s. d., *traduction libre*).

EQUIVALENT

Français : *zone de rencontre, zone 30, espace partagé, rue conviviale*

Anglais : *living street, living yard, complete street, shared space, home zone*.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Ben-Joseph, E. (1995). Changing the residential street scene : adapting the shared street (*woonerf*) concept to the suburban environment. *Journal of the American Planning Association*, 61(4), 504-515.

Collarte, N. (2012). *The woonerf concept : rethinking a residential street in Somerville* (Mémoire de maîtrise, Université de Tufts). Repéré à https://nacto.org/wp-content/uploads/2015/04/woonerf_concept_collarte.pdf

Direction de l'information légale et administrative (2012). *Qu'est-ce qu'une « zone de rencontre »?* Repéré à <https://www.service-public.fr/particuliers/actualites/002569>

Oxford Dictionaries (s. d.). *Woonerf*. Repéré à <https://en.oxforddictionaries.com/definition/us/woonerf>

Ville de Montréal, (2014). *Reconnaissance québécoise pour le woonerf. Arrondissement Sud-Ouest*. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7757,85167701&_dad=portal&_schema=PORTAL&id=23628&ret=/pls/portal/url/page/arrond_sou_fr/rep_annonces/rep_communique/coll_communique

ZONE CALME

Maxime Houde

DÉFINITIONS

« Espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues. Ils comportent une évaluation du nombre de personnes exposées à un niveau de bruit excessif et identifient les sources des bruits dont les niveaux devraient être réduits ».

(Legifrance, 2017, article L.572-6)

« Espaces exposés à un bruit inférieur à 55 dB L_{den} [indicateur du niveau de bruit global pendant la journée complète] et 50 dB L_{night} [indicateur de bruit en période nocturne]»²¹

(Faburel et Gourlot, 2008: 3)

CONTEXTES D'UTILISATION

« Les **zones calmes** deviennent de plus en plus rares dans notre société, spécialement à proximité des zones habitées. Les zones résidentielles sont maintenant construites dans des endroits préalablement non planifiés pour des usages résidentiels. Au même moment, la recherche montre à quel point la pollution sonore est dommageable pour notre santé. L'identification de **zone de calme** est la première étape dans leur protection ».

(Novak, 2016: 3929, *traduction libre*)

« La conservation d'une **zone calme** n'est pas nécessairement différente de la conservation d'autres environnements sonores particuliers. Toutefois, les **zones calmes** ont peut-être de petits bénéfices en plus : elles peuvent avoir des effets psychologiques réparateurs sur les gens qui les visitent ».

(Botteldooren et De Coensel, 2006: 2, *traduction libre*)

REMARQUES

Le terme de **zone calme** a été défini pour la première fois officiellement en 2002 à l'initiative de la Commission européenne (2002, article 3). Toutefois, on le voit apparaître dès la fin des années 90, notamment dans la *Politique future de lutte contre le bruit* (Commission européenne, 1996).

La directive 49/2002/CE du Parlement européen sur l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement identifiait deux types de zones calmes. La **zone calme** d'une *agglomération*, soit « une zone délimitée par l'autorité compétente qui, par exemple, n'est pas exposée à une valeur de L_{den} [indicateur du niveau de bruit global pendant la journée

²¹ Notons qu'une conversation normale s'effectuerait à environ 50 décibels (Organisation mondiale de la santé, s. d.).

complète], ou d'un autre indicateur de bruit approprié, supérieure à une certaine valeur déterminée par l'État membre, quelle que soit la source de bruit considérée » (Commission européenne, 2002, article 3 l.). On la distingue de **la zone calme** en rase campagne qui serait « une zone délimitée par l'autorité compétente, qui n'est pas exposée au bruit de la circulation, au bruit industriel ou au bruit résultant d'activités de détente » (Commission européenne, 2002, article 3 m.). Déjà, on comprend que la définition de la zone calme dépend des contextes et ne peut, dans tous les cas, être quantifiée. La définition des **zones calmes** s'inscrit dans les travaux de mise en place en 1996 d'un *Livre vert sur la future politique européenne de lutte contre le bruit* en lien avec l'augmentation des nuisances sonores observées en Europe jusqu'alors (Delaitre, 2013).

Selon plusieurs auteurs, la notion de *calme* demande une réflexion plus approfondie, notamment lorsque vient le temps de la traduire. Comme le mentionnent Delaitre, Lavandier, Cance et Pruvost (2012), avant même d'essayer d'identifier des indicateurs permettant d'observer des **zones calmes**, on peut se questionner afin de savoir si *calme* (ou *quiet*) est un terme approprié pour une telle définition. Il s'agirait d'abord un phénomène acoustique à la fois quantitatif et qualitatif (Faburel et Gourlot, 2008). Le calme serait également caractérisé par des dimensions spatiales et temporelles (Delaitre, Lavandier, Cance et Pruvost, 2012). « Les zones de calmes sont, d'entrée de jeu, définies par négation, c'est-à-dire par opposition à un espace dit bruyant » (Faburel et Gourlot, 2008: 3). La relation entre l'homme et son environnement est importante. Selon les auteurs, le calme ne doit pas être observé comme une simple opposition au bruit. Si c'était le cas, les zones de calme seraient faciles à observer sur les cartes de bruit, ce qui n'est pas nécessairement le cas (Novak, 2016; Faburel et Gourlot, 2008). Il y a une notion de ressenti. C'est pourquoi Botteldooren et De Coensel (2006) les qualifient de sensibles. Par exemple, les sons d'origines naturelles sont davantage perçus positivement, tandis que les sons mécaniques seraient perçus négativement (Brambilla, de Gregorio, Lembo et Maffei, 2006, cités dans Faburel et Gourlot, 2008). De plus, la perception sonore serait influencée par les sensations et perceptions visuelle et olfactive (Faburel et Gourlot, 2008).

Les **zones calmes** sont considérées comme des environnements sonores à préserver à cause de leur quiétude, leur tranquillité (*quietness*) (Botteldooren et De Coensel, 2006). Dans un certain sens, ils deviennent des objets de conservation et de planification. On commence à s'intéresser aux bénéfices qu'elles auraient sur la santé (Novak, 2016; Shepherd, Welch, Dirks et McBride, 2013; Botteldooren et De Coensel, 2006). Selon l'Organisation mondiale de la santé (s. d.), à partir de 55 décibels, le bruit a un impact négatif sur la concentration. Face à une exposition prolongée (deux heures et plus), un bruit de 65 décibels peut avoir une incidence négative directe sur la santé. Booi et van den Berg (2012) soutiennent que le niveau de bruit est une composante importante de la vivabilité des villes et que les zones calmes y sont essentielles. Des recherches ont tenté d'énoncer des critères pour identifier et caractériser les **zones calmes** (Booi et van den Berg, 2012; Agence européenne de l'Environnement, 2014). Faburel et Goulet (2008) ont énoncé les suivants : la possibilité d'être au calme, les attentes fonctionnelles (caractère souhaité/non souhaité des stimulations sensorielles), la capacité de discuter de manière intelligible.

EQUIVALENT

Français : *zone de calme*

Anglais : *quiet area*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Agence européenne de l'Environnement (2014). *Good practice guide on quiet areas*. Repéré à <https://www.eea.europa.eu/publications/good-practice-guide-on-quiet-areas>

- Booi, H. et van den Berg, F. (2012). Quiet areas and the need for quietness in Amsterdam. *International journal of environmental research and public health*, 9(4), 1030-1050.
- Botteldooren, D. et De Coensel, B. (2006). *Quality assessment of quiet areas : a multi-criteria approach*. Repéré à http://users.ugent.be/~bdcoense/content/data/pdf/conference/10_BotteldoorenEN06.pdf
- Commission européenne (1996). *La politique future de lutte contre le bruit : Livre Vert de la Commission Européenne*. Repéré à <https://publications.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/8d243fb5-ec92-4eee-aac0-0ab194b9d4f3>
- Commission européenne (2002). *Directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement*. Repéré à http://www.environnement.brussels/sites/default/files/directive_2002.49.ce_bruit_fr.pdf
- Delaitre, P., Lavandier, C., Cance, C. et Pruvost, J. (2012). What is the definition for the French world calme in the European directive related to quiet areas? A lexicographic study from the 16th century until today. *Acta Acustica united with Acustica*, 98(5), 734-740.
- Delaitre, P. (2013). *Caractérisation des zones calmes en milieu urbain : qu'entendez-vous par zone calme?* (Thèse de doctorat, Université de Cergy-Pontoise, France). Repéré à <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00881111/document>
- Fabruel, G. et Gourlot, N. (2008). *Guide national pour la définition et la création des zones calmes : synthèse du référentiel national*. Repéré à <http://www.bruit.fr/images/stories/pdf/guide-national-definition-creation-zones-calmes-document-synthese-2008.pdf>
- Legifrance (2017). *Code de l'Environnement*. Repéré à <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000006074220&dateTexte=20180312>
- Novak, A.R. (2016). *Noise mapping of quiet areas*. Repéré à <http://pub.dega-akustik.de/IN2016/data/articles/000259.pdf>
- Organisation mondiale de la santé (s. d.). *Résumé d'orientation des Directives de l'OMS relatives au bruit dans l'environnement*. Repéré à http://www.narn91.fr/doc/Resume_des_directives_de_l_oms.pdf
- Shepherd, D., Welch, D., Dirks, K.N. et McBride, D. (2013). Do quiet areas afford greater health-related quality of life than noisy areas? *International journal of environmental research and public health*, 10(4), 1284-1303.

COLLABORATRICES ET COLLABORATEURS

Adrianna Le Goff.....	221	Hadrien Herrault	132
Alain Nicoli.....	146	Hela Boussoffara.....	13
Alexander Grigorievich Nizhelski.....	171	Hoda Kameli	19
Alexandra Beaulieu	231	Hugo Deloncle	164
Alexandra Breton	10	Hugo Odier	95
Alexandrine Bisailon	187	Ilyas El Hajji.....	109
Alexie Baillargeon-Fournelle	53	Inès de Parisot	157
Alice Miquet	121	Ipek Epikmen	35
Amélie Bilodeau	59	Jasmine Melançon	152
Andrés Toro	104	Jean-Christophe Pettersen	171
Anna Maes	200	Jean-Vincent Tanguay	121
Anne-Sophie Frican	215	Jules Laurent-Allard.....	106
Anthony Vautrin	56	Julie Gaillet	213
Antoine Le Guerrier.....	92	Justine Couture	166
Apolline Sénéchal	198	Karen Canelas.....	159
Ariane Paradis	174	Karim Hammouda.....	135
Astrid Sibiril.....	149	Katherine Bahl	75
Atae Azzam	109	Kathleen McCarron	193
Bahareh Eshraghi	200	Kevin Robert	59
Barbara Eyer Dos Santos	84	Kristina Lafleur Gauthier	184
Bassel Kheirbik	119	Kwan Yuk Michelle Kwok	84
Benjamin Branget	228	Laurie Loison	101
Benoît Eurieult	124	Léa Golfier.....	79
Chaïma Ben	38	Léa James.....	218
Charlotte Dokhelar.....	43	Léonard Duchesneau	70
Christiane Pelletier.....	129	Lorena Aragonés.....	184
Cristina Gavrilă	19	Louis Chaintron.....	56
Dave Sylvestre	169	Louison Cuvelier	139
Djalila Soualehi	67	Maggy Desgagnés	187
Dounia Yassin	193	Marc-André Bourgault.....	65
Élise Deborne.....	215	Marc-André Fortin	210
Élissandra Lapointe	142	Marc-Antoine Gauthier	46
Émilio Becerril	155	Marguerite Simard-Thivierge.....	98
Emmanuelle Globensky	124	Marianne Desfossés.....	16
Estefania Galavez	51	Marie Charlotte Filion.....	112
Fannie Pilon-Millette	203	Marie Lambert-Boulianne	41
Florence Vuille	106	Marie Prince	77
Florian Chalimbaud.....	62	Marie-Christine Dubuc	114
Floriane Baud	176	Marie-Ève Gravel.....	75
François Faug-Porret.....	72	Marie-Pier Côté	208
Gabriel Larue.....	62	Marine Delor	87
Gaëtan Lemaire.....	87	Martin Pes-Morrisette	33
Georgia Johnson	161	Mathieu Belmont	104
Guillaume Bolduc.....	101	Mathieu Boisclair	179
Guillaume Lepercq.....	95	Mathilde Carbonneau Loiselle.....	82

Maude Pauzé	149	Raphaël Collongues.....	27
Maxime Houde	233	Rita Nasr	218
Mélissa Côté-Douyon.....	221	Samia Kitous	48
Melissa Raymond.....	174	Samy Ghazi-Snoussi	155
Murielle Aglot.....	89	Sébastien Petra.....	79
Nahla El Hassani.....	22	Simon Mesa-Acosta	176
Natalia Correa	146	Simon Robichaud	117
Nayanka Judick.....	231	Sophie Coutu De Goede.....	144
Olivia Bellanger	43	Théo Champigny.....	205
Olivier Cyr	30	Théo Flamand.....	179
Olivier Gadbois.....	132	Thi Guong Giang Tran.....	164
Ozzy Morillon	226	Valentine About.....	139
Pablo Toledo Gouin.....	190	William Kath	22
Philippe Angers.....	51	Xavier Santerre	127
Philippe Genois-Lefrançois.....	24	Yasmine El Ghouat.....	224
Pierre-Loup Durand.....	182	Zoé Sabourin.....	196
Petra Cavalcante.....	210		