



Actes de Colloque

Montréal, 15 au 17 mars 2017



Mise en page: Olivier Gadbois
Compilatrice: Mélissa Côté-Douyon

ISBN 978-2-89575-373-5
CIU-IUC
Site internet: www.ciu-iuc.com

CLAUDIA ATOMEI	
The Sidewalk Diet	2
<i>Marchés de rue et accès aux aliments frais dans les quartiers centraux de Hanoi, Vietnam</i>	
NATALIE BOUCHARD	
La part (fantasm)odorifique de l’environnement	5
<i>envisager la mise en scène d’ambiances olfactives</i>	
MAUDE COURNOYER-GENDRON	
Mise en débat de projets d’aménagement	9
<i>conflits, acteurs et représentations</i>	
NATALIA DMUCHOWSKA	
Exiled Spaces of the City	13
<i>Transforming Laneways into Community Hubs</i>	
ANNE-JULIE DUBOIS	
Opportunities and Barriers for Innovative Cycling Planning in Small Cities	16
<i>Learnings from the Route Verte Network</i>	
CATE FLANAGAN & CHRISTOPHER YUEN	
Wet Infrastructure : Building Blue and Green	19
ÉMILE FOREST	
Capter les visions paysagères d’un territoire d’infrastructure à travers l’expérience.....	22
ALEX FORTIN	
Gentrification commercial	24
<i>Perceptions des commerçantEs de la Promenade Masson</i>	
VALÉRIE FORTIN	
La gestion coopérative d’habitations au Vietnam	30
<i>Une approche citoyenne à l’appropriation de l’espace</i>	
AMEL GHERBI	
Habiter la mobilité	34
<i>Sur les espaces, les temporalités et les modes de vie des étudiants internationaux du centre-ville de Montréal</i>	

LUCIEN ROLAND KABORE	
Gouvernance?	38
<i>Du projet d'aménagement de la zone d'activités commerciales et administratives (ZACA) de Ouagadougou</i>	
STEFFEN LAJOIE	
Gouverner l'adaptation ou adapter la gouvernance?	42
<i>Le plan national d'adaptation au changement climatique et la vulnérabilité des bidonvilles de Bogota, en Colombie.</i>	
SOUAD LARBI MESSAOUD	
La notion d'ambiance à l'épreuve de la marche en ville: le cas des animations éphémères à Montréal.	46
NICOLAS LAVOIE	
Conception réglée vs conception innovante en urbanisme	49
<i>quels apports des démarches de prospective dans des projets d'économie circulaire ?</i>	
IZABELA MOLENDOWSKI	
Planning for Transit-Supportive Development in Toronto's Inner Suburbs	53
ÈVE RENAUD ROY	
L'appropriation des processus de design pour l'innovation sociale par les communautés marginales	56
<i>Étude du cas de la communauté créative de Saint- Germain-de-Kamouraska</i>	
OLIVIER TRUDEAU	
D'Archipel aux archipels de politiques	59
<i>Une analyse des politiques publiques de la relation ville-fleuve dans le Grand Montréal</i>	
MARC-OLIVIER VEZINA	
Le patrimoine des quartiers populaires	62
<i>L'exemple du patrimoine vernaculaire de Pointe- Saint-Charles à Montréal</i>	
MISCHA YOUNG	
Transportation behaviours of single-person households in Canada	66

Présentation du colloque

Le Colloque Interuniversitaire Urbain/Interuniversity Urban Conference est un organisme à but non lucratif créé par les associations étudiantes dans les domaines de l'urbanisme et des études urbaines des universités montréalaises (Université de Montréal, Institut National de la Recherche Scientifique, Université du Québec à Montréal, Université Concordia et Université McGill), afin de favoriser les discussions de l'urbain. Ainsi, par le partage des visions académiques et professionnelles, le Colloque interuniversitaire urbain met en valeur le travail des jeunes chercheur.es et favorise l'échange entre la recherche scientifique et la pratique du domaine de l'urbain.

La thématique du colloque de 2017 a été sélectionnée afin d'alimenter les échanges portant sur notre milieu de vie et les éventuels défis auxquels les acteurs de l'urbain seront confrontés. De plus, dans le contexte du 375^e anniversaire de Montréal, ce thème est l'occasion parfaite pour remettre en perspective les divers legs de la ville et les défis auxquels cette dernière devra répondre dans les années à venir. Sous l'égide des enjeux urbains de demain, jeunes chercheur.es, professionnel.les et enseignant.es seront amené.es à réfléchir et échanger sur les grands projets déjà annoncés et les défis anticipés.

Claudia Atomei

Claudia Atomei est candidate à la maîtrise en urbanisme à l'Université de Montréal. Elle s'intéresse à l'intersection entre la planification des systèmes alimentaires et l'urbanisme, avec un penchant pour les questions de gouvernance.

The Sidewalk Diet

Marchés de rue et accès aux aliments frais dans les quartiers centraux de Hanoi, Vietnam

Dans tous les quartiers centraux de Hanoi, on peut trouver une série de vendeurs, surtout des femmes, qui s'établissent sur les trottoirs, offrant une variété d'aliments frais aux passants. Certains apportent des tableaux pour préparer et afficher leurs produits et parapluies pour les protéger contre le soleil. D'autres ont simplement quelques paniers, des seaux ou des bâches sur lesquels déposer leurs fruits et légumes, pas de panneaux de prix, et peut-être une petite chaise en plastique pour se reposer. Ses installations colorées, soigneusement adaptées et moulées aux caractéristiques des rues ou des allées, témoignent de la familiarité que les vendeurs ont développé dans ces espaces, après des années d'utilisation chaque jour. Parfois, ils peuvent être là pendant des heures, en commençant tôt le matin quand la chaleur n'est pas si lourde. En été, ils disparaîtront entre onze heures du matin et deux heures de l'après-midi, pour éviter la chaleur accablante. Mais beaucoup seront de retour dans l'après-midi et le soir, vendant de la nourriture aux acheteurs tardifs qui n'ont pas eu le temps d'acheter leurs produits le matin, ou peut-être préfèrent les acheter juste à temps pour le repas du soir. Dans la plupart de ces marchés de rue, on peut acheter tous les produits frais nécessaires à un repas vietnamien, tout en saisissant l'opportunité de socialiser. L'atmosphère qui en résulte peut être quelque peu chaotique: les odeurs poignantes de nourriture mélangées à des sons provenant des cages à volailles accompagnent les foules qui bavardent, se baladant dans les ruelles étroites, évitant les étalages qui dépassent des trottoirs et les motos qui klaxonnent sans arrêt.

Ces marchés de rue sont la façon la plus commune de se procurer des aliments frais dans les quartiers centraux de Hanoi. Cependant, ce système traditionnel connaîtra d'importants changements au cours des prochaines années alors que le gouvernement local envisage de moderniser son infrastructure commerciale par le biais de son Wholesale and Retail Network Plan. Cette transition conduira à une centralisation de la distribution alimentaire, les supermarchés et les dépanneurs prenant une part de plus en plus importante sur le marché. Bien que ces changements puissent présenter certains avantages, la fermeture programmée des marchés de rue suscite des inquiétudes concernant l'accès à aux aliments frais. Il s'agit d'un problème sérieux qui nécessite l'attention du gouvernement local, car une diminution

de l'accès aux aliments frais peut avoir des répercussions sur la santé publique et le bien-être des résidents, en particulier des populations vulnérables.

En collaboration avec HealthBridge, une ONG canadienne qui travaille sur cette question depuis six ans à Hanoi, l'objectif de ce projet était de comprendre comment les interventions du gouvernement pourraient influencer l'accès des résident.e.s aux aliments frais. Nous avons mené des sondages auprès de client.e.s des marchés de rue et avons effectué une première cartographie des points de vente de produits frais dans les districts centraux de Hanoi. Nous avons constaté que de nombreux résident.e.s font leurs achats alimentaires uniquement aux marchés de rue, ce qui signifie qu'ils devront modifier leurs habitudes d'achat de manière importante afin de s'adapter à un système de distribution modernisé. Nous avons également appris que les client.e.s des marchés de rue sont généralement conscient.e.s des avantages et des inconvénients des différents types de détaillants alimentaires existants, qu'elles/ils ont souvent une opinion élevée des supermarchés, mais qu'elles/ils préfèrent néanmoins les marchés de rue, principalement pour leur proximité. La majorité des participant.e.s ont anticipé des impacts sur leur accès aux aliments frais dans l'éventualité de la fermeture des marchés de rue, et très peu connaissaient le plan du gouvernement local pour mettre en œuvre une telle mesure. Beaucoup ont partagé leur désapprobation de ce plan et leur désir de voir les marchés de rue améliorés, non pas fermés. Notre analyse spatiale de l'ensemble des points de distribution d'aliments frais a montré que les marchés de rue sont les principaux contributeurs à l'accès aux aliments frais dans un rayon raisonnable de marche dans le centre de Hanoi. En fait, ils desservent près de la moitié de la population qui vit à moins de 300 m d'un détaillant de produits frais dans ces quatre districts. Plus précisément, leur fermeture, sans aucune autre mesure d'atténuation, occasionnerait l'augmentation de plus de 50% de la distance de marche jusqu'au point de vente le plus près.

Ce projet vise à fournir un exemple d'une des études qui devraient être menées avant la création d'un plan comme celui adopté par le gouvernement local de Hanoi. Compte tenu des ressources disponibles, ce projet présente une étude préliminaire sur l'accès aux aliments frais à Hanoi, et sa valeur repose en partie sur son approche de la compréhension et de l'action sur ce problème urbain. Bien qu'il ne prétend pas tirer des conclusions sur l'ensemble de l'enjeu d'accessibilité aux aliments frais à Hanoi, l'accent mis sur sa composante spatiale permet d'estimer l'ampleur des potentiels impacts du plan sur la capacité des résident.e.s à obtenir des aliments frais, et nous permet de suggérer quelques pistes de solution. Nous avons proposé d'abord des mesures pour intégrer une approche de planification des systèmes alimentaires dans l'administration actuelle de la ville de Hanoi, et nous avons poursuivi avec des recommandations concernant le choix des marchés de rue à protéger et la meilleure façon de les adapter et d'en bénéficier, à partir de suggestions de nos participant.e.s.



Natalie Bouchard

Natalie B s'intéresse aux différents niveaux de réalité de l'environnement. Elle détient un baccalauréat en design de l'environnement (UQÀM) ainsi qu'une maîtrise en aménagement (Université de Montréal). Son [mémoire de maîtrise](#) porte sur le pouvoir des odeurs à modeler notre perception spatiotemporelle de l'environnement. Elle poursuit actuellement cette recherche dans le cadre d'un doctorat en sciences cognitives au département de philosophie de l'UQÀM. www.natalieb.ca

La part (fantasm)odorifique de l'environnement envisager la mise en scène d'ambiances olfactives

La part intangible de l'environnement est telle une mer sensorielle dont les flots viennent inlassablement lécher notre corps. Cette mer nous amène d'innombrables indices pour comprendre le milieu dans lequel nous nous trouvons, libre à nous d'y porter attention et de les retenir dans les filets de notre mémoire.

Ces indices, nous les interprétons selon nos attentes et nos motivations (Merleau-Ponty, 1945); et les émotions ressenties sur le moment teintent chacun d'eux (Feldman Barrett, 2017). Nous percevons donc le monde tel qu'on est disposé à le comprendre. La réalité étant dès lors une structure subjective.

Notre cerveau reçoit de plus nombreux inputs de l'interne que de l'extérieur lorsque nous sommes dans l'instant, ce qui veut dire que les structures du monde édifiées par notre esprit est celui dans lequel nous vivons la plupart du temps. Pour la vision par exemple, seule 10% des connexions entrant dans le cortex visuel primaire fournit une information visuelle du monde qui est là devant nous; contre 90% venant de prédictions de neurones s'activant en différentes parties du cortex (Feldman Barrett, 2017:61). Qu'en est-il de l'odorat?

Contrairement à la vision notre système olfactif a une connexion directe avec l'amygdale qui est une structure cérébrale essentielle au décodage des émotions. Aussi, une odeur perçue provoque en premier lieu une émotion pré-conceptuelle, alors que ce qui est perçu visuellement entraîne immédiatement une analyse cognitive.

Le théâtre de la mémoire olfactive

Nous ne sentons jamais une pure odeur mais un mélange, en constante fluctuation, formant une fragrance unique sur le moment. Une odeur est également liée à un contexte où différents inputs sensoriels ont été captés au même instant. Notre perception des odeurs est ainsi influencée par autant d'autres signaux

sensibles; ceux émanant de la vue ayant probablement l'emprise la plus importante. Peut-être parce qu'apprenant dès notre plus jeune âge à saisir le monde principalement par la vue, c'est un acte naturel de se référer à une correspondance visuelle pour faire sens de ce que nous percevons? Notre vision a une telle influence qu'elle peut nous amener à croire qu'une odeur, non présente dans l'environnement, est là parce qu'elle est tout simplement liée, pour une raison quelconque, aux signaux qui définissent notre réalité du moment; ou encore, nous faire douter de la réelle présence d'une odeur si la source de l'émanation est introuvable (Bouchard, 2013).

Ceci corrobore la théorie de l'esprit prédictif (Hohwy, 2013; Friston & Stephan, 2007). Nous tendons des liens vers l'extérieur de nous-même pour faire concorder notre entendement du monde, et c'est lorsque ça ne colle pas que notre attention nous sort de nous même, de nos prédictions, pour explorer ce qui est là. Les paysage olfactifs ont dès lors un impact important sur notre réalité. Parce qu'il y a une distinction à faire entre paysage olfactif et ambiance olfactive. L'un est une expression mentale d'une sensation vécue suite à une expérience dans l'environnement, tandis que l'autre est une mer odorante occupant l'espace. L'une est en nous, nous baignons dans l'autre.

Le paysage olfactif (smellscape) est un terme créé par le géographe Daniel Gade : the 'smellscape,' is an intriguing dimension of place ignored by geographers. [...] Olfaction, the most subtle yet enduring of human senses, can transmit geographical information in plate characterization, landscape reconstruction and atmospheric quality.¹ J.D. Porteous ajoutera (1990) que le smellscape est ce qui est à la portée de notre nez oui, mais il est également fragmenté dans l'espace et épisodique dans le temps. Le paysage n'est pourtant pas la morphologie de l'environnement; c'est plutôt une entité relative et dynamique, où nature et société, regard et environnement sont en constante interaction.² Le paysage se distingue de l'étoffe dynamique de l'ambiance qui est constituée de signaux physiques parce qu'il est le fruit esthétique d'une reconnaissance purement intellectuelle (Rogers, 1997). Dès lors, le paysage olfactif est un univers composé de multiples essences mnémiques en constante mutation témoignant d'harmonies intangibles.

Mettre en scène le paysage olfactif

Façonnées par l'environnement géographique, les conditions climatiques, les pratiques économiques et l'activité humaine, les odeurs occupent un espace de propagation ayant une certaine qualité dans l'instant. Elles tracent une topographie mouvante offrant à chacun une forme de circulation dans l'épaisseur temporelle de l'espace. Entre les mains d'un concepteur habile elles peuvent devenir un outil d'intervention stratégique pour configurer l'expérience d'un lieu. Smells can be used to construct a

¹ Gade D., 1984. Redolence and Land Use on Nosy Be, Madagascar, *Journal of Cultural Geography*, (4)2, 29.

² Berque A., 1994. In *Cinq propositions pour une théorie du paysage*, Seyssel: Éditions Champ Vallon, 6.

physical architecture in the same way that light and sound can be used to sculpt or define space.³

La manipulation de flux olfactifs exige d'abord d'être au fait des régimes de pression atmosphérique et des vents dominants par rapport aux configurations spatiales; les volumes de la ville sont en effet des obstacles ou des couloirs pour leur circulation (Balez, 2000), et ont un impact sur leur intensité. D'autre part, le concepteur doit réfléchir à des façons de garder les odeurs vivantes au nez de ceux qui resteront dans un endroit longtemps car nous nous adaptons aux odeurs; après quelques minutes nous ne les sentons déjà plus. Autres points importants :

- ❑ L'état physiologique de l'individu a un impact sur la qualité et l'intensité de la perception. Sans compter que le degré de sensibilité est variable pour chacun;
- ❑ la température, la pression atmosphérique et le degré d'humidité altèrent le caractère de toute odeur. Un temps humide l'avivera, la chaleur lui donnera une présence entêtante, un temps frais amoindrira sa définition jusqu'à l'estomper presque complètement dans la glace ou la neige;
- ❑ la forme d'un flux olfactif varie à mesure qu'il se déroule dans le temps.

Pour ma part, je crois qu'une approche où le concepteur compose avec la potentialité olfactive des matériaux utilisés en construction est la clé. Le but de l'architecte du paysage olfactif n'est cependant pas de statifier une signature olfactive, mais de mettre en scène une narration dynamique dans l'espace. Autrement dit, d'offrir à l'utilisateur une expérience cinématique où les notes olfactives jouent chacune leur rôle dans la symphonie odorifique qu'il propose.

³ Battle G., McCarthy C., 1996. Multi-source synthesis. An architecture of Smell, Architectural Design, 66(5-6), V.

Références

- BALEZ S., 2000, L'observation des ambiances olfactives en milieu urbain. In Mattei M.-F. & Pumain D. (eds.), *Données urbaines 3*, Paris: Anthropos, 427-433.
- BATTLE G., McCARTHY C., 1996. Multi-source synthesis. An architecture of Smell, *Architectural Design*, 66(5-6), May-June, II-V.
- BERQUE A. (ed.), CONAN M., DONADIEU P., LASSUS B., ROGER A., 1994. *Cinq propositions pour une théorie du paysage*, Seyssel: Éditions Champ Vallon.
- BOUCHARD N., 2013. *Le théâtre de la mémoire olfactive. Le pouvoir des odeurs à modeler notre perception spatio-temporelle de l'environnement*, Université de Montréal (mémoire).
- CLARK A., 2016. *Surfing Uncertainty. Prediction, Action, and the Embodied Mind*, Oxford University Press.
- FELDMAN BARRETT L., 2017. *How Emotions Are Made: The Secret Life of the Brain*, New York: Houghton Mifflin Harcourt.
- FRISTON K.J., STEPHAN K.E., 2007. Free-energy and the brain, *Synthese*, 159(3), 417-458. doi:10.1007/s11229-007-9237-y.
- GADE D., 1984. Redolence and Land Use on Nosy Be, Madagascar, *Journal of Cultural Geography*, (4)2, 29-40.
- HENSHAW V., 2013. *Urban Smellscapes. Understanding and Designing City Smell Environments*, London: Routledge.
- HOHWY J., 2013. *The Predictive Mind*, Oxford University Press.
- HUSSERL E., 1947 (c1929). *Méditations cartésiennes. Introduction à la phénoménologie*, Paris : Vrin.
- KELLER A., YOUNG B. D., 2014. Olfactory consciousness across disciplines. *Frontiers in Psychology*, 5, August 22.
- MARTIN G.N., 2013. *The neuropsychology of smell and taste*. Hove: Psychology Press.
- MERLEAU-PONTY M., 2002 (c1945). *Phénoménologie de la perception*, Paris: Gallimard.
- NEUTRA R. J., 1949. The Sound and Smell of Architecture, *Progressive Architecture*, 30(November), 65-66.
- OHNO R., KOBAYASHI M., 1997. Smellscape as a concept of city planning and design, *Technical Paper of Annual Meeting of Architectural Institute of Japan*, September issue, 799-800.
- PLAILLY J., 2005. *La mémoire olfactive humaine : Neuroanatomie fonctionnelle de la discrimination et du jugement de la familiarité*, Université Lumière Lyon 2 (Thèse).
- PORTEOUS J.D., 1990. *Landscape of the mind: worlds of sense and metaphor*, Toronto: University of Toronto Press.
- ROGER A., 1997. *Court traité du paysage*, Paris: Gallimard.
- THOMPSON E., 2010. *Mind in life: Biology, phenomenology, and the sciences of mind*. Cambridge: Harvard University Press.
- TVERSKY B., 2000. Remembering Spaces. In Tulving E. & Craik F., *Handbook of memory*, New York: Oxford University Press, 363-378.

Le visuel de cette présentation est ici :

www.natalieb.ca/talks/natalieb_visuel_CIU-1_20170316.pdf (in English)

La version complète de ce texte se trouve ici :

www.natalieb.ca/texts/natalieb_20170316_envisager_la_mise_en_scene_d_ambiances_olfactives.pdf

Maude Cournoyer-Gendron

Mise en débat de projets d'aménagement

conflits, acteurs et représentations

Introduction

Il y a actuellement, dans nos sociétés postindustrielles, une montée des conflits sur des projets d'aménagement (Melé 2013 Pelletier 2014; Subra 2008). Parler de projets d'aménagement signifie souvent parler de controverses et de conflits : il suffit de penser aux nombreuses situations où les citoyens se mobilisent contre des projets d'infrastructure (une autoroute, un aéroport, un parc d'éoliennes, etc.), ou des projets immobiliers (ensemble de logements sociaux, projet de développement immobilier riverain, etc.). Parfois, il s'agit d'un refus net du projet, d'autre fois la controverse repose sur ses effets, qu'on souhaite éviter (disparition d'une espèce menacée, gentrification, bruit, pollution). Certains conflits sont particulièrement médiatisés, que ce soit en raison de leur ampleur, des moyens d'action pris par les protagonistes ou par la multitude d'acteurs concernés.

La présence de conflits soulève assurément des questions quant aux façons d'aménager, de prendre les décisions en aménagement, mais aussi relativement à la défense de l'intérêt général et à l'avenir du territoire. Certains acteurs parlent de ces oppositions comme d'un problème qu'il faut gérer, atténuer, limiter pour que le projet ne soit pas retardé ou abandonné; pour eux, le conflit entraîne l'immobilisme et le blocage du projet⁴. Pour d'autres acteurs, le conflit revêt un caractère productif : il permet une prise de parole, dans le but de faire valoir des intérêts qui ne sont pas pris en compte (Melé 2013; Trudelle et al. 2016).

Il est ainsi proposé de s'intéresser au conflit comme une porte d'entrée pour étudier les façons d'aménager et d'envisager la ville et les espaces urbains.

La participation pour neutraliser les conflits?

En dépit de la multiplication des processus d'information et de participation publiques mises sur pied dans une tentative des autorités locales de démocratiser la gouvernance urbaine et de « gérer » les tensions qui peuvent survenir autour de certains projets d'aménagement, il demeure une persistance, voire une

⁴ On peut penser ici à la Fédération des chambres de commerce du Québec et à l'Institut économique de Montréal, qui ont fait des déclarations allant en ce sens.

augmentation, dans la présence de conflits autour de tels projets (Melé 2013; Pelletier 2014; Subra 2008).

En effet, la participation citoyenne est donc maintenant considérée comme un impératif des pratiques de l'aménagement et de l'urbanisme, dans ce qui a été nommé le tournant délibératif en urbanisme (Pinson 2009; Gariépy et Roy-Baillargeon 2016). Il y a ainsi un changement dans la gouvernance de l'aménagement et de l'urbanisme, avec une plus grande importance accordée à la parole citoyenne, et avec la présence d'une plus grande diversité d'acteurs dans les processus de prise de décisions en aménagement. Pinson (2009) parle ainsi d'un passage de la planification par plan à une planification par projet dans laquelle une importance est portée plus particulièrement à la mobilisation d'un réseau d'acteurs autour d'un projet, dans un contexte où la ville – comme espace politique et comme acteur collectif – reprend un rôle de premier plan. Nous sommes devant des démarches de projets dans lesquels on retrouve des processus délibératifs qui forcent ou incitent les acteurs à reformuler leurs intérêts et leurs représentations de l'avenir de la ville (Pinson 2009). Toutefois, il semble que les processus de projet ne soient pas exempts de « logiques agonistiques et adversoriales. » (Pinson 2009, 227) et que les démarches de participation du public en aménagement « ne suffisent pas à prévenir ou à désamorcer le conflit. » (Pelletier 2014 [en ligne]).

Devant l'échec apparent des dispositifs de participation citoyenne quant à la neutralisation des conflits sur les projets d'aménagement, nous jugeons pertinent d'en reconsidérer les causes.

L'aménagement, champ d'expression de représentations contradictoires

L'aménagement n'est pas neutre, dans le sens où il est effectivement le champ d'expression de discours, représentations et intérêts divergents (Subra 2008). Les opérations d'aménagement s'inscrivent généralement dans un projet politique et sont forgées par des représentations associées à un idéal de ville (Breux 2012) portées par les politiques publiques, et pouvant être contestées (par les acteurs de la sphère privée, par les acteurs de la société civile, etc.). Le conflit serait ainsi révélateur de tensions entre différentes visions du monde portées par différentes catégories d'acteurs. Les représentations différenciées de l'aménagement du territoire par les acteurs institutionnels sont par ailleurs identifiées comme l'une des sources de conflit (Frétny 2015), et en retour, le conflit a la capacité de venir modifier les représentations et imaginaires spatiaux (Trudelle et al. 2016). Le conflit apparaît comme un moment propice, qui cristallise les projets d'aménagement urbain, et qui permet d'étudier les différents acteurs du territoire et leurs différentes représentations, potentiellement contrastées, du projet en litige et plus largement de leurs représentations de la ville. L'hypothèse posée est que la persistance des conflits liés aux projets d'aménagement s'explique en partie par une inadéquation entre la nature des projets proposés et les attentes de la société civile, en lien avec les multiples représentations de la ville que se font les différents acteurs urbains, qui dès lors, entrent en conflit.

En effet, un processus participatif axé sur les dimensions techniques du projet ne permettrait pas de résoudre des conflits qui porteraient sur la nature du projet, sur la non-reconnaissance de la légitimité de

l'action publique, sur une mise en doute du processus participatif, ou qui serait lié à un sentiment d'injustice (Dziedzicki 2004). Nous nous attardons donc ici au conflit comme révélateur de préoccupations territoriales et politiques dans le champ de l'aménagement (Jobert 1998; Sénécal et Reyburn 2006, Torre 2010). C'est donc dire que le conflit, qui se manifeste par des actions collectives, par une mobilisation, peut et doit être compris comme une tentative de reprendre le contrôle sur le devenir de la ville (Melé 2013).

En ce sens, il apparaît pertinent d'étudier les représentations de la ville, du conflit et du projet, à partir du point de vue des acteurs clés qui sont en interaction dans un projet d'aménagement urbain présentant un caractère conflictuel (professionnels de l'aménagement, élus locaux, élites urbaines, société civile, etc.). Ce faisant, il sera possible de mieux comprendre la persistance des conflits en aménagement en regardant les liens entre les conflits urbains liés aux projets d'aménagement et les représentations contrastées de la ville et du lieu portées par les acteurs en conflit.

Bibliographie

- Breux, Sandra. 2012. « Le projet urbain fait-il encore rêver. » In *L'imaginaire géographique*, sous la dir. de Mario Bédard, Jean-Pierre Augustin et Richard Desnoilles, 113-135. Québec: Les Presses de l'Université du Québec.
- Dziedzicki, Jean-Marc. 2004. « Au-delà du Nimby : le conflit d'aménagement, expression de multiples revendications. » In *Conflits et territoires*, sous la dir. de Patrice Melé, Corinne Larrue et Muriel Rosemberg. Tours: Presses universitaires François Rabelais
- Frétygny, Jean-Baptiste. 2015. *La conflictualité de la ville en mouvement au regard d'espaces publics métropolitains émergents : les aéroports*. Université de Cergy-Pontoise — Laboratoire M.R.T.E.
- Gariépy, Michel et Olivier Roy-Baillargeon. 2016. « La participation publique dans le Grand Montréal : De la consultation à la planification collaborative. » In *Gouvernance et planification collaborative, cinq métropoles canadiennes*, sous la dir. de Michel Gariépy et Roy-Baillargeon. Montréal: Les Presses de l'Université de Montréal.
- Jobert, Arthur. 1998. « L'aménagement en politique. Ou ce que le syndrome NIMBY nous dit de l'intérêt général. » *Politix* 11 (42) : 67-92.
- Melé, Patrice. 2008. « Conflits et controverses : de nouvelles scènes de production territoriale? » In *Espaces en (trans)action*, sous la dir. de Isabelle Garat, Raymonde Séchet et Djemila Zeneidi, 239-250.
- Melé, Patrice. 2013. « Analyse des conflits et recherches françaises : le moment agonistique? » In *Conflits de proximité et dynamiques urbaines*, sous la dir. de Patrice Melé, 21-50. Rennes: Presses Universitaires de Rennes.
- Pelletier, Mathieu. 2014. « La décision territoriale en conflit: Un outil d'évaluation de la participation citoyenne? » *Géocarrefour* 89 (4): 271-282.
- Pinson, Gilles. 2009. *Gouverner la ville par projet*. Paris Les Presses de Sciences Po.
- Sénécal, Gilles et Stefan Reyburn. 2006. « The NIMBY Syndrome and the Health of Communities. » *Canadian Journal of Urban Research* 15 (2): 244.
- Subra, Philippe. 2012. « La géopolitique, une ou plurielle ? Place, enjeux et outils d'une géopolitique locale. » *Hérodote* 3 (146-147): 45-70
- Subra, Philippe. 2014. *Géopolitique de l'aménagement du territoire*. Paris: Armand Colin.
- Torre, André. 2010. « Conflits environnementaux et territoires. » *Développement Durable et Territoire*, Presses Universitaires du Septentrion.
- Trudelle, Catherine, Juan-Luis Klein, Jean-Marc Fontan, Diane-Gabrielle Tremblay et Christophe Bocquin. 2016b « Conflits urbains, compromis et cohésion socioterritoriale: le cas de la Tohu à Montréal. » *Revue d'Économie Régionale & Urbaine* (2): 417-446.

Natalia Dmuchowska

Natalia is just about to complete her master of urban planning degree from Ryerson University. She has also studied environmental design at the University of Calgary, and geography at McMaster University. She is an avid city wanderer who loves to explore the neighborhoods of Toronto and ones she visits just the same. Natalia believes that laneways are the future of our cities and hopes to draw attention to the exiled spaces of our cities.

Exiled Spaces of the City

Transforming Laneways into Community Hubs

The goal of this project is to re-imagine a derelict, underutilized, and exiled laneway in the Roncesvalles Village neighborhood (alternatively known as ‘Roncey’), into a place that can be celebrated and used by the community. I imagine it to be a project that expands the street level excitement into the laneways. This project is heavily grounded in the practical. The idea for it flourished while standing on a rooftop of a building during a festival in the ‘Roncey’ neighborhood. After spending the afternoon on the ground we retreated from the busy street to a private rooftop. From here, I was able to watch as people squeezed by each other enjoying street vendors and local artisans and music. But I could also see the intricate network of laneways that stood vacant and still amidst the heavy traffic on the street below. Since then I’ve spent countless hours wandering through the laneways in Roncey hoping to see activity, kids playing, informal economies, or seniors sitting and reading books. But alas, the only people I’ve come across are those looking through garbage and recycle bins in search of bottles to return for a few cents.

According to the organization The Laneway Project, the City of Toronto has more than “2400 publicly owned laneways, covering more than 250 linear kilometers of public space (2016).” At this time there is no laneway planning policy in the City of Toronto meaning that many of these public spaces are left in an underutilized state. Laneways are embedded in the culture and history of places and have served in many capacities. We are now in a unique position to begin to reclaim these underused spaces as ones of the public realm. In a city as dense and concentrated as Toronto, these spaces seem to be ones of immense potential and capacity (Rossi, 2008). As we bring these spaces into the light we can also begin to imagine their further potential as spaces of play, spaces for experimentation with new technology, and spaces where we can create more homes. Using laneways in the City of Toronto as spaces for its citizens further assures that these service lanes become more than devotions to “the messy realities of parking, trash collection, and loading and unloading (Soules, 2011, p. 29).” Rather, these phantom networks of narrow streets should be “increasingly considered ripe for dual duty, [and] asked to emerge from [their] singular role as service spaces...(Soules, 2011, p.29).”

As you wander up and down Roncesvalles Avenue it is easy to see the appeal of the community. You pass by delis, mom-and-pop shops, cafes, dog walkers, children, and seniors. Planters guard pedestrians from the vehicular traffic, and bike lanes encourage active transportation. The streetcar adds to the uncanny character of the neighborhood. But this is only one street – one very busy street in a much larger neighborhood. This neighborhood was chosen as a study area because it has a diverse population, a wide age range, limited open spaces, and a unique cultural history. Transitioning from ‘cottage country’ to a suburb of Toronto, to an immigrant landing pad, a Polish haven, and now a hip inner-city neighborhood, this area is a great testing ground for this type of project. It also has over 100 underutilized laneways that are essential to the cultural, economic, social, health, and environmental well-being of communities (The Laneway Project, 2016).

Every community is a little bit different. Every neighborhood identity is encased in its physical history, in the stories of the people who shaped it, and in the experiences of those who currently reside there. The Roncesvalles Village neighborhood is one whose legacy is steeped in Polish culture, delicious food, community interactions, local art and roots dating back to the beginning of Toronto’s history. The final section of this project layers placemaking tools to create a community space by activating a laneway, ensuring that the area’s story can be celebrated daily by the citizens of the Roncesvalles Village neighborhood. This research is truly looking to re-imagine an underutilized laneway in the Roncesvalles Village neighborhood in Toronto, as a vibrant public space that celebrates the history and heritage of the neighborhood while providing a new arena for interaction on a local scale. The methodology used included a literature review, case & precedent study, site analysis, and design intervention. This project is a call to action to take note of the exiled spaces of the Roncesvalles Village neighborhood and to take advantage of the back alleys. Although Roncesvalles Avenue is vibrant the remainder of the area is lacking in green spaces, parks, open spaces, or places to gather and reflect. It is important to note that in reality a laneway revitalization project should be a community initiative that includes public consultation and participation. Unfortunately, due to the nature of a major research project, this was not possible.

In attempting to create a new vision of Roncesvalles Village neighborhood laneways it is also important to consider the future possibilities of these spaces. They can be used as extracurricular space for schools, as secondary playgrounds and places for sports. They can be places that encourage active transportation, or collective group exercising and lessons. But further, as we bring attention to these exiled spaces in our cities we can begin to see the potential of future technology, for example the use of Augmented Reality to make these even more playful or educational places. Or perhaps these can be spaces where people can live, in secondary suites and laneway homes that can help alleviate the housing crisis by providing affordable housing. The potential for laneways is vast and this option is just one step towards realizing the potential for laneways. It is a work that will take an exiled space and transform it into a community space.



References

- Rossi, C. 2008. Construction Company Touts Laneway Housing. Vancouver Courier. Feb. 22, 2008: 7. Accessed January, 2017. <http://search.proquest.com.ezproxy.lib.ryerson.ca/docview/359411592?pq-origsite=summon>
- Soules, M. 2011. Back To Front. The Canadian Architect. Nov. 2011; 56, 11
- The Laneway Project, 2016. The Laneway Project. Accessed February, 2017. <http://thelanewayproject.ca>
- The Laneway Project, 2016. Technical Info. Accessed February, 2017. <http://thelanewayproject.ca/technicalfacts/>

Anne-Julie Dubois

Anne-Julie Dubois is a graduate of tourism management, currently pursuing a Master in urban planning at Université de Montréal. Her research interests are oriented towards sustainable ways of travelling, active transportation and tourism as a tool for regional development.

Opportunities and Barriers for Innovative Cycling Planning in Small Cities

Learnings from the Route Verte Network

In the last years, extensive research was made about cycling in urban areas, but periurban and rural cities were given less attention. In this research, I explore regional cycling planning based on the case of the Route Verte, a well-established greenway linking 382 cities in the province of Quebec. When Velo-Quebec created the network in 1995, old railways were converted into cycling paths to create a recreative and touristic path connecting towns outside the traditional road network. Today, the Route Verte is composed of more than 5300 km of cycling paths, both on roads (paved shoulder) and off roads. After twenty years, it became an important source of revenue for many regions in the province. In fact, cycling spending in Quebec in 2015 represented around 696 million dollars, of which 108 million dollars were spent by foreign tourists (Chaire de tourisme Transat, 2016).

Figure 1 : Map of the Route Verte. Source : Velo-Quebec



On the other hand, in the last decade cycling and mobility practices evolved in a context of urbanization, demographic and technology changes, rise of public health and environmental concerns, etc. These changes influence the current role of the Route Verte. It is more and more used for multiple purposes: recreational, touristic, fitness but also (and increasingly), for transportation. The new enthusiasm for cycling as transportation is present everywhere in the province and small cities are no exceptions. In 2015, 1.9 million people used a bicycle for transportation in Quebec, whereas in 2013 it was only 1.3 million users (Velo Quebec, 2015). Despite its original design, the Route Verte becomes a structuring

piece for daily mobility in small towns because it links various clusters of activities (institutions, employment, commercial). Additionally, small cities generally have a compact city centre which makes it easy to reach multiple destinations by bike.

The growing number of utilitarian trips on the Route Verte, combined to more traditional recreative uses make the Route Verte a polyvalent infrastructure which answers various users' needs. With this versatility, come different representations of the role of the Route Verte. In this context, I try to answer the following question: how are planners' representations of the network related to the type of infrastructure they plan in small cities? The objective of this research is to better understand cycling planning in rural and periurban contexts, but also to explore the representations of cycling and the effects of polyvalent cycling infrastructure on sustainable mobility in small cities.

In order to answer the research question, I conducted ten in-depth interviews with cycling planning stakeholders in three cities; Granby, Victoriaville and Saint-Jérôme. Velo-Quebec, the national coordinator of the Route Verte and partner of the research helped me to select the cities according to the following criteria: 1) The Route Verte is within the city boundaries, 2) The city has fewer than 100,000 inhabitants, and 3) the city is big enough to have a small urbanized cluster, and local destinations such as employment areas and institutions. Beside these three cities, two interviews were conducted with provincial organizations that are responsible for the Route Verte; the ministry of transports and Velo-Quebec. By the end of the data collection, interviews were transcribed and major themes were identified through grounded theory analysis. The software Atlas.ti 8.0 was used to sort data and discover three major categories of results.

The first one is “The Route Verte as a backbone of the national cycling network”. A few participants mentioned the Route Verte as the starting point of cycling planning in the province. They confirmed the starting hypothesis regarding the evolving role of the Route Verte:

“It's not anymore the cycling path that we have known in the '90s. It's really a multipurpose path. A path that we use in every possible way. Whether it is for competing, biking, four-wheel mobility scooter ... but it's not anymore the basic criteria that was the bicycle” (H3, 2016; own translation).

In regard to this evolving role, there is a desire to connect that backbone to a local network in order to create a complete skeleton cycling paths. However, this connection is hard to achieve and is facing challenges, which emerged as the second category: “Barriers to innovative planning”. One of the main constraint is the omnipresence of the car culture in periurban and rural cities, as this quote demonstrates it:

“In order to get to the Estriade (cycling path), people liked to put their bike in their truck [...] to travel only a kilometre by car before riding their bike on the cycling path” (H4, 2016; own translation).

The other major barrier is a gap between planners' and politicians' representations of the Route Verte.

As one participant mentioned, elected representatives sometimes have a narrow opinion of cycling in regions:

“I’m not sure if they understand that cycling is a transportation mode. It’s as if they are still thinking that cycling is only a physical activity or leisure. No, no ... it’s a way to get from A to B. That’s the reality that I observe here. There is a lack of knowledge and understanding of what a cyclist is and what people are doing on a bike.” (F2, 2017: loose translation)

Despite these constraints, the last category is “an ambition to renew cycling planning”. It is linked to the evolution of representations. However, many small cities are experimenting cycling planning for the first time and thus, learning by trial and error. It results in multiple planning processes across cities, partly because small towns have limited resources and because few planning tools are adapted to the regional context.

In conclusion, it seems that representations of the Route Verte plays a role in the type of infrastructure that is planned. However, there are so many different representations among various actors that it makes it difficult to plan a local network consistent with the Route Verte. Thus, there is a need to provide tools to help planners gather data and make decisions that will answer the needs of the Route Verte multiple users.

References

- Chaire de tourisme Transat. (2016). Étude des retombées économiques du cyclotourisme et du marché du vélo au Québec (33 p.). ESG UQAM. Repéré à http://www.velo.qc.ca/files/file/expertise/VQ_EDV2015_Retombees-economiques.pdf
- Vélo Québec. (2015). L'état du vélo au Québec en 2015 (23 p.). Vélo Québec.

Cate Flanagan & Christopher Yuen

Cate Flanagan and Christopher Yuen presented at the 2017 Inter-University Conference on behalf of the WET Infrastructure: Building Blue and Green graduate studio group including Trevor Empey, Gregg Hanson, Lara Hintelmann, Grant Mason, Andrew Sgro, and Keira Webster. The research was conducted by eight graduate students at Ryerson University's School of Urban and Regional Planning, under the guidance of Professor Nina-Marie Lister. It was completed for the City of Toronto's City Planning Division.

Wet Infrastructure : Building Blue and Green

Climate change has increased the severity of storm events throughout Ontario, contributing to overwhelmed stormwater systems and greater urban flooding. A contemporary approach to planning for climate resilience is imperative. Blue-green infrastructure is a part of the solution, offering an emerging set of landscape design technologies, based on ecological processes and multifunctionality for today and tomorrow's hydrological challenges. WET INFRASTRUCTURE: Building Blue and Green combines field research in the Netherlands with professional conversations in Toronto, to create a handbook series which explains the challenges of blue-green infrastructure for all stakeholders.

In urban centres, the significant amount of hard surfaces has reduced opportunities for the natural absorption of water, and has increased surface runoff and flash flooding. This has altered how stormwater is released into our natural water systems, which has led to increases in flooding, water pollution, and a severe loss of habitats. Additionally, as the effects of climate change become widespread, we will enter an era of warmer and wetter climates. This rainfall will not exist as gentle spring showers, but rather in flooding downpours and winter storms. These impacts will overwhelm our aging infrastructure, causing system wide flooding and property damage.

When considering these concerns, international cities are exploring opportunities to support traditional pipe and sewer systems with blue-green infrastructure. These landscape-based design approaches can help achieve improved water quality, as well as reducing stormwater flooding by slowing, holding, and cleaning our water before it reaches major water systems.



Ranging from street trees to large-scale stormwater ponds, this infrastructure harnesses the power of natural systems to provide an innovative opportunity to support pre-existing grey infrastructure. These solutions can be expensive to implement, however they will help save our cities money by lessening the need for piping and pumping facility expansion as our cities grow. Adaptive and innovative approaches to stormwater are essential if we plan to have a resilient and sustainable future; and these approaches include blue-green infrastructure.

Our project draws extensively from the history and current practices for flood management by the Dutch, who are regarded as world leaders in this field. In 2016, our team visited the Netherlands to observe major water infrastructure projects, and gain insights into flood management practices from local professionals. Our research concluded with three primary lessons from the Netherlands that could be applied to the Canadian context, including: building with nature, innovative policy and planning tools, and planning at the watershed scale.

The first lesson involves the opportunities for cities to build with nature, rather than against it. Historically, cities have relied on grey infrastructure to handle storm water. Rainfall on our impervious surfaces have been channeled into a network of pipes and sewers, drained out of our urban areas, and discharged quickly into river systems. Many cities have relied upon this hard-surface engineered approach to handle fluctuations in water levels brought on by extreme weather. For example, when Hurricane Katrina breached New Orleans's system of artificial levees and floodwalls, the damage was catastrophic because it was dependent on a single piece of infrastructure. Alternatively, the Room for the River project in the Dutch city of Nijmegen, widens waterways where necessary and re-introduced areas for safe, predictable flooding after major storms instead of building new dikes.

The second lesson includes innovative planning and policy tools. From our research, we found that Canadian cities are facing a challenge of fragmented policies, which includes a lack of consistency in definitions, language, and focus, as well as uncertainty in who is responsible for what, and to what audience it is catering to. Through a review of 27 pieces of legislation in Ontario, we found that the responsibility for implementing this large set of legislation has been divided among a vast variety of agencies, all with no formal process for coordination. To overcome lack of clarity, a research institute in the Netherlands have created the Circle Tool, which examines the cascading, as well as the indirect

effects of flooding and extreme weather events, by combining open data models with qualitative, expert knowledge. By knowing this information, planners can focus investment and consideration on indicated vulnerable sites to ensure cities are protected during severe weather.

The last comparison looks at planning at a watershed scale. Given that water does not respect political boundaries, planners must understand that how their municipality handles stormwater does not solely impact its own residents, but all downstream communities. Conservation Authorities across Ontario, including the Toronto and Region Conservation Authority (TRCA), are mandated to manage flood-prone areas and control development in these areas. However, conservation authorities have very limited power and no consistent source of revenue. Conversely in the Netherlands, the Rijkswaterstaat, formed in 1798, is the national agency in charge of the construction and maintenance of waterways and flood protection. Over time, this evolved into the current governance system consisting of powerful elected regional water authorities. These authorities have their own tax systems and are responsible for the operations and maintenance of dikes and pumps that protect life and property.

As we settle into a new reality of harsher storms, aging infrastructure, and increasing urban expansion - we must create more resilient cities for the future. This research project has looked at the difficulty of integrating blue-green infrastructure within the current municipal governance structure. Planners must be flexible when approaching stormwater problems, and therefore, must be ready with the right information to implement innovative solutions. If we strive to view our water systems as societal assets, then we must understand the impacts of the systems that feed into them. We have to take a critical look at how we are managing all aspects of our systems - from water where it falls all the way to when it is finally released. It is time to start treating water as a resource and not a liability.

Émile Forest

Candidat à la M.Sc. Aménagement de l'UdeM, mes recherches s'inscrivent dans le champ des études urbaines. Je m'intéresse au processus d'urbanisation, sous l'angle des perceptions, représentations et stratégies d'acteurs.

Capter les visions paysagères d'un territoire d'infrastructure à travers l'expérience

L'espace qui est produit et reproduit à travers le processus d'urbanisation forme un ensemble de faits sociaux morphologiques visibles ([Durkheim, 2009](#)); l'urbain est un produit social ([Lefebvre, 1974](#)). Chaque société édifie son milieu selon ses modes de production et ces interactions. Elle y inscrit ses modèles, ses valeurs et ses symboles ([Rocher, 1992](#)). Cette édification est à la fois un acte conscient et inconscient où s'entremêlent les objectifs et stratégies d'acteurs publics, privés, des experts, des citoyens et la société civile ([Hall, 2014](#)). De façon générale, cette recherche s'intéresse aux discours sur la Ville portés par cette pluralité d'acteurs. Elle explore en particulier les rapports qui existent entre ces représentations variées de l'urbain ([Breux & Poitras, 2011](#)).

Le concept de paysage, comme qualification sociale et culturelle des milieux de nos sociétés ([Berque, 1990](#); [Philippe Poullaouec-Gonidec, Domon, & Paquette, 2005](#)), particulièrement les paysages de l'urbain ([Philippe Poullaouec-Gonidec & Paquette, 2005](#)), s'avère tout désigné pour rendre compte de ces discours envers la ville. Entre autres, pour sa capacité à exprimer non seulement les dimensions sensibles ni les dimensions factuelles, mais bien à la dialectique qui existe entre les deux. Le paysage est un outil ([Davodeau & Toubanc, 2010](#)). Il implique d'examiner la reconnaissance, par un individu ou une collectivité, de valorisations variées (politiques, esthétiques, ludiques, scientifiques, environnementales, patrimoniales, économiques, etc.), inscrites dans l'expérience plurisensorielle de l'espace urbain, pour notamment y déchiffrer des expressions de valeurs communes ([Philippe Poullaouec-Gonidec et al., 2005](#)).

Cette approche paysagère est mobilisée pour comprendre les perceptions de citoyens dans le contexte d'un projet urbain d'envergure. Il s'agit de la requalification de l'entrée de ville de Montréal, le parcours entre son aéroport (YUL) et son centre-ville ([P. Poullaouec-Gonidec, Paquette, & Marmen, 2015](#)). Plus précisément, nous explorons dans quelle mesure les savoirs locaux ([Scott, 1998](#)) détenus par les citoyens peuvent être complémentaires aux visions exprimées lors de la démarche déjà entamée, qui a surtout fait appel aux avis d'experts et d'acteurs publics. Cette démarche s'inscrit dans la volonté d'un urbanisme humaniste en réaction aux expériences du passé de la discipline ([Choay, 1965](#)) où trop souvent nous avons assisté au déploiement d'une ingénierie sociale où les désirs de quelques visionnaires, hommes d'État et experts se sont matérialisés par une approche scientifique, autoritaire et centralisée du projet urbain

([Scott, 1998](#)). L'objectif général est d'investir les tendances qui s'immiscent dans les différents discours d'acteurs et deviennent les thèmes fédérateurs du projet urbain actuel. Au-delà du projet urbain, il est aussi question du contexte atypique dans lequel il prend place; il est question des territoires d'infrastructures. Ces lieux supportent les quotidiens de la vie urbaine et pourtant leurs représentations les mettent à mal ([Baber & Suba, 2016](#); [Graham & McFarlane, 2015](#)). Ainsi, la recherche tente d'ouvrir notre regard, souvent restreint aux espaces de représentation sacralisés, c'est-à-dire la ville, la banlieue, le monde rural, la nature... Pour ainsi observer les interstices de l'urbanisation, de les concevoir autrement pour entrevoir leurs potentiels inédits.

En termes méthodologiques, les perceptions de l'espace sont documentées et analysées à l'aide de méthodes ethnographiques ([Emerson, Fretz, & Shaw, 2011](#); [Kusenbach, 2003](#); [Low, Taplin, & Scheld, 2005](#)) et vidéographiques ([Garrett, 2011](#); [Knoblauch, Schnettler, Raab, & Soeffner, 2006](#); [Pink, 2007](#)). D'abord, la méthode des parcours commentés, un type d'entretien ouvert, in situ et mobile est employée ([Carpiano, 2009](#); [Kusenbach, 2003](#); [Petiteau & Pasquier, 2001](#)). Ces trajets sont documentés à l'aide de caméras vidéo munies d'un géopositionnement par satellite (GPS) dans l'objectif de rendre compte le plus fidèlement possible du contexte social et spatial de l'expérience des participants ([Brown & Spinney, 2010](#); [Buire, 2014](#); [Luz, Boucher, & Janni, 2014](#); [Pink, 2007](#)). Une analyse ethnographique structurale, centrée sur les unités de sens, est utilisée pour identifier à travers les discours les différentes interactions entre les participants et l'espace. Cette analyse répond à la question : quelles sont les qualifications sociales et culturelles entretenues envers l'espace urbain traversé ? Ensuite, une analyse ethnographique articulée, centrée sur les séquences et relations, sert à interroger le corpus vidéographique ([Knoblauch et al., 2006](#)). Elle répond plutôt à la question : comment émergent les qualifications sociales et culturelles entretenues envers l'espace urbain traversé? De ces exercices, une trentaine de thèmes sont dégagés. Par la suite, sur la base des travaux précédents de la Chaire en paysage et en environnement de l'Université de Montréal (CPEUM), la vision qui a émergé des perceptions des citoyens est mise en relation avec celle des acteurs publics (énoncé de vision pour le corridor d'entrée de ville YUL/ MTL) et des experts (projets liés au concours international d'idées YUL/ MTL) ([P. Poullaouec-Gonidec et al., 2015](#)). L'objectif est de déceler les complémentarités, les dualités, les tensions, etc.

De plus, comme la recherche tire avantage de la venue d'outils technologiques, par exemple la vidéo numérique, nous souhaitons mettre à profit les données recueillies pour, humblement, imaginer des pistes de rayonnement. S'inspirant des travaux de Keiller, l'idée est de réaliser un court métrage exposant la richesse du support cinématographique pour représenter et mieux comprendre l'espace urbain et les enjeux émergents ([Keiller, 2013](#)).

En conclusion, cette recherche qui s'inscrit dans le champ des études urbaines et de la sociologie de l'espace urbain souhaite contribuer au développement d'approches pour déchiffrer les perceptions et les représentations d'acteurs sociaux contribuant au processus d'urbanisations. Elle interroge le concept de paysage comme outil de lectures de ces phénomènes. De plus, cette exploration mobilise la recherche

visuelle (caméra numérique) comme à la fois un support d'analyse ethnographique et vidéographique ainsi qu'une opportunité pour diffuser autrement les travaux académiques.

Références

- [Baber, M., & Suba, M. \(Éd.\). \(2016\). *infrastructural monument*. New-York: Princeton Architectural Press.](#)
- [Berque, A. \(1990\). *Médiance: de milieux en paysages*. Reclus Montpellier, France.](#)
- [Breux, S., & Poitras, C. \(2011\). Saisir la ville matérielle et idéale. In G. Cloutier, J.-P. Collin, & C. Poitras \(éd.\), *Dix ans d'études urbaines au Québec : Bilan et perspectives d'avenir* \(p. 73-95\). Québec: Presses de l'Université Laval.](#)
- [Brown, K., & Spinney, J. \(2010\). Catching a Glimpse: The Value of Video in Evoking, Understanding and Representing the Practice of Cycling. In *Mobile Methodologies* \(p. 130-151\). Palgrave Macmillan UK.](#)
- [Buire, C. \(2014\). Films de terrain : pratique, réflexivité et écriture - Expérience d'une géographe utilisant l'outil vidéo. In S. Breux, J.-P. Collin, & C. Gingras \(éd.\), *Représenter l'Urbain: Apports et Méthodes* \(p. 285-313\). Les Presses de l'Université Laval.](#)
- [Carpiano, R. M. \(2009\). Come take a walk with me: The « Go-Along » interview as a novel method for studying the implications of place for health and well-being. *Health & place*, 15\(1\), 263-272.](#)
- [Choay, F. \(1965\). *L'urbanisme: utopies et réalités: une anthologie*. Editions du Seuil.](#)
- [Davodeau, H., & Toublanc, M. \(2010\). Le paysage outil, les outils du paysage. In *CO-CONSTRUCTION OU CONSTRUCTION EN COMMUN D'OBJECTIFS COLLECTIFS* \(p. 375-391\). \[halshs.archives-ouvertes.fr\]\(http://halshs.archives-ouvertes.fr\).](#)
- [Durkheim, É. \(2009\). *Les règles de la méthode sociologique*. Paris: Flammarion.](#)
- [Emerson, R. M., Fretz, R. I., & Shaw, L. L. \(2011\). *Writing Ethnographic Fieldnotes, Second Edition*. University of Chicago Press.](#)
- [Garrett, B. L. \(2011\). Videographic geographies: Using digital video for geographic research. *Progress in human geography*, 35\(4\), 521-541.](#)
- [Graham, S., & McFarlane, C. \(2015\). *Infrastructural Lives: Urban Infrastructure in Context*. Taylor & Francis.](#)
- [Hall, P. \(2014\). *Cities of Tomorrow: An Intellectual History of Urban Planning and Design Since 1880*. Wiley.](#)
- [Keiller, P. \(2013\). *The View From The Train: Cities And Other Landscapes*. Verso Books.](#)
- [Knoblauch, H., Schnettler, B., Raab, J., & Soeffner, H.-G. \(2006\). Video analysis: methodology and methods. *Qualitative Audiovisual Data Analysis in Sociology*. Frankfurt am Main et al. : Lang. Consulté à l'adresse \[http://icar.univ-lyon2.fr/ecole_thematique/TRANAL_I/documents/video/mond06_video.pdf\]\(http://icar.univ-lyon2.fr/ecole_thematique/TRANAL_I/documents/video/mond06_video.pdf\)](#)
- [Kusenbach, M. \(2003\). Street Phenomenology: The Go-Along as Ethnographic Research Tool. *Ethnography*, 4\(3\), 455-485.](#)
- [Lefebvre, H. \(1974\). *La Production de l'espace* \(4e édition\). Paris: Anthropos.](#)
- [Low, S., Taplin, D., & Scheld, S. \(2005\). *Rethinking urban parks: Public space and cultural diversity*. University of Texas Press.](#)
- [Luz, J. B., Boucher, N., & Janni, L. \(2014\). Le Multimédia: Un outil polyvalent pour la recherche en études urbaines. In S. Breux, J.-P. Collin, & C. Gingras \(éd.\), *Représenter l'Urbain: Apports et Méthodes* \(p. 203-230\). Les Presses de l'Université Laval.](#)
- [Petiteau, J.-Y., & Pasquier, E. \(2001\). La méthode des itinéraires: récits et parcours. In M. Grosjean & J.-P. Thibaud \(éd.\), *L'espace urbain en méthodes* \(p. 63-77\). Éditions Parenthèses.](#)
- [Pink, S. \(2007\). Walking with video. *Visual Studies*, 22\(3\), 240-252.](#)
- [Poullaouec-Gonidec, P., Domon, G., & Paquette, S. \(2005\). Le paysage, un concept en débat. *Paysages en perspective*, 18-43.](#)
- [Poullaouec-Gonidec, P., Paquette, P., & Marmen, P. \(2015\). *YUL/MTL : Paysages en mouvement*. Applied Research + Design Publishing.](#)
- [Poullaouec-Gonidec, P., & Paquette, S. \(2005\). Des paysages de l'urbain. In P. Poullaouec-Gonidec, G. Domon, & S. Paquette \(éd.\), *Paysages en perspective* \(p. 275-318\). Montréal: Les Presses de l'Université de Montréal.](#)
- [Rocher, G. \(1992\). *Introduction générale à la sociologie* \(3e édition\) \(Vol. 1\). Montréal: Éditions Hurtubise inc.](#)
- [Scott, J. C. \(1998\). *Seeing Like a State: How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed*. Yale University Press.](#)

Alex Fortin

Alex Fortin, candidat à la maîtrise en études urbaines de l'UQÀM, sous la supervision de Hélène Bélanger. Je suis passionné par les questions en lien avec la transformation des quartiers centraux des grandes villes et l'impact sur les populations.

Gentrification commerciale

Perceptions des commerçants de la Promenade Masson

Depuis mon arrivée à Montréal en 2009, j'ai pu constater la prolifération de cafés et petits commerces indépendants dans plusieurs quartiers hors du Plateau-Mont-Royal. Endroits que je fréquente moi-même parfois, j'en suis venu à me questionner sur les dynamiques de ce phénomène, souvent associé avec l'embourgeoisement. Après plusieurs lectures sur le sujet de la gentrification, j'ai constaté que peu d'études avaient été effectuées sur l'impact de ce processus sur les commerçants, pourtant aux premières loges.

La gentrification commerciale s'explique selon différentes théories. Certains auteurs (notamment Gonzalez et Waley, 2013) considèrent qu'elle résulte d'un réinvestissement des artères commerciales centrales suite à une période d'abandon relatif. Des entrepreneurs «pionniers» voient les rentes faibles comme une opportunité pour ouvrir des commerces indépendants, apportant ainsi une certaine vitalité au secteur et attirant par le fait même un nouveau type de consommateurs. Si ces commerces obtiennent du succès, ils attirent des capitaux plus importants dans le quartier, et éventuellement des chaînes commerciales d'envergure viennent s'implanter, au détriment des intérêts des plus petits commerçants qui n'arrivent pas toujours à absorber les hausses de la rente foncière. Une autre théorie (notamment Ley, 1997) suppose plutôt que les commerçants s'implantent dans un quartier alors que celui-ci vit déjà un processus de gentrification résidentielle. Les nouveaux commerces visent à répondre aux besoins spécialisés de la «nouvelle classe moyenne». L'offre commerciale constitue ainsi le reflet et le support de l'identité sociale des nouveaux résidents, contribuant ainsi à la construction d'une nouvelle image du quartier. Au cours du processus, certains commerces traditionnels sont forcés de quitter le quartier parce qu'ils ne peuvent plus absorber les prix élevés, ou bien parce que la base de leur clientèle a déjà quitté le secteur. Ce qu'il faut retenir, c'est que l'évolution du paysage commercial est vecteur, mais également marqueur, de la gentrification résidentielle et que les deux se font en parallèle (Chabrol et al., 2014).

Mon projet s'inscrit dans une recherche collaborative dans laquelle j'ai eu la chance de m'impliquer avec ma directrice de mémoire, Hélène Bélanger. L'initiative date de 2015, alors que la Priorité logement de Rosemont, pilotée par le Comité logement de Rosemont, obtient une subvention du Programme d'aide à la recherche et à la création (PAFARC) du Service aux collectivités de l'UQÀM. La recherche ayant

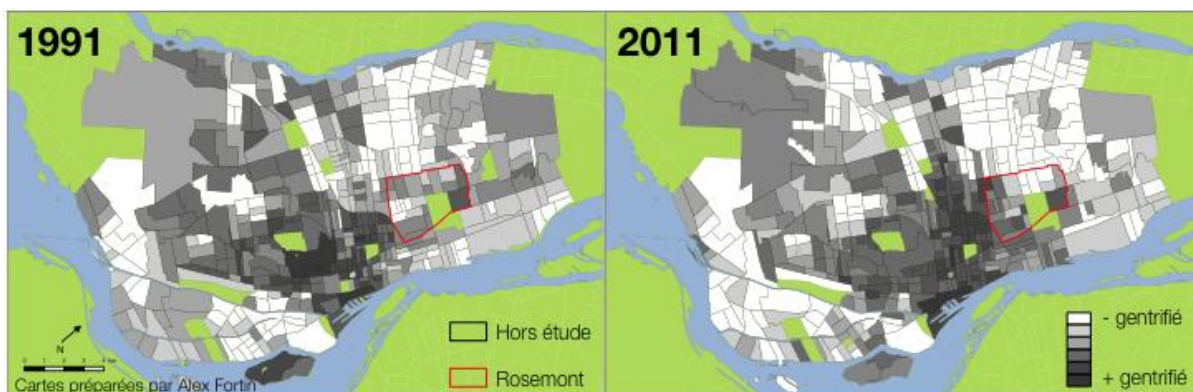
pour titre Gentrification et droit au logement dans Rosemont : «un beau malaise»? a pour objectif de créer des ponts entre les mondes académiques et communautaires. Pour la Priorité logement, la recherche permettra d'initier les membres aux différentes étapes d'un processus de recherche scientifique à travers différentes formations (méthodes qualitatives et quantitatives), en plus de leur offrir des résultats intéressants pour enrichir l'éducation populaire et leurs revendications politiques. Pour l'équipe de chercheurs, cette collaboration nous permet de bénéficier des précieuses connaissances de terrain de l'organisme.

Je me suis penché plus spécifiquement sur les perceptions des commerçantEs, autant de longue date que nouveaux, par rapport aux transformations socioéconomiques d'une artère commerciale dans un quartier central en processus de gentrification. Le cas de la Promenade Masson est intéressant, puisque l'artère est clairement délimitée par une Société de développement commercial (SDC) au sein du quartier Rosemont à Montréal, qui vit depuis quelques années un «renouveau» commercial. Rosemont est un quartier familial hors du Plateau-Mont-Royal et pour le moment peu fréquenté par les touristes. La question de recherche principale qui me préoccupe est la suivante : Quels sont les impacts du processus de gentrification commerciale (pressions foncières, évolution de la clientèle, ambiance et aménagement du quartier, développement commercial) sur les commerçantEs de la Promenade Masson et leurs activités?

Je propose comme hypothèse qu'il existe différents types de discours de la part des commerçantEs en fonction de leur profil. Le travail de terrain vise à identifier et nuancer ces différents points de vue. CertainEs commerçantEs seront probablement ambivalentEs face aux changements dans le quartier. La majorité des commerçantEs de longue date verra probablement les transformations de la population, la diminution de leur clientèle et l'augmentation de la rente foncière comme un stress (négatif). CertainEs se seront toutefois adaptéEs et auront ainsi fait fructifier leurs affaires en s'adaptant à la nouvelle population du quartier. Les commerçantEs récentEs, quant à eux, auront plutôt un discours positif selon lequel les transformations des habitudes de consommation du quartier représentent une opportunité d'affaires. CertainEs devraient plaider en faveur d'actions de revitalisation de l'artère.

Avant d'entamer les entretiens semi-dirigés combinés à la réalisation de cartes mentales (méthodes qualitatives) auprès des commerçantEs, une partie comprenant de la méthodologie quantitative a été réalisée, comprenant une recherche documentaire, une compilation statistique et un portrait commercial. Cette étape a servi à constater l'avancement du processus de gentrification dans le quartier Rosemont, et à confirmer les transformations commerciales ayant eu lieu sur la Promenade Masson. La méthodologie quantitative est également pertinente afin de mettre en perspective les propos qui ressortent des entretiens.

Cartographie des «gentrifieurs» (1991-2011)



Les caractéristiques statistiques associées à la gentrification qui ont été superposées sont les suivantes : population éduquée, occupant des emplois professionnels, taux d'activité des femmes élevé, revenu médian élevé, ménages atypiques et non familiaux, nombre de personnes par ménage réduit, absence d'enfants de moins de 5 ans. À l'aide du quotient de localisation (double rapport qui permet de connaître dans quels secteurs de recensement il y a surreprésentation de la variable par rapport à l'ensemble du territoire étudié) qui a été coloré lorsqu'au-delà de 1.1, on peut constater une tendance nette entre 1991 et 2011. En effet, une concentration des caractéristiques se fait sentir de plus en plus dans les quartiers centraux, le long des lignes orange et vert du métro, dans des quartiers comme La Petite-Patrie, Villeray, Saint-Henri, Hochelaga, Verdun, mais également Rosemont.

Pour ce qui est du portrait commercial de la Promenade Masson (entre la rue Iberville et la 12^e avenue), l'outil de google street view a été utilisé puisqu'il permet de retourner jusqu'en 2007, ce qui m'a permis de dresser l'évolution commerciale sur une période de 9 ans. On constate alors que la distribution commerciale est sensiblement demeurée la même, c'est-à-dire qu'on retrouve aujourd'hui la même répartition en termes de type de commerce. Pourtant, 45% des commerces sont nouveaux. En établissant une typologie de commerces «à la mode», basée sur différentes lectures portant sur l'esthétique associée à la gentrification commerciale (Zukin, 2008; Chabrol et al., 2014), le type de marchandises (qualité, variété) et le prix des biens et services offerts, on est alors en mesure de confirmer un changement dans l'offre commerciale (7% des commerces en 2007, 30% en 2016). Évidemment, on ne peut pas connaître l'impact de ces transformations sans procéder à des entrevues, qui ont été menées à l'été et à l'automne 2016. L'analyse des verbatim est présentement en cours, et les résultats risquent d'être très éclairants.

Exemple probant de transformation commerciale

2007 : L'étoile Masson



2016 : Pot Masson



Références

CHABROL, Marie, Mathieu Van Criekingen, Antoine Fleury, A Gasnier, et Nathalie Lemarchand (2014). «Commerce et gentrification. Le commerce comme marqueur, vecteur ou frein de la gentrification. Regards croisés à Berlin, Bruxelles et Paris» *Le commerce dans tous ses états. Espaces marchands et enjeux de société*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 277–91.

GONZALEZ, Sarah et Waley, Paul (2013). «Traditional retail markets: the new gentrification frontier?» *Antipode*, 45(4), 965-983.

LEY, David (1997). «The new middle class and the remaking of the central city» *Oxford Geographical and Environmental Studies Series*, 400 pages.

ZUKIN, Sharon (2008) «Consuming Authenticity: From Outposts of Difference to Means of Exclusion» *Cultural Studies* 22, no. 5 : 724–48.

Valérie Fortin

Valérie Fortin est candidate à la maîtrise en urbanisme à l'Université de Montréal. Elle s'intéresse particulièrement à la planification participative, aux enjeux socio-économiques du développement urbain, aux processus de codesign et à la gestion de projets urbains.

La gestion coopérative d'habitations au Vietnam *Une approche citoyenne à l'appropriation de l'espace*

Hanoï, la capitale du Viêt Nam, est une ville peuplée – voire surpeuplée – qui connaît une urbanisation exponentielle. Pour accueillir l'afflux massif de population des campagnes, la ville a commencé à se développer en hauteur. Ces nouveaux habitats s'accompagnent nécessairement de nouvelles manières de gérer l'espace. Ceci dit, comment concevoir qu'une initiative citoyenne d'autogestion puisse se développer dans ce pays au régime politique communiste? C'est ce que ce travail explore.

Au Viêt Nam, les immeubles d'habitations sont généralement financés par des investisseurs. Une fois la construction complétée, ceux-ci sont responsables de mettre sur pied un bureau de gestion – un ban quản lý – pour prendre en charge ou sous-traiter à des sociétés de gestion les services d'entretien de l'immeuble. Ces services incluent l'entretien de l'environnement et l'aménagement paysager, les travaux techniques et d'ingénierie, la sécurité et le stationnement, ainsi que le service de réception de l'immeuble et sa comptabilité. Les investisseurs sont généralement très près des sociétés de gestion, et ont un certain contrôle sur les coûts chargés aux résidents pour les services offerts.

Lorsque les appartements de l'immeuble sont occupés à 50 %, la Loi vietnamienne stipule que les résidents ont le droit de mettre sur pied leur propre comité de gestion de l'immeuble – leur ban quản trị – composé d'environ 10 individus élus par les résidents eux-mêmes. Ce comité doit cependant recevoir l'approbation des représentants politiques locaux et des investisseurs pour être officialisé. Cette partie du processus pose souvent problème, parce que les investisseurs refusent de relâcher leur mainmise sur les services de l'immeuble, qui leur rapporte des profits. Une fois que le ban quản trị est établi, celui-ci peut toutefois décider de lui-même de l'entreprise avec laquelle il souhaite faire affaire pour les services d'entretien de l'immeuble. C'est précisément là qu'intervient l'entreprise de gestion coopérative à laquelle je me suis intéressée.

Celle-ci a vu le jour dans le quartier de Trung Hoa, dans le district de Cau Giay. Après plusieurs mois de gestion critiquée de l'immeuble 17T-10 par une agence de logement de l'État, un groupe de résidents s'organisent en 2007 pour former leur propre comité de gestion de l'immeuble. Le

gouvernement résiste et tente de leur mettre des bâtons dans les roues. Le comité trouve appui auprès de la Suède, qui subventionne à l'époque de nombreux programmes à l'international. La Suède soutient l'initiative des résidents du 17T-10 en les formant et en les protégeant politiquement pendant une année.

En 2008, le comité s'enregistre comme une entreprise d'autogestion sous l'appellation de « Swedish Housing Cooperative » (SHC). Prenant appui sur les droits des résidents décrits par la Loi vietnamienne sur le logement, le comité entreprend de se réapproprier les espaces communs de l'immeuble, de gérer différemment l'approvisionnement des services et de mettre sur pied la réorganisation économique de l'immeuble de manière à en faire bénéficier ses résidents. Le projet semble avoir un impact considérable sur les conditions de vie de la communauté des résidents de l'immeuble 17T-10, et se voit reconnu à l'international par l'octroi d'un prix de la Banque mondiale en 2011. L'initiative d'autogestion de la SHC suscite l'intérêt des autorités politiques, qui sollicitent l'aide du comité pour réformer la réglementation en vigueur en 2014.

Aujourd'hui, une centaine d'immeubles à travers la ville sont gérés par la SHC. Ses leaders et gestionnaires la qualifient d'entreprise sociale. Sa mission politique, sociale et économique la distingue des autres sociétés de gestion d'immeubles. La coopérative :

- défend les droits des résidents;
- se veut transparente dans ses finances;
- souhaite redonner du pouvoir de décision aux résidents;
- veut créer des emplois pour les résidents;
- cherche à optimiser les services au maximum, sur le plan des coûts et de la qualité;
- se veut auto-financée, au sens où elle met sur pied des activités générant des profits et permettant de réduire les frais chargés aux résidents;
- s'engage à réinvestir tous ses surplus pour le bénéfice des résidents.
- La SHC chapeaute 11 filiales, chacune dirigée par un directeur et couvrant une zone donnée. Ces zones englobent chacune une dizaine d'immeubles possédant chacun un gestionnaire local attiré, qui communique avec la direction lorsque des travaux sont nécessaires.

La coopérative s'engage à œuvrer selon les instructions du ban quản trị. Une rencontre annuelle est tenue dans chaque immeuble afin que les résidents considérés comme « membres » – c'est-à-dire les propriétaires de logements uniquement – prennent les décisions plus importantes par rapport aux travaux à faire par un vote.

Concernant le profil des gestionnaires impliqués, mes entretiens m'apprennent tout d'abord qu'ils sont tous assez âgés et souvent retraités : leur âge moyen est de 65 ans. La gestion des immeubles requiert beaucoup de temps, ce que les jeunes travailleurs n'ont pas. Ensuite, ils sont tous indépendants du Parti communiste vietnamien, et m'ont spécifié qu'on ne pouvait pas à la fois faire partie de l'entreprise coopérative et du Parti. Enfin, les valeurs du don de soi, du dévouement à la tâche et de la passion du travail ont marqué le discours de chaque participant. Leur implication au sein de l'entreprise coopérative

est en fait rémunérée de manière symbolique.

Du côté des résidents des immeubles, on constate qu'à peine 10 participants sur 18 savaient qu'une entreprise coopérative fournissait les services de leur immeuble. Seulement 5 participants sur 18 ont dit participer à l'occasion aux rencontres de gestion. Le manque de temps ou la méconnaissance des activités de l'immeuble ont souvent été évoqués pour justifier l'absence de participation aux activités et aux réunions. Enfin, seulement 1 participant sur 18 a affirmé qu'il se considérait membre de la coopérative. Parmi les pistes d'explication possibles, on peut supposer une mauvaise compréhension de la question, ou que plusieurs résidents sont locataires de leur appartement. Dans l'ensemble, 16 résidents sur 18 se sont dits satisfaits des services offerts dans l'immeuble.



D'autres analyses viendront compléter le portrait de la Swedish Housing Cooperative. En attendant, ce travail offre tout de même des pistes de réflexion pertinentes sur les formes particulières que peut prendre la participation publique et la gouvernance dans un contexte non-démocratique tel que le Viêt Nam.



Bibliographie

- Albrecht, D., Hocquard, H. et Papin, P. (2010). *Urban Development In Vietnam: The Rise Of Local Authorities Resources, Limits, And Evolution Of Local Governance*. France: Agence Française de Développement.
- Huong, L. T. T., et Sajor, E. E. (2010). Privatization, democratic reforms, and micro-governance change in a transition economy: Condominium homeowner associations in Ho Chi Minh City, Vietnam. *Cities*, 27(2010), 20-30.
- Labbé, D. (2010). *Facing the urban transition in Hanoi: recent urban planning issues and initiatives*. Montréal, Canada : Institut national de la recherche scientifique.
- PADDI. (2014). *Faire la Ville : lecture croisée des méthodes et outils de l'urbanisme en France et au Viêt-Nam. Capitalisation des expériences de la coopération décentralisée*. France : Centre de Prospective et d'Études Urbaines (PADDI) et Institut des Métiers de la Ville (IMV).
- Population Division, United Nations. (2014). *World Urbanization Prospects: The 2014 Revision*.
- Read, B. L. (2003). Democratizing the Neighbourhood? New Private Housing and Home-Owner Self-Organization in Urban China. *The China Journal*, 49(2003), 31-59.
- Thi Hien, N. (2015). *Urban governance in preservation and management of neighborhood parks/playgrounds in inner-city districts of Hanoi*. Hanoi, Vietnam: The Asia Foundation.
- Wang, F. (2014). Determinants of the Effectiveness of Chinese Homeowner Associations in Solving Neighborhood Issues. *Urban Affairs Review*, 50(3), 311-339.
- Zhu, J. (2012). Development of sustainable urban forms for high-density low-income Asian countries: the case of Vietnam, the institutional hindrance of the commons and anticommons. *Cities*, 29(2), 77-87

Amel Gherbi

Amel Gherbi est doctorante en études urbaines à l'Institut national de la recherche scientifique (INRS-UCS). Croisant études des migrations contemporaines et études urbaines, elle s'intéresse à la complexification des modes d'habiter contemporains.

Habiter la mobilité

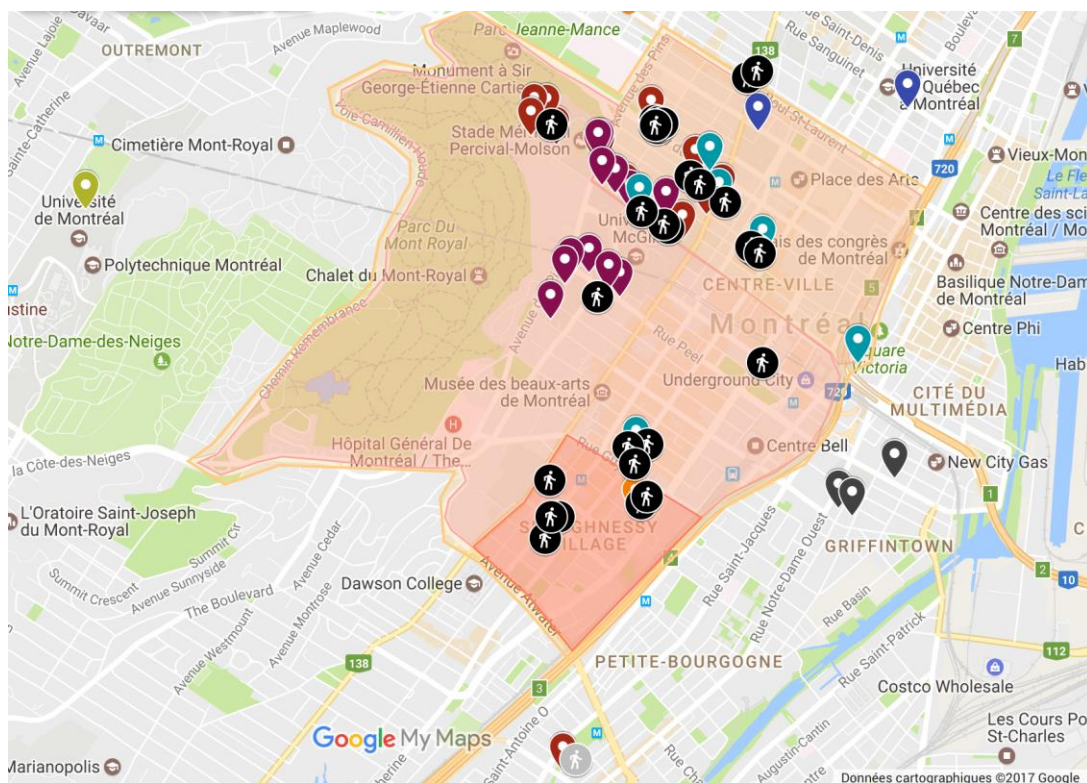
Sur les espaces, les temporalités et les modes de vie des étudiants internationaux du centre-ville de Montréal

Habiter la mobilité. Le cas des étudiants internationaux.

Si on s'est depuis longtemps intéressé aux relations entre les migrants et les villes, ces relations ont le plus souvent été abordées sur la base du paradigme de l'installation permanente. Pourtant, les plus récentes politiques migratoires tendent désormais à favoriser les permis de séjours temporaires, participant de ce fait aux transformations des formes et dynamiques sociales et urbaines.

Parmi les détenteurs de permis de séjour temporaire, les étudiants internationaux ont vu leur nombre augmenter quatre fois plus rapidement que les migrations internationales totales au cours de la dernière décennie. Cela dit, bien que l'on connaisse l'importance du logement en tant que besoin essentiel et premier acte d'établissement, sorte d'ancrage fédérateur de l'expérience des lieux et des contacts avec les membres de la société, on connaît encore peu de choses sur l'établissement des étudiants internationaux. À l'articulation des études du tournant mobilitaire (Sheller et Urry, 2006) et de la studentification (Smith, 2015), nous suggérons qu'il devient possible d'identifier des modes d'habiter qui méritent l'attention des chercheur(e)s en sciences sociales.

La première édition du CIU nous a donné l'occasion de souligner des pistes dans la littérature de même que quelques constats préliminaires sur l'insertion urbaine des étudiants internationaux du centre-ville de Montréal.



Le cas des étudiants internationaux du centre-ville de Montréal.

Différentes enquêtes montrent la concentration des jeunes adultes dans les quartiers centraux de Montréal, ce qui est particulièrement le cas des étudiants internationaux (Dansereau et al., 2012; Lefebvre et Roul, 2009; Moos et al., 2015, UTILE, 2015). La localisation des campus montréalais, les caractéristiques de l'offre résidentielle et de services ou encore les aspirations en matière de modes de vie sont susceptibles d'expliquer cette concentration.

Dans le cadre de notre enquête exploratoire, bien que la majorité des 54 étudiants internationaux résidents du centre-ville sondés réalisent leur formation à McGill et Concordia, on note également la présence d'étudiants de l'UQAM et de l'Université de Montréal dans le secteur. Outre la proximité des campus, l'attractivité du centre-ville ou de la formule « tout compris » des résidences dédiées joueraient-elles alors en faveur d'une localisation articulée à des modes de vie particuliers?

Cette question posée, l'agenda de recherche sur les géographies étudiantes suggère que lorsque l'on s'intéresse au phénomène de (l'international) studentification (Leo Collins, 2010; Smith, op.cit.), il ne suffit pas de décrire les effets cumulatifs d'une population étudiante dans une localité particulière mais plutôt de prendre la problématique inversement et de questionner l'impact différentiel de cette localité sur les étudiants. Dans cette optique, les chercheurs appellent à davantage de recherches menées à l'échelle micro-locale et ce en particulier au sein d'espaces non-institutionnels (comme les espaces de loisir et de la vie quotidienne) qui apparaissent signifiants dans leur expérience d'étudiant (voire de jeunes

migrants) mais qui n'occupent pas suffisamment la recherche (Holton et Riley, 2013; King et Raghuram, 2013).

Espaces, temporalités et modes de vie des étudiants internationaux à Montréal. Constats préliminaires.

Les données sociodémographiques colligées témoignent d'une forte hétérogénéité tant en termes d'origine nationale, de filière d'étude que de projet migratoire. Néanmoins, les résultats préliminaires pointent certains traits partagés par cette population.

Ils ont notamment en commun d'être majoritairement jeunes, célibataires, multilingues et bénéficiant d'une aide financière familiale. Ainsi, plus de la moitié ont moins de 20 ans avec une surreprésentation de cette catégorie d'âge dans les résidences universitaires. Dans la quasi totalité des cas, leur présence à Montréal renvoie à une première expérience de décohabitation.

La plupart des étudiants vivant en résidence universitaire y résident au maximum deux ans, déménageant par obligation (priorité aux étudiants de première année), pour diminuer le coût du loyer, pour « vivre autrement », etc. On constate par ailleurs une « hyper-mobilité » résidentielle des étudiants internationaux au sein même du centre-ville. Spécifiquement en ce qui concerne le logement (co)locatif non dédié, on peut observer à l'instar d'autres villes, une densification verticale des étudiants (voire surpopulation dans certains appartements).

Par ailleurs, lorsqu'on s'intéresse à la dimension temporelle de l'établissement des étudiants internationaux, il s'avère pertinent d'identifier la relative flexibilité des baux dans les logements qu'ils occupent (1 à 12 mois).

Autrement, on sait qu'une infime minorité possède une voiture personnelle et qu'une proportion importante ne se déplace qu'à pied, n'utilisant qu'occasionnellement les transports publics. Par conséquent, ces étudiants dépassent rarement le périmètre du centre-ville (d'un petit quadrilatère à des trames commerciales ou touristiques centrales) et lorsque c'est le cas, c'est soit pour suivre une « trame active » soit pour des épisodes sporadiques dans des quartiers toujours centraux mais plus périphériques à l'hyper-centre.

Enfin, nous suggérons que l'étude empirique de l'habiter des étudiants internationaux (en termes d'espaces, de temporalités et de modes de vie) permet de mieux comprendre les implications de leur statut juridique de résidence de même que l'influence du milieu résidentiel dans leur insertion urbaine, notamment en matière de socialisation. Car bien que l'expérience d'étude à l'étranger est le plus souvent présentée comme une expérience immersive dans la vie sociale locale, il semble que les conditions mises en place par les logements dédiés de même que la nature et la durée de leur statut génèrent un « confinement » des étudiants à une aire urbaine, voire à une expérience urbaine et sociale limitée. Le

« roulement » des résidents dans les bâtiments résidentiels du centre-ville ou encore l'hétérogénéité des emplois du temps des cohabitants apparaissent également comme des conditions défavorables à la construction et au maintien des liens sociaux.

Ces constats étant préliminaires et partiels, une analyse approfondie croisant conditions du statut de résidence et modes d'habiter durant le séjour donnera l'occasion de mettre à l'épreuve l'idée selon laquelle l'habiter temporaire et transitoire voire polytopique et multilocal (Duchêne-Lacroix et al., 2013; Stock, 2006), renverrait à une façon spécifique de pratiquer l'espace et de participer à la vie sociale, ce qui n'est pas sans conséquence pour les villes qui s'activent à attirer et retenir certaines catégories de migrants.

Références

- COLLINS, Francis Leo. (2010). « International students as urban agents: International education and urban transformation in Auckland, New Zealand », *Geoforum*, 41, p. 940-950.
- DANSEREAU, Francine, GERMAIN, Annick, et VACHON, Nathalie. (2012). La diversité des milieux de vie de la région métropolitaine de Montréal et la place de l'immigration. Centre Métropolis du Québec-Immigration et métropoles.
- DUCHÊNE-LACROIX, Cédric, HILTI, Nicola et Helmut SCHAD. (2013). « L'habiter multilocal : discussion d'un concept émergent et aperçu de sa traduction empirique en Suisse », *Revue Quetelet/Quetelet Journal*, vol. 1, no. 1, p. 63-89.
- HOLTON, Mark et Mark RILEY. (2013). « Student Geographies: Exploring the Diverse Geographies of Students and Higher Education », *Geography Compass*, vol. 7, no. 1, p. 61-74.
- KING, Russell et Parvati RAGHURAM. (2013). « International Student Migration: Mapping the Field and New Research Agendas », *Population, Space and Place*, 19, p. 127-137.
- LEFEBVRE Sylvain et Romain ROULT. (2009). « Enquête sur la population transitoire du centre-ville de Montréal », Montréal.
- MOOS, M., WALTER-JOSEPH, R., WILLIAMSON, M., WILKIN, T., CHEN, W. et STOCKMAL, D. (2015). *Youthification: The New Kid on the Block*. University of Waterloo: School of Planning Working Paper.
- SMITH, Darren. (2005). « Studentification: the gentrification factory », dans Atkinson, R., Bridge, G. (Eds.), *Gentrification in a Global Context*. Routledge, London, p72-89.
- STOCK, Mathis. (2006), « L'hypothèse de l'habiter poly-topique : pratiquer les lieux géographiques dans les sociétés à individus mobiles », EspacesTemps.net.
- SHELLER, Mimi et John URRY. (2006). « The new mobilities paradigm ». *Environment and Planning A* 2006, volume 38, p. 207-226
- Unité de travail pour l'implantation de logement étudiant (UTILE). (2015). « Enquête PHARE 2014 ». [En ligne] : <https://csu.qc.ca/sites/default/files/PHARE%20survey%20summary%20-%20English.pdf>

Lucien Roland Kabore

Lucien Roland KABORÉ est un professionnel passionné de l'aménagement urbain qui met à profit la recherche pour prévenir les conflits, élaborer des visions et construire des partenariats pour transformer qualitativement les milieux de vie actuels et futurs.

Gouvernance?

Du projet d'aménagement de la zone d'activités commerciales et administratives (ZACA) de Ouagadougou

Introduction

Le projet d'aménagement de la Zone d'Activités Commerciales et Administratives de Ouagadougou (Projet ZACA) a été initié par le Gouvernement du Burkina Faso en 2000. Son objectif est la modernisation du centre de la capitale. Malgré des investissements importants qui ont conduit à la libération du site depuis 2003, puis à la réalisation des voiries et réseaux, le projet rencontre de sérieuses difficultés d'exécution, tant au niveau quantitatif, qualitatif, qu'organisationnel ; d'où l'intérêt d'explorer la problématique de montage et de gestion des projets urbains dans un pays en développement. Le travail de recherche avait pour objectif d'appréhender les facteurs de blocage et formuler des recommandations en vue de la relance du projet. Pour cela la méthodologie trouve son essence dans une phase de terrain faisant appel à des visites, l'utilisation de la photographie, de la cartographie, et des entretiens avec divers acteurs du projet : responsables administratifs, promoteurs, propriétaires fonciers. Ce résumé présente le contexte d'émergence du projet, en dresse un bilan, puis formule des recommandations.

Génèse

Le projet ZACA est avant tout une initiative de l'État, lancée dans un contexte autoritaire, et rattrapé par un processus démocratique. Il naît dans le cadre de la politique de rénovation du centre-ville, et commence avec la reconstruction du marché central décidée par les « révolutionnaires » en 1985. En 2000, le Gouvernement élargit l'intervention à un territoire de 200ha, dont une zone de rénovation de 80 ha. Il met en place un Comité Interministériel de pilotage et un bureau de projet. Ce dernier recrute des consultants, et organise un concours d'architecture et d'urbanisme qui permettra l'adoption du plan d'aménagement et d'un cahier des charges. Mais la démocratie naissante aura un impact sur le projet avec l'apparition de mouvements de contestations. Le site de 80 ha est finalement libéré par expropriation en 2003. Mais où en est-on depuis le lancement ?

BILAN

Au plan physique

D'après le calendrier des autorités, la maquette du projet se réaliserait avant 2010. La recherche sur site en juillet 2016 montre que sur les 290 parcelles privées, seulement 16 immeubles (4,64%) sont achevés. Au plan qualitatif, le travail de terrain révèle des difficultés d'aménagement des espaces publics ; des difficultés d'entretien des infrastructures et réseaux qui se dégradent ; des changements d'affectation des équipements structurants ; des difficultés de contrôle du respect du règlement qui compromettent la qualité recherchée.

Au plan social et communautaire

Suite au déguerpissement, la zone du projet est vidée de ses habitants. Le logement social n'est pas pris en compte, d'où le risque d'un futur centre ségréatif et sans urbanité.

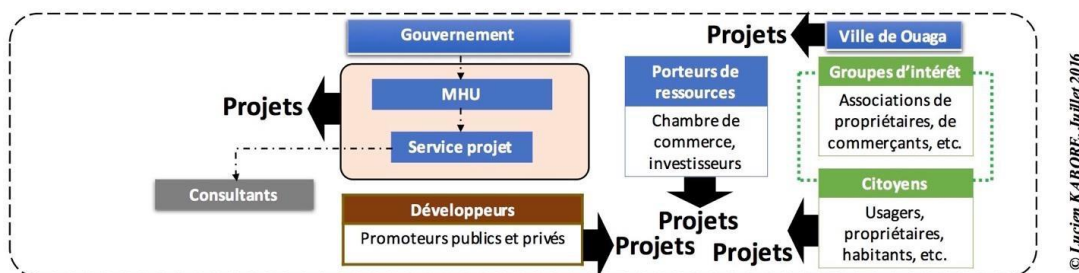
Au plan économique

Les personnes rencontrées expliquent la situation actuelle par la dégradation de la situation économique, un mauvais ciblage des opérateurs privés, la faiblesse du marché immobilier, la concurrence avec d'autres projets lancés au même moment et l'inexistence de mesures incitatives.

Au plan institutionnel et politique

C'est à ce niveau que la situation du projet inquiète le plus. La gestion stato-centrée par le Ministère de l'urbanisme, fait peu de places aux parties prenantes, et la Ville n'est même pas impliquée. Cette gestion a conduit au démantèlement du bureau du projet jugé budgétivore en 2007, comme si la vente des terrains était la finalité. Depuis sa création, le projet a été dirigé par six (06) ministres, et trois directeurs généraux. Il est passé d'une situation de projet fort, à un service à l'encrage flou.

Schéma : des interventions éparées



© Lucien KABORE, Juillet 2016

L'une des faiblesses est l'absence d'un réseau d'acteurs, et d'un cadre de concertation. Avec la chute du

pouvoir qui l'avait lancé, la volonté politique s'est affaiblie.

Diagnostic

Tous ces constats illustrent les péripéties d'un projet mal conçu, caractérisé par l'absence d'une vision et d'une stratégie globale de gestion. Le projet fait désormais face à des enjeux comme l'étirement de la durée de l'opération, la qualité des réalisations, la préservation de la volonté politique et la (dé)mobilisation des acteurs. Mais des perspectives existent et les autorités reconnaissent la nécessité de relancer l'opération en prenant en compte la participation des acteurs privés.

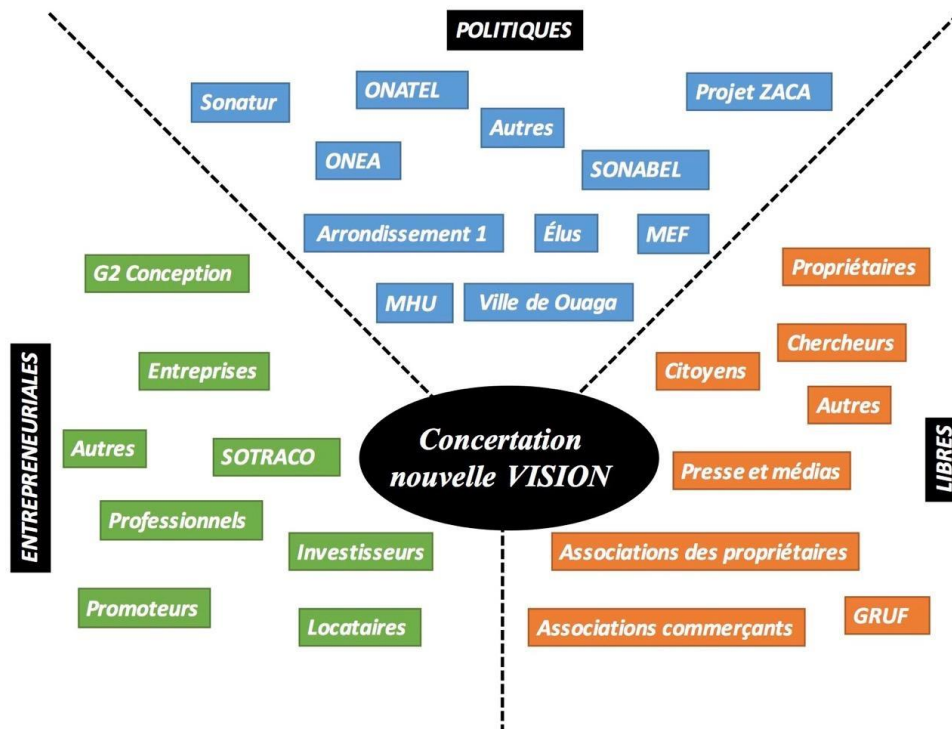
Recommandations

Les recommandations restent sommaires, car la stratégie devra s'inscrire dans la réalité du contexte local. L'orientation principale est de mettre en place une stratégie globale de gestion de projet. Cette stratégie devra être élaborée de manière participative et inscrire le projet dans une logique de durabilité. Les principes de gestion devront prendre en compte : une volonté politique partagée, la concertation et la construction de partenariats. La construction de la stratégie passe par l'identification de tous les acteurs aux différentes échelles qui peuvent influencer ou qui subissent l'influence du projet, en vue de la définition d'une nouvelle vision.

Il est impératif de définir un cadre organisationnel dont le noyau comprend une équipe de gestion dédiée et une structure de décision à Conseil d'administration incluant les Ministères, la Ville, les propriétaires et les différents porteurs de ressources.

Une telle organisation permettra de mettre en place une stratégie ainsi qu'une démarche globale de gestion incluant des boucles de validation.

Schéma : concertation pour la construction d'une vision partagée



Conclusion

Le diagnostic du projet ZACA seize ans après son initiative, met en évidence les conséquences d'une action publique urbaine mal conçue. Au-delà des obstacles physiques, sociaux et économiques, c'est surtout au plan organisationnel que les blocages trouvent leurs sources avec l'absence d'une stratégie globale de gestion, d'où la trajectoire du projet passée de vitrine à une opération abandonnée qui se transforme progressivement en friche urbaine géante au cœur de la capitale. Si une stratégie doit se définir à l'issu de concertations, la clé de la relance de la ZACA reste la volonté politique. Les nouvelles autorités trouveront-elles la motivation nécessaire pour endosser l'héritage d'un projet lourd dans un contexte de crise économique ?

Steffen Lajoie

Steffen est un étudiant PhD en aménagement à l'Université de Montréal en recherche en matière d'adaptation et de résilience urbaine à la pauvreté et aux changements climatiques. La recherche et pratique de Steffen est influencée par ses études sur le développement et l'urbanisme internationaux (M.Sc., DPU, UCL), l'anthropologie (B.A., Concordia University), et son travail humanitaire et de développement en République dominicaine, au Venezuela, au Canada et au Cameroun.

Gouverner l'adaptation ou adapter la gouvernance?

Le plan national d'adaptation au changement climatique et la vulnérabilité des bidonvilles de Bogota, en Colombie.

Ce projet de recherche s'intéresse à l'adaptation au changement climatique (CC) dans les quartiers informels de Bogotá et ses liens avec les approches novatrices en urbanisme et gouvernance adoptées par la Colombie avec son Plan national d'adaptation au changement climatique (PNA). Les impacts du CC dus à l'augmentation d'évènements comme les inondations, la sécheresse et les vagues de chaleur mettent les populations urbaines à haut risque. Les quartiers pauvres qui sont mal équipés en infrastructures et qui sont marqués par l'insécurité foncière sont les plus vulnérables face à ces impacts. Cela diminue leur capacité à gérer et à répondre aux crises d'une manière durable. La situation peut s'aggraver d'une façon exponentielle vu la complexité de l'urbanisation rapide et la pauvreté urbaine dans le Sud global (Revi et al, 2014).

Mon projet examine le cas de Bogotá, en Colombie, car c'est un pays reconnu pour avoir entrepris plusieurs initiatives d'adaptations locales, visant même les quartiers urbains vulnérables, et où le PNA répond à plusieurs critères de succès internationaux (Lampis, 2013). La Colombie, un pays ayant une population urbaine de 35 millions, a adopté son PNA en 2012 en réponse à une série d'innovations institutionnelles mises en vigueur durant les dix dernières années (Nachmany et al, 2015). Bogota est caractérisée par plusieurs pentes, ruisseaux, zones humides et petits lacs. Les établissements informels sont construits dans des zones inondables autour de ponceaux ou sur des collines abruptes sujettes à des glissements de terrain. L'évènement hydroclimatique de « La Nina » en 2010 et 2011 a démontré la vulnérabilité de la ville aux désastres liés au climat. Malgré l'existence d'un système d'urgence déjà établi, la crise a affecté plus de 3,2 millions de personnes (Nachmany et al., 2015). Pour répondre à ces évènements, les autorités locales ont adopté un plan régional de mitigation et adaptation.

Le concept d'adaptation, abondamment utilisé, ne fait pas consensus. L'adaptation est un « ajustement

des systèmes écologiques et socio-économiques en réponse aux stimuli climatiques, leurs effets ou impacts, réels ou attendus » (Smit et al 2000: 225 puis de Smit & Wandel 2006). Adger (2006) suit l'évolution du domaine qui trouve ses racines dans le domaine d'aléas et risques et des études biophysiques. Les approches de la réduction de la pauvreté et l'économie et écologie politique ont influencé les approches à l'adaptation. Ces critiques ont démontré que les approches classiques se focalisaient trop sur les aléas au lieu des systèmes humains qui sont à risques (Adger, 2006). De plus, la causalité de la vulnérabilité se retrouve plus dans les moteurs d'économie politique que dans la nature (Ribot, 2014).

La nuance entre une approche focalisant sur les dimensions biophysique ou humaine influence les stratégies d'adaptation (O'Brien, 2007; GIEC, 2014). L'importance accordée à chaque dimension dépend de l'approche et de l'intérêt du chercheur, du praticien ou de l'intervenant. Étant donné ce manque de précisions, des experts (Berrang-Ford, Pearce et Ford, 2015; McDowell et al., 2016) suggèrent plus de recherche scientifique sur l'adaptation. D'autres chercheurs recommandent que les plans et actions d'implémentation n'incluent pas que des projets ponctuels, mais également des programmes contextuels, multisectoriels, et qu'ils lient les objectifs nationaux aux besoins locaux, en particulier ceux ayant trait aux plus pauvres (Revi et al, 2014). Cependant, ces prescriptions ne sont pas appuyées empiriquement. Comme le souligne Preston et al (2015), il reste important de « poursuivre un processus d'harmonisation des politiques à plusieurs niveaux dans lesquels des politiques et mesures à différentes échelles sont intégrées... Toutefois, une telle approche demeure largement théorique. » Cet énoncé est cohérent avec un autre écart entre les connaissances et l'expérience qui réside dans les dynamiques des initiatives imposées (d'en haut) et émergentes (d'en bas) et de leurs impacts sur la capacité d'adaptation et la vulnérabilité (Johnson & Blackburn, 2014).

Suivant l'argument de Revi et al. (2014) voulant que les plans n'incluent pas que des projets locaux et ponctuels, mais également des programmes multisectoriels, et qu'ils lient les objectifs nationaux aux besoins locaux, en particulier ceux ayant trait aux plus pauvres (Revi et al., 2014), ce projet cherche à mieux comprendre comment l'adaptation pourrait être implémenté dans des zones vulnérables en regardant si les habitants s'engagent dans les pratiques locales d'adaptation au changement climatique et si oui, pourquoi et comment. Pour répondre à la question, l'étude poursuit une approche exploratoire d'étude de cas étendue (Roy, 2009; Burawoy, 1998).

Les études de cas sont critiquées pour des faiblesses de validité interne et externe, car les cas sont trop subjectifs, basés sur des informations partielles, et des données biaisées et pas systématiques (Roy, 2009). Cependant, l'approche de Burawoy (1998) suit l'argument développé par Charmaz (2007) et Laperrière (1997), qu'une étude qualitative avec des méthodologies bien définies, des analyses systématiques et transparentes, et une période prolongée sur terrain, le chercheur peut développer un projet qui lie les observations, le contexte et la théorie d'une façon convaincante. Burawoy (1998) incorpore les outils ethnographiques qui visent à aller plus loin que la présentation d'une ethnographie locale, mais qui avait

le potentiel de placer le local dans son contexte sociohistorique ou extra local. Cette approche est pertinente pour la question qui vise à mieux comprendre les pratiques locales d'adaptation dans le contexte d'un PNA.

En s'inspirant de trois tendances dans les théories urbaines qui cherchent à mieux comprendre et expliquer la diversité d'expériences des villes du Sud dans un contexte d'urbanisation et de changements socio-économiques rapides et imprévisibles : i) reconnaître l'importance du contexte local dans la définition de politiques et de pratiques; ii) focaliser sur les actions et acteurs dans l'analyse; et iii) comprendre le processus négocié dans le développement de plans et politiques (Robinson, 2004; Watson, 2014), ce projet fournira une nouvelle compréhension des processus liés à l'adaptation urbaine dans les zones urbaines les plus vulnérables en analysant les pratiques locales d'adaptation et les dynamiques entre ces pratiques et les projets institutionnels dans un contexte de PNA. Cet apprentissage pourrait informer une prise de décision dans le développement et l'implémentation de futur plan d'adaptation, stratégies et actions locales.

Références

- Adger, W. N. 2006. Vulnerability. *Global Environmental Change* 16 (3): 268–81.
- Berrang-Ford, L., Pearce, T., & Ford, J. D. (2015). Systematic review approaches for climate change adaptation research. *Regional Environmental Change*, 15(5), 755-769.
- Burawoy, M. 1998. The Extended Case Method. *Sociological Theory* 16 (1). 4–33.
- Charmaz, K. 2007. *Constructing Grounded Theory: a practical guide through qualitative analysis*. Sage Publishing, London.
- Crate, S. A. 2011. Climate and culture: anthropology in the era of contemporary climate change. *Annual Review of Anthropology*, 40, 175-194.
- Geertz, C. 1973. *The interpretation of cultures: Selected essays*. Basic books.
- GIEC. 2014. Summary for policymakers. Dans: *Climate Change 2014: Impacts, Adaptation, and Vulnerability. Part A: Global and Sectoral Aspects. Contribution of Working Group II to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change* [Field, C.B., V.R. Barros, D.J. Dokken, K.J. Mach, M.D. Mastrandrea, T.E. Bilir, M. Chatterjee, K.L. Ebi, Y.O. Estrada, R.C. Genova, B. Girma, E.S. Kissel, A.N. Levy, S. MacCracken, P.R. Mastrandrea, and L.L. White (eds.)]. Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom and New York, NY, USA, pp. 1-32.
- Johnson, C., & Blackburn, S. 2014. Advocacy for urban resilience: UNISDR’s making cities resilient campaign. *Environment and Urbanization*, 26(1), 29-52.
- Lampis, A. 2012. *The Impact of Climate Change on Urban Settlements in Columbia*. UN-HABITAT.
- Laperrière. 1997. « Les critères de scientificité des méthodes qualitatives » dans Poupart (ed), *La recherche qualitative*, Op.cit., pp. 365-388.
- McDowell, G., Ford, J., & Jones, J. 2016. Community-level climate change vulnerability research: trends, progress, and future directions. *Environmental Research Letters*, 11(3).
- Nachmany, M. et al. 2015. *Climate Change Legislation in Colombia*. London. www.lse.ac.uk/GranthamInstitute/leNelson.
- O'Brien K, Eriksen S, Nygaard LP, Schjolden A. 2007. Why different interpretations of vulnerability matter in climate change discourses. *Climate Policy* 7:73-88
- Preston, B. L., Mustelin, J., & Maloney, M. C. 2015. Climate adaptation heuristics and the science/policy divide. *Mitigation and Adaptation Strategies for Global Change*, 20(3), 467-497.
- Revi, a., D. Satterthwaite, F. Aragon-Durand, J. Corfee-Morlot, R.B R. Kiunsi, M. Pelling, D. Roberts, W. Solecki, S.P. Gajjar, Sverdlik. 2014. Towards Transformative Adaptation in Cities: The IPCC’s Fifth Assessment. *Environment and Urbanization* 26 (1): 11–28.
- Ribot, J. 2014. Cause and response: vulnerability and climate in the Anthropocene. *Journal of Peasant Studies*, 41(5): 667-705.
- Robinson, J. 2004. *Ordinary Cities: Between Modernity and Development*. London: Routledge.
- Roy, SN. 2009. « Étude de cas » dans Gauthier (ed), *Recherche sociale : de la problématique à la collecte de donnée*. Presse de l’Université du Québec pp. 199-226
- Smit, B. & Wandel, J. 2006. Adaptation, adaptive capacity and vulnerability. *Global environmental change*, 16(3), 282-292.
- Watson, V. 2014. “Learning Planning from the South: Ideas from the New Urban Frontiers.” dans *The Routledge Handbook on Cities of the Global South*, (eds) S Parnell, S & Oldfield, 98–108. London and New York: Routledge.
- Zeiderman, A. 2012. On Shaky Ground: The Making of Risk in Bogotá. *Environment and Planning A* 44 (7): 1570–88.
- Zeiderman, A. 2016. Adaptive publics: building climate constituencies in Bogotá. *Public Culture*, 28(2 79), 389-413

Souad Larbi Messaoud

La notion d'ambiance à l'épreuve de la marche en ville : le cas des animations éphémères à Montréal

La transformation, dans de nombreuses villes du monde, de rues dominées par la circulation automobile en rues piétonnes fait aujourd'hui partie des instruments de requalification, de redynamisation et de remise en valeur de quartiers urbains dans de nombreuses villes du monde. Qu'il s'agisse d'artères commerciales, de rues résidentielles ou de fronts d'eau, cette transformation a pour objectif de s'appuyer sur les qualités architecturales, urbaines, patrimoniales et sociodémographiques d'un périmètre urbain donné pour créer une ambiance qui serait particulière à ce dernier. Le regain d'attractivité voire le renouveau de ces quartiers s'appuie alors à la fois sur la spécificité de l'ambiance urbaine ainsi créée et sur les qualités propres de l'expérience en soi de la marche en milieu urbain. En d'autres termes, l'ambiance urbaine a pour objectif de faire de la marche un instrument stimulateur d'un renouveau urbain, tout en invitant le piéton à (ré)investir l'espace public, faisant ainsi de lui un acteur urbain à part entière.

Mais que recouvre le terme d'ambiance urbaine ? Chacun peut en citer certains éléments clés, tels que les attributs d'un lieu donné d'ordre architectural, urbanistique, et historique. On peut également définir une ambiance en référence à ses usagers, ses habitants, etc. La liste pourrait être longue. Mais, au-delà de cette énumération, qu'est-ce qui fait qu'un segment urbain donné jouit d'une ambiance qui lui est propre et, surtout, susceptible d'être en quelque sorte « réveillée » ou encore « réanimée » par la marche ?

D'autre part, qu'est-ce que marcher en ville ? L'aspect moteur et les bienfaits de la marche en matière de santé sont bien connus, comme sont connus les déterminants morpho-fonctionnels de la pratique de la marche utilitaire ou de loisirs. Bon nombre d'auteurs de disciplines diverses se sont intéressés à la question de la marche, relevant son caractère pluriel et multidimensionnel. En effet, certains poètes et philosophes ont exploré la marche urbaine comme un acte existentiel d'affirmation du marcheur dans l'espace social urbain. Le marcheur prend sa place parmi les autres et explore ce territoire partagé en copropriétaire. Il s'expose aussi, et s'ouvre à la manière dont les autres marcheurs s'exposent à lui (W. Benjamin, 1939, F. Gros, 2011). La marche est autant un acte technique que social, car engage le corps (Mauss, 1936). Cet acte social se déroule dans un espace géographique limité et codé (E. Goffman, 1973). Ces écrits dressent le portrait du piéton aux multiples facettes, passant de la flânerie à la dérive situationniste en quête d'ambiance urbaine.

Au-delà de cette approche subjective centrée sur l'expérience déambulatoire du marcheur, nous retrouvons une approche objective centrée sur la dimension physique et spatiale de l'environnement de

la marche. Dans cette approche, de nombreuses études mettent en lien la morphologie physique du segment urbain avec la pratique de la marche, et ce en questionnant le facteur âge du marcheur (enfant, adolescent, adulte, personnes âgées), ou bien son lieu de résidence, de travail...etc. (V.Kaufmann, 2000). On parle ainsi de marchabilité, afin d'évaluer le potentiel de marche d'un segment urbain à partir de ses attributs physiques, à l'aide d'audits permettant de mesurer des critères d'attractivité, de sécurité...etc. De nos jours, le renouveau de la marche souligne des enjeux multiples : de santé publique (OMS, 2010), de nature écologique, et de sociabilité urbaine (R.Thomas, 2007) conduisant à poser la question « quelles ambiances urbaines sont-elles susceptibles de transformer les citoyens en marcheurs ? » en termes d'aménagement urbain.

Notre projet a pour objectif de répondre à cette question et en ces termes dans le cas particulier de Montréal. Le choix de ce terrain est d'autant plus pertinent que la Ville de Montréal a adopté, en 2006, dans le cadre de son Plan de transport, une Charte du piéton destinée à orienter les projets d'aménagement en faveur d'une place privilégiée accordée à la marche. Cette charte de planification piétonnière a mis en exergue l'importance de l'amélioration des conditions de la mobilité active et mis en avant l'implantation de rues piétonnes ou partagées, dont la première édition date de 2014. Le choix de la ville de Montréal, a été aussi animé par la forte présence d'animations urbaines éphémères et temporaires, qui prennent place à des saisons diverses, qui traduit la volonté d'un urbanisme festif, où la fête et les animations servent à stimuler et réactiver une dynamique urbaine, passant par l'expérience de la marche.

Notre intention est de conduire une recherche de terrain sur ces espaces animés, organisés dans le Quartier des spectacles de la ville de Montréal, ainsi qu'une recherche d'élaboration théorique susceptible d'être mise à la disposition des politiques urbaines, en contribuant à l'avancement des connaissances en matière d'aménagement urbain favorisant et facilitant la marche. Notre projet de recherche vise à croiser l'approche subjective à l'approche objective de la marche, en questionnant la notion d'ambiance urbaine, et ce, en adoptant un cadre théorique au croisement de plusieurs disciplines, soit géographie sociale, l'urbanisme, la phénoménologie et la psychologie environnementale. Enfin, nous examinerons l'importance de la dimension temporelle dans le vécu des ambiances urbaines à l'occasion de la marche.

Nos objectifs se situent à des niveaux différents, à savoir : Cerner la notion d'ambiance urbaine dans sa pluralité et globalité, en se basant sur la dimension sensible de l'expérience vécue du marcheur, ainsi que la dimension physique de l'environnement bâti. Proposer une analyse phénoménologique de l'expérience de la marche comme mode d'appropriation sensorielle, individuelle et collective des lieux. Et ce, afin d'identifier, les éléments d'ambiances urbaines qui contribuent à encourager ou à décourager l'usage piétonnier des lieux.

Sur le plan méthodologique, dans le quartier des spectacles, on procédera à une observation in situ, à partir de nos positions théoriques et méthodologiques, les animations éphémères organisées par la ville de Montréal, afin d'évaluer leur potentiel en matière d'ambiance urbaine, et de cerner la place de la

marche dans la création de ces ambiances. En matière d'outils, on mobilisera la carte psychogéographique afin de saisir les « unités d'ambiance » (G.Debord, 1956), nous permettant de cerner la dimension sensible sur le modèle de la mesure de l'imagibilité de la ville (K.Lynch, 1960), sur la base de la prise en compte de la perception et de la représentation cognitive (M.Merleau-Ponty, 1945). Ces cartes permettront de rendre compte au mieux de l'expérience vécue des marcheurs. Ces derniers seront observés in situ par vidéo enregistrement afin de rendre compte des micro-événements, et des phénomènes conscients et inconscients.

L'expérience vécue du marcheur sera aussi cernée à l'aide de carnet de marche. La triangulation entre ces outils de méthodes qualitative et cartographique, nous permettra de définir des types d'ambiance et des profils potentiels de marcheurs adoptant divers comportements, utiles à des projets futurs de piétonnisation.

Bibliographie :

- Benjamin, W. (1989). Paris, capitale du XIX e siècle (1939). Paris, Cerf.
- Debord, G. (1956). Théorie de la dérive, Œuvres. Paris, Gallimard Quarto.
- Goffman E. (1973). La Mise en scène de la vie quotidienne : les relations en public. Paris : Minuit.
- Gros, F. (2009). Marcher, une philosophie. France, Flammarion.
- Kaufmann, V. (2000). Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines: la question du report modal. Recherche-Transports-Sécurité, 68, 88.
- Mauss, M. (1936). Les techniques du corps. Journal de psychologie, 32(3-4), 271-293.
- Merleau-Ponty, M. (1946). Phénoménologie de la perception.
- Thomas, R. (2007). La marche en ville. Une histoire de sens. L'espace géographique, 36(1), 15-26.

Nicolas Lavoie

Urbaniste depuis plus de 15 ans, Nicolas poursuit, depuis janvier 2015, des études doctorales. Il s'intéresse aux questions d'innovation dans la pratique de l'urbanisme. Il collabore également au Laboratoire « Ville et prospective » pour fédérer les recherches dans ce domaine.

Conception réglée vs conception innovante en urbanisme quels apports des démarches de prospective dans des projets d'économie circulaire ?

Les enjeux urbains de demain vont se complexifier : adaptation au vieillissement de la population, personnalisation des transports, organisation locale de processus circulaires. Cette complexification de la société questionne les méthodes de planification et plaide en faveur de l'expérimentation de nouvelles méthodes pour repenser le rapport à l'espace et aux objets urbains et repenser les relations des urbanistes avec les élus, architectes, ingénieurs, commençants, citoyens, groupes de pression.

Le Lab Ville prospective de l'Université de Montréal (LVM) expérimente depuis quelques années une méthode pour révéler ces opportunités. Elle fait l'objet de la présente communication.

1. Restructurer les relations entre les acteurs de la ville : prospective, conception innovante et économie circulaire

La prospective territoriale constitue un champ disciplinaire peu utilisé par les urbanistes. Plusieurs définitions existent de cette notion. Elle fait référence à l'anticipation des tendances à long terme pouvant affecter la société afin de déterminer, à partir de différentes hypothèses, le scénario le plus susceptible de se produire (Heurgon, 2013). Une seconde, plus complète, est celle de Georges Amar (2015) :

« Nous préférons du connu inefficace à un inconnu prometteur. La fonction de la prospective est de travailler l'inconnu, de lui donner des mots, des concepts, du langage. Afin que tout en demeurant inconnu, il devienne plus abordable, qu'il donne prise à la réflexion, à l'action. »

Certaines villes (Saint-Nazaire (Allemand, 2013) ; Rivière-du-Loup (Magnin et al., 2012)) y ont recours pour mieux cerner cet inconnu. Par contre, l'intégration de cette dimension prospectiviste dans la planification d'interventions publiques demeure embryonnaire. Le rapprochement du futur dans le présent peut passer par le développement de méthodes provenant d'autres disciplines intéressées à réduire

le risque des décisions sur le long terme. Au lieu de recourir systématiquement à la conception réglée qui privilégie d'encadrer le développement de la ville avec des outils (plans, règlements, outils financiers, etc.) de performance prédéterminés (notamment des critères « qualité-coûts-délais), il pourrait être pertinent de favoriser une démarche créative qui offre la possibilité de réviser l'identité des outils, des règles et des solutions en mobilisant de nouvelles connaissances pour produire des concepts inédits, voire étonnants.

La conception innovante (Le Masson et al., 2006) débute en identifiant un concept déclencheur (formulation audacieuse d'une problématique - ni vraie, ni fausse - qui guide le cheminement cognitif) qui stimule la conception collective en :

- ❑ Mobilisant des connaissances de nouvelles disciplines (génie, arts, biologie, etc.).
- ❑ « Expansionnant » ces connaissances pour produire de nouveaux concepts ou des prototypes inédits.
- ❑ Introduisant des éléments de rupture.

La méthode du LVP s'appuie sur une thématique riche en production de nouveaux prototypes, celle de l'économie circulaire. Il remplace l'économie linéaire par la mise en place de boucles de circularités où les extrants de l'un deviennent les intrants de l'autre. Sauvé et al. (2016) ont démontré d'ailleurs que ce modèle, bien que contestable (Arnsperger et Bourg, 2016), s'avérait une manière de concrétiser les objectifs de développement durable en permettant une production plus résiliente des ressources.

2. Codesign prospectif innovant : deux exemples montréalais

Comment se fait l'intégration de la prospective, de la conception innovante et de la thématique de l'économie circulaire pour proposer de nouvelles réponses aux problématiques urbaines à long terme? Deux exemples permettent d'en mesurer les effets.

Le premier s'est effectué dans le cadre d'un atelier d'intervention de la maîtrise en urbanisme et tablant sur la théorie Concept-Knowledge (C-K) de Hatchuel et Weil (2002). Il s'agit d'un exemple de théorie générant des scénarios inconnus grâce à un cheminement expansif entre des concepts et des connaissances. Le cas illustré dans la présentation est celui d'imaginer la nouvelle « Cité-jardin des circulations organiques » dans le territoire de Lachine Est. Le prototype ainsi produit (une farmlab consolidant les différentes collaborations entre acteurs, jusqu'à la forêt des ancêtres placé sous d'anciens convoyeurs industriels) tranche avec le modèle traditionnel des urbanistes.

La seconde expérimentation est celui du codesign prospectif innovant à Outremont pour renouveler la coopération entre les acteurs (laboratoires, professeurs, étudiants) du futur campus de l'Université de Montréal et ceux des quartiers limitrophes (habitants, organismes communautaires, entreprises). Deux sous-thématiques avaient été retenues : 1) nouvelles activités de redesign, réparation et recyclage du

textile; 2) mise en valeur locale de nouveaux produits alimentaires. Avec ces scénarios déclencheurs, les équipes ont amélioré les scénarios. Les améliorations ont été colligées dans « La Gazette circulaire du quartier en 2026 », un poster énonçant titre évocateur de l’initiative reformulée, idées phares, récit d’une journée type, territorialisation et étapes de réalisation.

Les apprentissages de cette méthode tablent sur la formulation de solutions inédites d’optimisation des ressources (matérielles, humaines et connaissances) :

- ❑ Le nouveau campus disposant de nouveaux espaces de création (ex. Fablab, coworking, etc.) générerait des collaborations renouvelées entre les acteurs (coopératives étudiantes, restaurants éphémères).
- ❑ La confection de vêtements fabriqués « soi-même » remplacerait l’achat neuf, notamment par la mise en valeur des ressources locales (peaux des animaux consommés, déchets organiques valorisés).

De façon plus large, la méthode révise s’avère utile pour les urbanistes :

	Conception réglée	Conception innovante
Densité	Habitant par hectare	Quantité de services, d’expériences, voire de surprises, qu’il est possible de vivre à distance de marche
Mobilité	On se déplace pour consommer	La production est mobile, la livraison aussi
Proximité	Situation de quelqu’un, de quelque chose qui se trouve à peu de distance de quelqu’un, de quelque chose d’autre, d’un lieu	Diversité des activités ludiques ou productives (alimentaires) effectuées dans l’espace public adjacent aux lieux de vie (logement, emploi, tiers-lieux)

Conclusion

L’incertitude quant aux enjeux de demain pourrait être réduite par une meilleure anticipation des inconnues susceptibles d’affecter les villes. Les méthodes combinant prospective, conception innovante et économie circulaire semblent prometteuses. Elles pourraient compléter des démarches de planification traditionnelles. Des approfondissements sont toutefois requis : mieux cerner les dynamiques d’apprentissage par les organisations territoriales et les parties prenantes, tout comme l’utilité de la déterritorialisation des projets urbains (de distancer des lieux et objets familiers).

Bibliographie

- Allemand, Sylvain. (2013). Une prospective-action au service d'un urbanisme du mouvement. Paris: Édilivre. 300 p.
- Amar, Georges. (2015). Prospective conceptive : pour un futur ouvert. *Futuribles*, (404), pp. pp. 17-29.
- Arnsperger, Christian, et Bourg, Dominique. (2016). Vers une économie authentiquement circulaire. Réflexions sur les fondements d'un indicateur de circularité. *Revue de l'OFCE*, 145(1), pp. 91-125.
- Hatchuel, Armand, et Weil, Benoit. (2002). La théorie C-K : Fondements et usages d'une théorie unifiée de la conception. Allocution présentée à Colloque «Sciences de la conception». Lyon. 15-16 mars 2002. 24 p.
- Heurgon, Édith. (2013). Réversibilité et prospective du présent : penser le futur au présent en lien avec le passé. dans Franck Scherrer et Martin Vanier (sous la direction de), *Villes, territoires et réversibilités*. Colloque Cerisy-la-Salle: Paris : Hermann Éditeurs. pp. 163-84.
- Le Masson, Pascal, Weil, Benoit, et Hatchuel, Armand. (2006). *Les processus d'innovation : conception innovante et croissance des entreprises*. Paris: Hermes Science publications. 470 p.
- Magnin, Alexandre, Jubinville, Jonathan, et Martin, Diane. (2012). 2050 : S'engager pour un futur stimulant. Démarche de planification intégrée pour la durabilité de la collectivité. *Rivière-du-Loup, Ville de Rivière-du-Loup*, 65 p.
- Sauvé, Sébastien, Bernard, Sophie, et Sloan, Pamela. (2016). Environmental sciences, sustainable development and circular economy: Alternative concepts for trans-disciplinary research. *Environmental Development*, 17, pp. 48-56.

Izabela Molendowski

I am currently enrolled in the Master of Science in Planning program at the University of Toronto. Born and raised in Toronto's inner suburban borough of North York, my research interests include retrofitting suburbs for transit-supportive development, along with improving walkability and accessibility to amenities and public space for pedestrians.

Planning for Transit-Supportive Development in Toronto's Inner Suburbs

Over the past year, the City of Toronto's Strategic Initiatives, Policy and Analysis (SIPA) division has launched a planning study known as "Keele Finch Plus". This study focuses on how to encourage transit-supportive urban growth, social equity, economic development, and community resilience in Toronto's Keele and Finch area after the completion of the Finch West LRT and Toronto-York Spadina Subway Extension (TYSSE) at this main intersection. Located in Toronto's inner suburban borough of North York, the Keele Street and Finch Avenue West area, (commonly referred to as 'Keele and Finch') is a neighbourhood undergoing several transformations, primarily regarding its transportation infrastructure. Keele Street and Finch Avenue West is one of the main intersections in this community at which improvements to transportation and infrastructure have been concentrated. With the highly-anticipated arrival of the brand-new Finch West subway station scheduled to open later in 2017, and the announcement of Metrolinx's plan to construct the Finch West LRT along the corridor, the suburban landscape of the Keele and Finch area is in need of a redesign to accommodate urban growth and transit-supportive development.

Besides the sprawling, auto-dependent landscape of the Keele and Finch area, this neighbourhood has a very unique context which needs to be taken into consideration by planners working towards retrofitting Keele and Finch into a transit-supportive, mixed-use community. Keele and Finch is comprised of a complex geography which contains industrial, commercial, and residential uses, and is within proximity to the border of the Regional Municipality of York. Just north-east of the main intersection lies the tank farms which restrict the development of any sensitive uses within a certain distance of the industrial site. Meanwhile, the parcels located south-east of Keele and Finch are zoned as Employment Lands, which cannot be re-zoned and must be designated towards commercial uses. The area also contains several schools and institutions, such as the York University Keele Campus, two high schools, and two elementary schools. Finally, the west side of Keele and Finch holds all the residential uses in the area in the form of three different types of housing, including: 1) a neighbourhood unit made up of single-detached homes; 2) ten to twelve storey condominiums in a standard "Tower in the Park" complex; and

3) a New Urbanist community catering primarily towards York University students. It is also worth nothing that Toronto's Downsview Airport is situated about eight kilometres away from Keele and Finch, resulting in height restrictions on towers in the area that are within the flight path of airplanes departing from this airport.

For the purpose of integrating rapid transit service into the neighbourhood and creating transit-supportive development, it is useful for planners working on the renewal of this area to learn valuable lessons from a variety of North American jurisdictions which also have retrofitted communities that bear similar qualities to the suburban nature of Keele and Finch. In order to inform planners working on Keele and Finch about what strategies, policies, zoning by-laws, and design guidelines have been implemented for retrofitting suburban neighbourhoods, the goal of the following research undertaken was to explore what municipalities with similar suburban geographies have incorporated into their planning framework to retrofit their neighbourhoods. The municipalities explored for this research include: Phoenix, Burlington, Hamilton, Ottawa, Dartmouth, and Houston.

Using a qualitative approach to conduct this research, the methodology consisted of: 1) Utilizing online resources available to the public from the selected jurisdiction's official municipal website, which described the mixed-use zoning codes; transit-oriented development (TOD) design guidelines; and intensification policies that were applied for revitalizing suburban areas and corridors in that city; and, 2) Arranging and carrying out telephone interviews with key informants who were knowledgeable about how the processes and strategies for retrofitting suburbia were accomplished in the city. The majority of these key informants were planners, who had been specializing in transit-supportive development for that municipality.

One of the key findings from this research indicates that all these municipalities experienced similar challenges when retrofitting their suburban areas for transit-supportive development. These challenges included: 1) NIMBYism; 2) Parking lot requirements in outdated zoning by-laws, which eat up valuable development land for mixed-use growth; 3) Competing interests amongst the public; 4) Internal conflict and misunderstandings among engineers, planners, and architects working on the project; and, 5) Existing infrastructure, complex geographies, and established neighbourhoods which planners needed to take into consideration when planning for transit-supportive development.

In order to combat these obstacles, planners in the municipalities under study implemented the following methods to promote transit-supportive development despite the challenges. Firstly, any outdated zoning by-laws were rewritten, or updated. Municipalities such as Phoenix, Dartmouth, Hamilton, and Burlington, created zoning codes specifically designated for mixed-use and transit-supportive development. These zoning by-laws focus on reducing the amount of parked cars allowed on the street, improving road conditions for cyclists, and increasing pedestrianization by emphasizing a "walkable urban code". The zoning codes were written using flexible language, as an effort to entice developers to

pursue creative projects in the area. Other methods included: establishing urban design guidelines geared towards mixed-use development; drafting land use policies focusing on intensification and mixed-use development; frequent public engagement and consultation with residents; and settling compromises with developers, politicians, architects, and residents opposed to transit-supportive development.

Planners from these municipalities reported several similar outcomes resulting from implementing these transit-supportive development strategies on a suburban landscape. There was a significant amount of urban renewal along retrofitted corridors, including growth in the form of mid-rise housing, and an emergence of small businesses. Updates to road conditions were also implemented, including better access to frequent and reliable rapid transit, along with an addition of cycling and pedestrian infrastructure, and greenery to improve the aesthetics of the street. Finally, several municipalities also reported witnessing an influx in development proposals for mid-rise housing along transit-supportive corridors, which has led to population growth along the corridor and in its surrounding area. In conclusion, retrofitted suburban corridors and neighbourhoods have witnessed significant improvements in the social capital and economic development of the area.

Ève Renaud Roy

*L'appropriation des processus de design pour l'innovation sociale
par les communautés marginales*

Étude du cas de la communauté créative de Saint-Germain-de-Kamouraska

Tel un réflexe, les professionnels de l'aménagement se tournent habituellement vers les quartiers dynamiques des centres urbains s'inspirer de leurs d'innovations sociales. Ils passent à côté d'expérimentations originales, vécues par les communautés marginales. Les projets porteurs d'innovation sociale permettent aux communautés de répondre à leurs besoins sociaux lorsque les institutions et les marchés n'y parviennent plus, ou pas. Un groupe d'individus, liés par l'identité territoriale, des intérêts ou des pratiques, collaborent à inventer, améliorer et gérer des solutions viables, propres à leur contexte. Mais comment y parviennent-ils? Plusieurs chercheurs, notamment du groupe Design for social innovation and sustainability (DESIS), s'intéressent à ce processus de résolution de problèmes, de l'identification du problème à l'impact social, qu'ils appellent « Design pour l'innovation sociale ». Généralement, les communautés réalisant ces processus sont accompagnées par des experts, par exemple des architectes, des designers urbain ou encore des urbanistes.

Le processus de design peut démarrer d'un objet, pour concevoir tout le système qui le supporte, ou l'inverse, où l'on design l'objet qui opérationnalisera permettra tout un système. Parfois, les deux processus sont simultanés. L'échelle de l'objet varie de la paille jusqu'au territoire. Il peut s'agir d'un espace physique comme d'un espace virtuel, tout dépend des besoins de la communauté.

Cependant, DESIS observe en Europe et en Asie que certaines de ces communautés marginales s'approprient les processus de design, consciemment ou non, sans faire appel à un expert. Ces communautés créatives requestionnent leur situation et (re)combinent les ressources disponibles localement. Est-ce possible au Québec ? Que se passe-t-il du côté des communautés rurales, isolées des grands centres ?

Pour répondre à ces questions, je m'intéresse au cas de la communauté créative de Saint-Germain-de-Kamouraska, un «village-dortoir» de 280 habitants. Depuis l'hiver 2014, un processus de conversion d'église est mené de A à Z par les citoyens, avec comme seul support de la municipalité un «appui moral». Mes recherches focussent sur l'étape d'émergence du projet de conversion, c'est-à-dire à l'identification du problème, la mobilisation citoyenne, l'émergence des idées et les premières expérimentations. Le design étant un processus itératif et sinueux, ces étapes s'enchaînent dans l'ordre comme dans le désordre.

Parfois, le processus de design décolle à partir d'un objet pour en construire tout le système qui le supporte. Parfois, l'on design l'objet qui permettra à un système de s'opérationnaliser. Parfois, les deux processus sont simultanés. L'échelle de l'objet peut aller de la paille jusqu'à la place publique, ou encore un nouveau système de transport. Il peut s'agir d'un espace physique comme d'un espace virtuel. Dans le cas de Saint-Germain, l'église constitue l'objet. Des citoyens se sont rapidement mobilisés, formant un premier comité informel stimulant la réflexion, constituant un système. Afin de mener une démarche structurée et inclusive, le comité informel est devenu un organisme à but non lucratif officiel (OBNL), chapeautant trois comités-projet. Respectivement, ces comités-projets visent la réalisation d'un centre d'escalade, d'un espace de coworking et d'un espace communautaire. Dans ce projet porteur d'innovation sociale, les deux processus de design évoluent simultanément, se nourrissant l'un l'autre. L'étude de cas de Saint-Germain démontre qu'il y a effectivement une appropriation des processus de design ; ceux du design thinking et du codesign.

Le premier concept place l'utilisateur au centre des expérimentations et des réflexions. Concepteur, chercheur et usager combinent leur compréhension du problème pour l'approcher sous un nouvel angle. Les expérimentations se font par prototypage ou de projet-pilote, ou sous forme d'échange et de discussion s'il s'agit d'une solution moins tangible, comme la mise sur pied d'un OBNL. À Saint-Germain, les citoyens impliqués sont à la fois chercheurs, concepteurs, futurs usagers et même gestionnaires de projet. Par exemple, les membres du comité de coworking imaginent l'aménagement et le fonctionnement de leur futur lieu de travail. Ils s'inspirent de projets exemplaires, définissent leurs besoins en termes d'usage et d'espace, et esquissent leur plan.

Le deuxième concept met en commun la créativité des concepteurs experts et celle des concepteurs non experts dans le but d'élaborer un projet répondant aux objectifs collectifs. Avec ou sans experts, le codesign valorise l'expertise et les savoirs-faire citoyens, ainsi que la controverse comme mode d'apprentissage et d'exploration. Ce qui est particulièrement important puisqu'une communauté liée par l'identité territoriale, comme celle de Saint-Germain, n'est pas pour autant une communauté homogène. Plusieurs néoruraux, urbains ayant déménagé pour vivre en accord avec leurs valeurs, confrontent leurs visions de ce que devrait être une vie de village à la vision de certains natifs qui préfèrent, par exemple, avoir des taxes municipales basses à des services. À l'intérieur du conseil administratif de l'OBNL, les décisions sont donc prises à l'unanimité. Puisque l'innovation sociale est basée sur l'implication bénévole, ce consensus assure que chaque membre est confiant de poursuivre avec le comité. Le codesign permet donc aux citoyens de passer de la cohabitation à la collaboration en ouvrant la discussion. Cette démarche permet de réactualiser les valeurs collectives et ainsi de mettre en lumière leurs ressources locales.

La définition de ces ressources constitue un défi puisqu'elles varient d'un milieu à un autre. M'inspirant de l'ouvrage *Le projet local* d'Alberto Magnaghi, ces ressources vont du paysage culturel, à l'expertise citoyenne en passant par les ressources économiques, écologiques, technologiques et institutionnelles.

Mis à part l'église, l'expertise citoyenne variée et complémentaire (patrimoine, construction, marketing, etc.) constitue la principale ressource de Saint-Germain. Magnaghi, par l'identification de ces ressources, les communautés marginalisées développent de nouveaux modèles socio-économiques qui s'accordent avec leur identité collective. Cela encourage le travail autonome, l'artisanat et la microentreprise, créant ainsi les conditions nécessaires pour que les modes de vie, de consommation et de production se transforment. Bref, passer du citoyen consommateur au citoyen producteur.

Bien que ma recherche se concentre à l'étape de l'émergence, je constate que les initiatives bottom-up du genre doivent rapidement être accompagnées par les conseils et subventions des institutions. Pour les citoyens, décideurs et entrepreneurs, une meilleure compréhension du design pour l'innovation sociale met en lumière le potentiel des communautés marginales à s'auto-organiser, à encourager l'implication citoyenne et à développer un sentiment d'empowerment.

Olivier Trudeau

Candidat à la maîtrise en urbanisme à l'Université de Montréal, Olivier Trudeau est membre du groupe de recherche interdisciplinaire de l'Université de Montréal «Eau-Ville-Fleuve du Grand Montréal». Sa maîtrise porte sur la prise en compte de la relation ville-fleuve dans la planification urbaine.

D'Archipel aux archipels de politiques

Une analyse des politiques publiques de la relation ville-fleuve dans le Grand Montréal

L'archipel de Montréal est formé d'un immense réseau hydrographique qui structure et façonne l'évolution de sa région. Composé du fleuve Saint-Laurent, de la rivière des Prairies, de la rivière des Mîles-Iles, du lac des Deux-Montagnes et du lac Saint-Louis, ce réseau hydrographique a entretenu, au cours de son histoire, une relation plus ou moins étroite avec l'urbain. Cet objet entre fleuve et ville peut-être qualifié d'urbano-fluvial, c'est-à-dire qu'il prend en compte un ensemble de composantes physiques, sociales, culturelles, économiques, patrimoniales, etc. des cours d'eau. En effet, une multitude d'usages est liée au fleuve. Le fleuve est ressource alimentaire, source d'énergie, support aux activités agricoles, moyen de transport, espace de loisir, etc. (Bethemont, 2000). Cette relation riche et complexe entre le fleuve et l'urbain a évolué selon différentes perspectives. À Montréal, les enjeux de circulation, d'hygiène, de protection environnementale et d'accès aux berges se succéderont au cours de plus de 200 ans (Dagenais, 2011). La seconde moitié du XIX siècle marque une période importante de la prise en compte de la relation ville-fleuve dans l'action publique. Sous une perspective hygiéniste et d'idéal sanitaire, les autorités municipales entreprennent de grands travaux d'aqueduc et de modernisation du port. L'eau se construit comme un enjeu fort important à la croissance de la ville. Si le discours dominant de l'époque était celui de fournir une eau potable aux populations et combattre de manière technique les inconvénients des cours d'eau, la période contemporaine se démarque par le désir des citoyens de « retrouver » un accès au fleuve dans un environnement sain (Dagenais, 2011). La situation montréalaise n'est pas unique. Au contraire, elle s'inscrit dans une tendance nord-américaine et européenne de réappropriation et de reconquête des espaces en front d'eau urbain (Chaline, 1994).

Sous cette perspective, cette recherche vise à mieux comprendre comment la relation ville-fleuve est prise en compte dans l'action publique contemporaine du Grand Montréal. En abordant les théories de la gouvernance (Pinson, 2015), nous émettons comme hypothèse que l'action publique de la relation ville-fleuve s'est considérablement transformée depuis la fin des années 1970. Le contexte de ressources financières limitées, de multiplication des government failures et de la montée en puissance du néolibéralisme a obligé les états à développer de nouveaux outils d'action (Poggi, 1996). La planification

rationnelle et son approche technique de l'aménagement laissent place à la gouvernance par projet comme modèle d'action publique. Celle-ci se caractérise par la mise en place de dispositifs de dialogue permettant de créer une synergie entre les différents acteurs et les ressources. On assiste à une certaine hybridation des outils entre le système administratif public et le marché privé. L'État n'est plus le seul à détenir le pouvoir, mais le partage avec un ensemble d'acteurs aux divers ressources et intérêts. Dans ce contexte, l'État doit mettre en place des mesures afin de coordonner les acteurs. Si la planification rationnelle aménage la ville-territoire, la gouvernance par projet aménage la ville-acteur (Pinson, 2006). En comparant ces deux modèles, nous analysons l'évolution de la prise en compte de la relation ville-fleuve dans l'action publique du Grand Montréal. Quels sont les modèles d'action? Comment ont-ils évolué?

Le point de départ de cette recherche est celui du projet Archipel. Proposé par le gouvernement du Québec dans les années 1970, projet Archipel développait une gestion intégrée du réseau hydrographique de la région métropolitaine. Ce projet d'envergure, dont les investissements s'évaluaient à plus de 3 milliards d'investissements, souhaitait répondre à un ensemble de problèmes induits par la pression de l'urbanisation (Décarie, 1983). Cependant, le projet Archipel tombera à l'eau en raison d'un manque de ressources financières et une opposition des groupes environnementaux face à l'aménagement d'un barrage hydroélectrique dans les rapides de Lachine. Que s'est-il passé depuis? Pour répondre à cette question, nous analysons trois politiques publiques: Montréal bleu (1996), Grand Montréal bleu (1996) et Réseau (2002). Élaboré par des acteurs politico-administratifs municipaux, ses politiques différents dans leur approche et leur contenu. Ce travail de maîtrise propose un portrait de leur évolution en retraçant le cycle des politiques publiques (émergence du problème, mise à l'agenda, adoption de la politique, mise en oeuvre, évaluation) et en identifiant les acteurs impliqués et les ressources à disposition (Knoepfel et al., 2015).

La gouvernance des enjeux du fleuve pose des défis de taille pour les villes. La navigation, le transport des marchandises, l'aménagement des berges, la gestion des crues, la production d'énergie, l'approvisionnement en eau potable et le traitement des eaux usées touchent des acteurs publics et privés très diversifiés. De plus, les fleuves sont des territoires mouvants. Les actions des villes en amont ont des impacts sur les villes en aval. Dans ce contexte, il est primordial que les structures et politiques prennent en compte la complexité des enjeux de la relation ville-fleuve et proposent des mécanismes d'action efficaces.

Références

Chaline, C. (1994). *Ces ports qui créèrent des villes*. Paris: Paris : L'Harmattan.

Bethemont, J. (2000). *Les grands fleuves : entre nature et société* (2e éd., ed.). Paris: Paris : A. Colin.

Dagenais, M. (2011). *Montréal et l'eau : une histoire environnementale*. Montréal: Boréal.

Décarie, J., & Boileau, G. (1983). Le projet Archipel: une réflexion et une discussion géographiques. *Cahiers de géographie du Québec*, 27(71), 323-340.

Knoepfel, P. (2015). *Analyse et pilotage des politiques publiques : France, Suisse, Canada*. Québec : Presses de l'Université du Québec.

Pinson, G. (2009). *Gouverner la ville par projet : urbanisme et gouvernance des villes européennes*. Paris: Paris : Presses de Sciences Po.

Pinson, G. (2015). Gouvernance et sociologie de l'action organisée. *Action publique, coordination et théorie de l'État*. *L'Année sociologique*, 66(2), 483. doi:10.3917/anso.152.0483

Poggi, G. (1996). – « Une nouvelle étape dans l'histoire de l'État » dans V. Wright, V. Cassese (dirs.), *La recomposition de l'État en Europe*, Paris

Marc-Olivier Vézina

Pluridisciplinaire. Baccalauréat en histoire de l'art et candidat à la maîtrise en études urbaines à l'INRS mes travaux sont axés sur le patrimoine urbain et les enjeux de la mise en mémoire.

Le patrimoine des quartiers populaires

L'exemple du patrimoine vernaculaire de Pointe-Saint-Charles à Montréal

Cette communication souhaite exposer la nature évolutive de la notion de patrimoine qui est passée d'un objet matériel à l'idée du patrimoine immatériel. Mon hypothèse est que la culture matérielle est structurante et qu'elle a influencé la construction d'une identité collective forte au sein de la communauté. Je suppose aussi que la culture immatérielle est maintenant plus présente et importante. En explorant les dimensions et concepts (culture populaire, patrimoine urbain, esthétique, identité collective et valeurs), nous cherchons à faire état des difficultés et de la pluralité des facteurs qui se sont inclus dans le champ du «conservable».

La définition du Groupe-conseil sur la Politique du patrimoine culturel du Québec est représentative des idées qui circulent actuellement dans le milieu des études sur le patrimoine : «peut être considéré comme patrimoine tout objet ou ensemble, matériel ou immatériel, reconnu et approprié collectivement pour sa valeur de témoignage et de mémoire historique et méritant d'être protégé, conservé et mis en valeur».

Plusieurs penseurs soulignent que d'emblée, nous avons tendance à considérer le patrimoine sous l'angle de l'esthétique. Le problème est que l'esthétique est subjective à chaque personne, mais aussi à chaque époque. Sir Herbert Brown Ames dans *The city below the hill*, retrace les conditions de vie de la classe ouvrière du sud-ouest. Cette étude sociologique expose le quotidien des classes populaires dominées.

Un ouvrage écrit en 1887 pas, basé à Griffintown, dans la Petite-Bourgogne et à un secteur de Pointe-Saint-Charles. Selon l'hégémonie culturelle, la culture dominante (haut) domine la culture des dominés (bas). Les canons de la beauté ont un pouvoir puissant sur l'esprit des gens et sur la manière dont se construisent et se développent leurs goûts. La culture dominante influence la subjectivité des dominés.

La clarification apportée en 1964 dans la Charte de Venise (UNESCO) est plus inclusive : «la notion de monument historique comprend la création architecturale isolée aussi bien que le site urbain ou rural qui porte témoignage d'une civilisation particulière, d'une évolution significative ou d'un événement

historique. Elle s'étend non seulement aux grandes créations, mais aussi aux œuvres modestes qui ont acquis avec le temps une signification culturelle. »

Le quartier de Pointe-Saint-Charles fut le berceau de l'industrialisation au Canada, son histoire est liée au développement économique, mais aussi à l'immigration et au développement urbain. On retient que dans l'ensemble c'est le statut socioéconomique qui a prévalu sur les identités spécifiques (canadienne-française, irlandaise, anglaise, écossaise). Les enjeux identitaires prennent deux formes : identité individuelle et identité collective.



L'identité collective, les liens, peuvent «être compris comme le rapport entre individus et cadre de vie.» (Stein, 2003) Les exemples de la mobilisation citoyenne démontrent un fort sentiment de communauté. Cette culture de mobilisation est un des éléments de la culture immatérielle. Véritable précurseur dans le développement de l'action communautaire au Québec, Pointe-Saint-Charles s'est doté d'outils pour lutter contre la baisse du niveau de vie, la pollution liée à la longue présence des industries, la détérioration de la vie de quartier et de la qualité des logements. Cette cohésion donne au quartier une atmosphère villageoise pleine de fierté et de dignité.⁵»

La valeur dominante lorsqu'il est question de patrimoine est sans doute l'authenticité. La conférence tenue à Nara en 1994 est à ce sujet un point tournant, «la notion d'authenticité est ici moins une authenticité des matériaux qu'une authenticité de fonction et de tradition» (Mohen, p.268). Cette

⁵ Portrait du quartier de Pointe-Saint-Charles, mars 2015 - Quartier Pointe-Saint-Charles. Héritage Montréal : Montréal en quartiers.
<<http://www.memorablemontreal.com/accessibleQA/histoire.php?quartier=14>>.

spécification est essentielle, elle rend légitime le patrimoine populaire de Pointe-Saint-Charles. L'ensemble des modifications apportées aux constructions est lui un élément de culture immatériel. La succession de choix qui ont contribué à adapter l'habitat ouvrier à la modernité s'est faite dans un contexte populaire.

Hôtes de témoignages signifiant des habitudes de vie et de la manière d'habiter, les anciens quartiers centraux ont modifié notre perception du patrimoine. En 2003 fut adopté le texte sur la sauvegarde du patrimoine culturel immatériel qui offre de nouvelles perspectives d'interprétation du concept de patrimoine (Jadé, 2006). Dans cette optique nous pouvons dire que les manières d'occuper peuvent constituer une forme de culture immatérielle. Sur ce sujet les travaux de Richard Hoggart, *La culture du pauvre, font école*.

Nous avons le devoir de respecter et de mettre en lumière toutes les facettes de la mémoire collective. Celles-ci s'expriment aussi bien spatialement que temporellement et sont liées à la fois aux cultures et aux modes de vie leur étant liés. Différentes manifestations dans l'espace public cherchent à raconter l'histoire des lieux. Les murales sont un bel exemple d'appropriation de l'espace public significatif témoignant de cette mise en mémoire. Ces représentations de la culture immatérielle, l'histoire intangible des lieux et de ces habitants cherche à intégrer le passé dans le présent, en rappelant qu'elles sont les fondements identitaires.

La nature patrimoniale d'un lieu dépend avant tout de la gestion de son contenu historique actuel et de lui donner les moyens de mettre en valeur son passé sans pour autant le dénaturer (Munasinghe, p.256). Le projet Bâtiment 7 est un bel exemple d'intégration et de recyclage du passé industriel de Pointe-Saint-Charles. Un système complexe de valeurs régit néanmoins la relation, collective et individuelle, que nous entretenons avec les objets patrimoniaux.

En terminant, c'est la mise en valeur des œuvres modestes en raison de l'intérêt grandissant pour l'architecture vernaculaire, c'est-à-dire d'une architecture d'inspiration populaire avec des caractéristiques qui lui sont propres. Selon François Varin «l'architecture vernaculaire se comprend dans un contexte environnemental et culturel particulier [... et] reflètent [... entre autres les différences] socio-économique.» En titre d'exemple, nous retenons les maisons en rangées d'inspiration anglaise à la façade en brique rouge et plus spécifiquement l'ensemble des maisons de la rue de Sébastopol (1855) qui a introduit à Montréal un nouveau type d'habitation, le logement superposé.



Bibliographie

- Ames, Herbert Brown, 1972 [1897]. *The city below the hill*, Toronto, University of Toronto Press, 116 p.
- Choay, Françoise, 2009. « Le patrimoine en questions », *Esprit*, 11 (novembre), pp. 194-222
- Choay, Françoise, 1992. *L'allégorie du patrimoine*, Paris, Édition du Seuil, Coll. Couleur des idées, 272 p.
- Drouin, Martin, 2012. « De la démolition des taudis à la sauvegarde du patrimoine bâti (Montréal, 1954-1973) », *Urban History Review*, 41 (1), 22-36
- Drouin, Martin et Marie-Blanche Fourcade. « Pardon ? Vous avez bien dit : Patrimoine immatériel montréalais ? », *Téoros* [En ligne], 26-2 | 2007, mis en ligne le 01 février 2011, consulté le 15 décembre 2012. URL : <http://teoros.revues.org/864>
- Groupe-conseil sur la Politique du patrimoine culturel du Québec, *Notre patrimoine, un présent du passé*, Québec, 2000,
- Heinich, Nathalie, 2009. *La fabrique du patrimoine : de la cathédrale à la petite cuillère*, Éditeur : Paris, Éditions de la Maison des sciences de l'homme, Coll. « Ethnologie de la France », 286 p.
- Hoggart, Richard, 1976. *La culture du pauvre étude sur le style de vie des classes populaires en Angleterre*, Paris, Éditions de Minuit « Coll. » *Le Sens commun*, 420 p.
- Jadé, Mariannick (2006), *Le patrimoine immatériel : perspectives d'interprétation du concept de patrimoine*, Paris, L'Harmattan, 277 p.
- Larochelle, Pierre et Cristina Iamandi, 1999. « Milieux bâtis et identité culturelle » *USEK*, no 2, juin 1999, 12-17
- Lauzon, Gilles, 2014. *Pointe-Saint-Charles l'urbanisation d'un quartier ouvrier de Montréal 1840-1930*, Québec, Septentrion, 245 p.
- Mohen, Jean-Pierre, 1999. *Les Sciences du patrimoine : identifier, conserver, restaurer*, Paris, Odile Jacob, 370 p.
- Poitras, Claire et Harold Bérubé (2004). *Étude historique du développement urbain. L'axe du canal de Lachine — partie Sud-Ouest*. Montréal : INRS-Urbanisation.
- Rosenkranz, Karl, 2004. *Esthétique du laid*, Belval, Circé, 407 p.
- Veschambre, Vincent, 2008. *Traces et mémoires urbaines : enjeux sociaux de la patrimonialisation et de la démolition*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, « coll. » *Géographie sociale*, 315 p.
- Vincent Veschambre. 2005. « Introduction: l'appropriation de l'espace comme problématique ». *Norois*, no. 195, p. 7-15.

Mischa Young

Mischa Young is currently working on his PhD in urban planning at the University of Toronto. His research focuses on urban transportation and more specifically on ways in which transportation policies can be used to alter travel behaviours.

Transportation behaviours of single-person households in Canada

In the 2011 Canadian population census, the proportion of single-person households exceeded for the first time the proportion of couple households with children in Canada. This upward trend had been noticeable for decades, especially within Census Metropolitan Areas (CMAs), but has gained particular attention as of late with the proportion of single-person households, or solos, as they will be referred to in this proceeding, rising to 27.6% of all households in Canada in 2011. This upsurge in single-person households has important implications for Canadian cities as many struggle to increase, let alone maintain, population levels in central neighbourhoods. By choosing to live in proximity of city centres, solos may help counter the growing tendency towards urban sprawl present in Canadian cities. Furthermore, the increase in single-person households may influence demand for urban transportation as their travel behaviour has been found to differ from the rest of the population. Studies conducted in the United States have revealed that single-person households are less inclined to own or use an automobile, and suggest their travel patterns to be more conducive to environmental sustainability. Given the rise in automobile dependency in every large Canadian city, the replacement of two-earner households by solos may in fact be beneficial as it may reduce overall car usage and alleviate the many negative externalities pertaining to excessive automobile usage. Solos can also potentially choose to live closer to their workplace by avoiding the difficult task of identifying a home location that minimises distance to two distinct employment locations, thereby reducing commute distance and time. There are also potentially detrimental effects associated with the growth in solo households. For instance, the rise in single-person households may result in an increase in per capita car ownership, as single-person households cannot share cars in the same way as couple or family households do. There are reasons to believe that the consequences of the growth of solo households on society are not unidirectional. The objective of this research is thus to explore the transport-related implications of the growth in single-person households in Canadian cities.

The 2010 Canadian General Social Survey (N=15,390) provides individual level socio demographic characteristics and time use diary that are used to classify individual's living situation (living alone, roommates, single parents, couples, and families) and to assess six transportation behaviours (owning a driver's license, access to a vehicle, commute distance, travel time by mode, overall trip frequency and trip frequency by purposes). Logistic, ordered logistic and negative binomial regressions are used to

uncover the relationships between household types and travel behaviours, to determine the transport-related implications of single-person households beyond other socio demographic characteristics in Canadian cities.

While it is true that most research on single-person households has been directed towards the potentially damaging health impacts that living alone might entail, our research suggests that the growth of solo households may also have implications on urban and transportation planning. Indeed, our results confirm that members of single-person households' are associated with different ways and reasons for travelling. We find that, on average, when all other socio demographic characteristics are kept equal, solos are less likely to own a driver's license, to have access to a vehicle and to commute to work by car than family households. Furthermore, when they do use a car, single-person households are more likely to commute shorter distances than family households. One possible explanation for these shorter commute distances may refer to solos' so called preference for centrality, as most jobs are located in or near the downtown core, which in turn reduces the need to commute further distances. Although not directly established in our study, solos' preference for centrality can be derived from their high propensity to live in apartments, from their reduced likelihood of having a drivers' license and owning a vehicle, and from their slightly higher likelihood of living in proximity to public transit infrastructures; all notable characteristics of central neighbourhoods and the people that live in them. With regards to travel time by transportation modes, we find that the share of solos using a car is lower than respondents living in family households and active travel rates are higher than respondents' living in couple households. As for trip frequency, we do not find differences in overall trips between solos and families and other groups, but find that solos have the highest food-related and social-related trip frequencies. That is, overall frequency does not differ, but solos take trips for different purposes.

In light of these results, several policy implications should be considered. First and foremost it is crucial, considering the growth in single-person households in Canadian cities, to ensure that the cities' housing supply can adequately accommodate this surge in specific housing demand. To ensure the presence of housing in well-connected areas, cities should consider modifying zoning regulations to support densification near transit lines and facilitate the expansion of commercial spaces at ground levels to encourage mixed usage developments. Furthermore, with regards to transportation, governments should consider removing existing regulations requiring on-site vehicle parking, as this requirement hinders densification and is a disadvantage to homeowners that do not own a vehicle, as the cost of the parking spaces is often comprised within the housing cost.

The growth of single-person households will have considerable implications on urban transportation demand, and an understanding of this group's socioeconomic composition, location choices and travel behaviour will be vital in order to identify the appropriate transportation policies needed to accommodate this foreseeable change in transportation demand. Where solos will locate in the future may very well determine their need for a car and their use of alternative modes.

