

# La participation communautaire pour définir la ville viable : questionnement sur l'appropriation de l'espace urbain

Eric Duchemin

Volume 11, Number 3, 2012

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1015050ar>

[See table of contents](#)

## Publisher(s)

Université du Québec à Montréal  
Éditions en environnement VertigO

## ISSN

1492-8442 (digital)

[Explore this journal](#)

## Cite this article

Duchemin, E. (2012). La participation communautaire pour définir la ville viable : questionnement sur l'appropriation de l'espace urbain. *VertigO*, 11(3).

## Article abstract

The debate on sustainable urban development is actually at the connection of two movements. It is now shared by both local governments and citizens. Structure for citizen participation in the life of their districts and/or wards, and to be actively involved in decision processes is a key for sustainable cities. Furthermore, stakeholders should integrate common sense and uncertainties in decision processes to attain an urban sustainability. Based on a field experiment we show that communication, animation abilities, as well as capacity to work in inter and transdisciplinary context, are required for professionals working in sustainable urban management. Professionals should also be able to include local knowledge in their practice and to be guides for citizens.



Eric Duchemin

# La participation communautaire pour définir la ville viable : questionnement sur l'appropriation de l'espace urbain

## Introduction

- 1 Bien que l'environnement soit au sommet des programmes politiques dans plusieurs villes, la ville reste, a priori, une structure en contradiction profonde avec le concept de viabilité ou de durabilité. Cette observation n'est pas nouvelle et a été relevée par plusieurs auteurs (Legay, 1992 ; Goldsmith 1978 ; Torres, 1998 ; Godard, 1996 ; Fouchier, 1997). En effet, la ville est avant tout un point de rencontre développé à la faveur d'échanges économiques, puis de l'industrialisation. Les villes sont les centres des activités économiques, de l'innovation et de la culture. Historiquement, la ville est un lieu de convergence, dont l'aménagement étant avant tout un outil pour la fluidité des mouvements, des déplacements. Les grands aménagements urbains des derniers siècles, les Champs-Élysées à Paris par le Baron Haussmann et les systèmes autoroutiers des années 1950, par exemple, avaient cet objectif premier. Des systèmes qui furent conçus en fonction d'un nombre hypothétique de déplacements, laissant de côté les quartiers existants, l'historique et la typologie de la trame urbaine.
- 2 La ville, avec sa structure urbaine fortement minéralisée, influence aussi grandement son environnement en augmentant la température de l'air, en modifiant le cycle de l'eau et en altérant les processus écologiques.
- 3 Ceci est en contradiction avec la définition de la ville viable qui, selon différents auteurs, se définit par des critères comme la qualité de vie, la compacité, l'accessibilité, la solidarité, l'équité et la participation citoyenne (Sénécal et coll., 2005, Emilianof, 1998). Durant les dernières années, les critères de culture et de créativité, afin de définir la Ville, ont bien été élaborés, le réseau *Creatives Cities* et les *Villes de design* parrainés par l'Unesco en sont des exemples, mais bien que la créativité soit une partie de ce que nous pourrions appeler les villes viables, celle-ci reste un fragment de la viabilité et ne permet certainement pas de faire disparaître la contradiction entre viabilité et urbanité.
- 4 Dans un tel contexte, l'intérêt pour l'étude et la conceptualisation de la ville viable se situe dans la multidisciplinarité et la transdisciplinarité de l'objet et dans la place prépondérante des villes autant au niveau populationnel, que sociologique et politique. En effet, dorénavant, 50% la population mondiale habite dans les zones urbaines. Dans les pays industrialisés, cette proportion peut dépasser les 80%. D'ici 2020, environ 80 % des Européens vivront en zone urbaine. Dans sept pays, ce seront 90 % de la population, ou davantage encore (Agence européenne pour l'environnement, 2006), tandis qu'au Canada la population urbaine est passée de 37,5% au début du 20<sup>e</sup> siècle à près de 80% en 2000 (Statistiques Canada). Selon les projections, la proportion de personnes vivant en milieu urbain dans ce pays devrait dépasser les 80% en 2025. Une région métropolitaine comme Paris représente plus de 15% de la population française, tandis que les régions métropolitaines de Toronto et de Montréal représentent plus de 45% de la population respective de l'Ontario et du Québec, soit les deux provinces les plus peuplées du Canada. Par leur importance, les villes sont au cœur même de la viabilité des sociétés humaines actuelles. L'urbanisation est croissante, particulièrement dans les pays en développement et nous ne pouvons faire abstraction de cette réalité dans la poursuite de la viabilité.
- 5 En outre, depuis le Sommet de la Terre à Rio en 1992, les villes deviennent des joueurs majeurs des politiques nationales et internationales. Ainsi, il existe un nombre important de réseaux de coopération entre les villes d'un même pays, d'une même région ou encore internationalement. EUROCIITIES, Eurotowns, Cities alliance, International Council for Local Environmental Initiatives sont des exemples de réseaux, mais nous pouvons aussi citer le réseau des villes

américaines pour le climat regroupant plus de 500 villes aux États-Unis. N'oublions pas que les villes ont leur programme distinct (Habitat) au sein même de l'Organisation des Nations unies. Ces regroupements ou programmes représentent une nouvelle force politique à considérer, un lieu d'échange d'idées et une construction se basant sur les expériences des autres. Finalement, mentionnons que la ville est un lieu propice pour la redéfinition de la citoyenneté. Ainsi, pour Saskia Sassen de l'Université de Chicago *the landscape of the global city as an especially salient site for the repositioning of citizenship in practice* (Sassen, 2002).

6 En partant de ces constats, l'objectif de cet article est, à partir d'une étude de cas, de s'interroger sur l'appropriation actuelle de l'espace dans l'aménagement urbain et la professionnalisation du développement durable dans le cadre de l'aménagement urbain. Nous démontrons que les principaux acteurs de la ville, soit les citoyens, doivent et sont en mesure d'être partie prenante du développement de leur quartier et que la professionnalisation, si elle a lieu, doit se faire, avec des objectifs communicationnels et d'intégration, donc de vulgarisation et de développement d'outils à la portée des citoyens concernés.

## Lieu de l'étude de l'étude de cas

7 L'exemple étudié dans le cadre de cet article a été initié en 2004 à Montréal, dans le quartier de Pointe-Saint-Charles, où habitent environ 13 500 personnes. L'objectif étant de mobiliser les citoyens afin d'obtenir leur connaissance du quartier et leur vision d'un quartier urbain viable. Comme nous le verrons, cette expérience itérative a eu lieu en plusieurs étapes. Le processus est toujours actif en 2011.

8 Ce quartier créé au début du 20e siècle a été jusque dans les années 1960 un quartier fortement ouvrier. En regard de son portrait socio-économique, ce quartier se démarque par une forte proportion de familles monoparentales, une sous-scolarisation de la population, un fort taux de chômage, un taux de pauvreté élevé, des problèmes de santé accrus, une structure urbaine composée de 10 % de terrains vacants, une cohabitation de résidences et d'industries. Simultanément, ce quartier bénéficie d'une structure communautaire ancienne. Cette structure, forte de près de 30 années de luttes sociales, s'est mise en place grâce à la concertation locale des groupes communautaires et des citoyens.

**Figure 1. Le Quartier Pointe-Saint-Charles (Montréal, Québec) et des éléments urbains significatifs de son environnement.**



9 Ce quartier est fortement marqué par le développement industriel (Figure 1). Il est ceinturé par un réseau autoroutier et ferroviaire. Le quartier est séparé en son centre par la voie principale de communication ferroviaire canadienne.

- 10 Par ailleurs, avec 10% d'espaces abandonnés dans sa structure urbaine, par une friche industrielle de plus de 33 hectares et de nombreux bâtiments industriels à convertir, le potentiel de Pointe-Saint-Charles en fait un lieu de convergence des intérêts économiques visant à favoriser le développement économique de Montréal (Société du Havre, 2005). En trame de fond se joue le développement de terrains industriels en friche sur lesquels sont installés des équipements industriels ferroviaires au coeur de l'histoire du quartier.

## **L'opération populaire d'aménagement**

- 11 Dans le cadre de l'étude de cas, différents outils ont été développés afin de mesurer la capacité des citoyens à aménager leur quartier, à favoriser l'appropriation par ceux-ci du développement urbain et à être actif au niveau de mise sur pied d'un quartier urbain viable.
- 12 L'approche méthodologique proposée est basée sur la création d'une carte citoyenne du territoire (passé, présent et futur) afin d'identifier les points d'intérêt à conserver ou à développer, en se basant sur la perspective citoyenne et leur connaissance du territoire. L'information recueillie fut organisée afin d'intégrer celle-ci dans un plan stratégique d'aménagement urbain. Une validation de ce plan fut effectuée. Le tout fut initié par une série d'assemblées publiques au cours desquelles les organisateurs ont retracé les grandes lignes de l'histoire du quartier et surtout expliquent les développements qui s'en viennent. Pour l'élaboration de la carte citoyenne, un cartable d'exercices comprenant des cartes, un mode d'emploi et un questionnaire furent distribués aux citoyens. Chaque participant disposait d'une semaine pour marcher dans le quartier et identifier les endroits qu'il aime et qu'il fréquente, les trajets qu'il emprunte, les activités qu'il exerce, les lieux où les aspects à améliorer et enfin, les solutions qu'il propose. La validation de l'ensemble des informations fut réalisée en assemblée publique. 70 cartables d'exercices furent distribués et 40 ont été complétés individuellement ou en équipe.
- 13 Par la suite, les participants furent regroupés pour une fin de semaine de travail intensif (atelier). Cette activité a permis de présenter les résultats obtenus par la carte du territoire. Les participants répartis en équipes devaient ensuite, à partir des problèmes et des propositions compilées pour leur secteur géographique, établir un ordre des priorités et un itinéraire. Les équipes arpenterent leur secteur, accompagnées de personnes agissant à titre de ressources techniques, d'un animateur et d'un secrétaire. Des propositions furent dessinées au fil des discussions dans les ruelles, sur les trottoirs, aux abords des terrains vagues, sous les arbres, devant les commerces ou sous les voies ferrées. Les participants des différents groupes mirent en commun leurs travaux grâce à des ateliers de discussion.
- 14 Suite à ce travail intensif, une nouvelle assemblée publique fut organisée afin de présenter les résultats du travail, sous forme d'actes de colloques et pour mettre sur pied des comités de travail constitués de représentants des organismes communautaires du quartier et de citoyens. Un comité de suivi (de coordination) fut constitué. Ce comité a pour mandat d'élaborer des propositions et de rédiger des mémoires afin de faire cheminer les propositions aux instances municipales. Ce groupe réalise aussi la cartographie et la caractérisation thématique de l'état de l'environnement du quartier. Les premiers thèmes traités furent la gestion des matières résiduelles et les parcs (OPA, 2007).
- 15 Par la suite, il est prévu de faire des caractérisations thématiques de l'état de l'environnement du quartier afin de désigner des zones problématiques, ou à conserver, afin de répondre à différents objectifs citoyens pour l'aménagement. Les grandes problématiques seront identifiées en comparant l'état désiré pour le quartier et l'état observé. Finalement, l'objectif est de réaliser des consultations entre les citoyens et les groupes les représentants avec les décideurs et les fonctionnaires municipaux afin d'explorer des stratégies potentielles d'aménagement afin de joindre leurs objectifs respectifs. Une fois un accord acquis sur le plan stratégique d'aménagement, il est prévu de le proposer aux citoyens du quartier.

## **Résultats**

- 16 Bien que cela ne soit pas nécessairement évident, l'environnement fut au coeur des préoccupations de cette opération. En effet, lors de consultation citoyenne des préoccupations

variées, en opposition au développement urbain viable, auraient pu émerger, dont l'installation de grandes surfaces. Des thèmes aussi variés que la gestion des parcs, des espaces verts et des terrains vacants, la sécurité des citoyens, le logement, les nuisances sonores et physiques, les transports en commun, la circulation automobile, cyclable et piétonne, la propreté, l'embellissement et la santé furent soulevés. Plus de 100 citoyens, sur une population d'environ 13 500 personnes, ont participé à cette expérience de prise en main de l'aménagement urbain.

- 17 En outre de nombreux urbanistes, architectes et professionnels de différents services municipaux mirent leurs expertises au service des citoyens pour donner corps à leurs propositions. De nombreux citoyens-experts, soit des urbanistes, des architectes, des spécialistes en environnement et des horticulteurs participèrent aussi à l'expérience. Ceux-ci devaient servir de passeur entre la conceptualisation de l'aménagement urbain, tout en laissant l'espace nécessaire à l'expression des citoyens. À l'état actuel, l'expérience est encore, en grande partie, dans le processus d'élaboration de la carte citoyenne afin d'établir le quartier désiré. Pour l'instant, aucune cartographie exhaustive n'a été réalisée afin de synthétiser la connaissance des citoyens. Le mémoire sur *Parcs et espaces verts du quartier Pointe-Saint-Charles* (OPA, 2007) fait état de la problématique au niveau de la superficie occupée par les espaces verts et le type d'équipement collectif dans les parcs dans ce quartier. Cette analyse se fait dans le cadre de la politique municipale. Ce mémoire fait le pont entre la caractérisation du quartier existant et l'identification du quartier désiré. Un autre mémoire a aussi été déposé à la Ville par le comité propreté et embellissement concernant la cueillette des matières résiduelles.
- 18 Toutefois, malgré le caractère encore incomplet de la démarche (Cuvillier, 2006) différents éléments démontrent que les citoyens sont en mesure d'être des acteurs dans le développement de leur quartier et que la professionnalisation du développement viable en milieu urbain ne doit pas les exclure. Ainsi, les professionnels de ce domaine seraient des passeurs entre la connaissance citoyenne du territoire et la conceptualisation et l'intégration de cette connaissance dans des outils de gestion intégrée du territoire, de décision ou de gouvernance.

## Les cartes citoyennes du territoire

- 19 Les 40 cartes recueillies montrent que différents lieux dans le quartier à l'étude sont d'un intérêt majeur. Ces 40 cartes ont permis aussi de dégager un portrait du quartier tant dans ses aspects positifs que négatifs. La figure 2 illustre des informations compilées par 2 citoyens. Les cartes ont démontré que les parcs centraux du quartier étaient un lieu de passage important pour l'ensemble des répondants. La bibliothèque située à l'extrémité est de ces parcs est aussi un lieu d'identification. Les deux grands parcs au sud-est et le parc linéaire le long du Canal Lachine étaient quant à eux des lieux de détente propices pour la marche et pour la contemplation. De nombreux intervenants ont aussi identifié le parc se situant à l'extrême ouest du quartier comme un lieu de développement. Tel que mentionné par un citoyen : « Le parc d'Argenson est à moitié aménagé. Il faudrait retirer l'asphalte se trouvant sous le gazon pour aménager un parc [planter des arbres], des jardins collectifs ou communautaires pour la production de légumes et de fruits ».
- 20 Quant à elle, la région entourant le métro a été identifiée par les citoyens comme un lieu en développement : « Rue Centre près du Métro Charlevoix. Ça commence timidement à ressembler à un petit centre du Quartier. Cafés Petite Gaule, San Lucas, Régie des Alcools, commerces ethniques ». Toutefois, d'autres notent les améliorations nécessaires à cet endroit : « Pas bien aménagée, plus d'arbres et de verdure », « La station de métro la plus moche de toutes [les stations du réseau], jardin sur le tout, éclairage, peindre les murs ». Cette ambivalence est provoquée par l'importance de ce point d'entrée et de sortie dans le quartier (une majorité des participants utilisent le métro), mais dont le pourtour est en grande majorité composé des terrains vacants à développer.



**Figure 2. Exemples de données récoltées grâce à la carte citoyenne**

## Les propositions issues de l'atelier

- 21 Lors de la fin de semaine de travail intensif, une cinquantaine de propositions, accompagnées de croquis, furent retenues par consensus. Les citoyens ont ainsi formulé des solutions concrètes dans le but d'améliorer l'environnement du quartier, de maintenir leur bien-être, mais aussi afin de proposer des aménagements à l'intention des pouvoirs publics. Ceux-ci étaient applicables à court, moyen et long terme. Ainsi, avec des projets de réserves pour la réalisation d'habitations sociales, de parcs, de squares, d'espaces verts accessibles à tous, de jardins collectifs afin de pratiquer l'agriculture en milieu urbain, d'espaces de jeux et de loisir; les terrains vacants deviennent un potentiel à développer pour la collectivité. Les tableaux 1a à 1c font état des différentes propositions.
- 22 Les propositions ont été séparées selon les principales caractéristiques d'une ville durable, soit la qualité et le cadre de vie, la compacité et fonctionnalité, l'efficacité et l'équité. Seule l'équité n'apparaît pas dans les tableaux. Toutefois, on retrouve, cette caractéristique dans plusieurs propositions qui ont été insérées sous le terme qualité de vie. Ainsi la *Poursuite de la réalisation de logement social et collectif, particulièrement dulogement coopératif* et le *financement un projet d'habitation sociale d'envergure pour permettre aux personnes âgées de demeurer dans leur quartier* favorise la mixité sociale et vise la solidarité intra et intergénérationnelle. En outre, l'efficacité a été abordée par les caractéristiques d'accessibilité et de proximité qui rejoignent aussi celle de compacité. L'efficacité en terme de flux d'énergie et de ressources n'a pas été soulevée. Toutefois, la question de flexibilité, centrale à l'efficacité, est présente dans la question du développement des artères commerciales et de la variété au chapitre de l'habitation et de transport.

**Tableau 1a. Quelques propositions avancées par les citoyens afin d'aménager leur quartier, pouvant correspondre aux critères de compacité et de fonctionnalité d'un quartier viable.**

Thèmes	Sous-thème	Proposition
Circulation automobile, cyclable et piétonnière	Circulation automobile	• Limiter la vitesse à 30 km/h sur les rues résidentielles ;
		• Sécuriser certaines ruelles ;
		• Installer des feux de circulation, des panneaux d'arrêt ou une lumière clignotante sur différentes rues ;
		• Installer des dos d'âne sur différentes rues ;
		• Mettre en œuvre un aménagement particulier de type « rue verte » sur différentes rues ;
	Réseau de pistes cyclables	• Développer le réseau sur les rues commerciales pour faciliter l'accès aux commerces et augmenter leur achalandage ;
		• Installer des supports à vélo aux endroits stratégiques (métro, terminus des autobus, parcs, à proximité des commerces...)
		• Utiliser les terrains en bordure de la voie ferroviaire pour développer une nouvelle piste cyclable et une voie piétonnière
		• Prolonger l'actuelle piste cyclable pour rejoindre le fleuve
	Circulation piétonnière	• Faire en sorte que le déneigement soit plus efficace sur les trottoirs particulièrement aux arrêts d'autobus et sous les viaducs où l'eau et la glace s'accumulent.
• Assurer un déneigement adéquat des allées des parcs		
Activité ferroviaire	• Réglementer les façons de faire du CN pour éviter le bruit et les autres nuisances ;	
	• Exiger, à court terme, une voie de contournement des matières dangereuses par le sud du quartier et obliger les compagnies à identifier le contenu des wagons ;	
	• Avec les gouvernements concernés, commencer dès maintenant à travailler au contournement de l'ensemble des trains. Dans une telle perspective, utiliser la voie ferrée pour en faire une piste cyclable en été et de ski de fond en hiver. À moyen terme, aplanir la voie ferrée pour retisser la trame des rues.	
	• Densifier la présence des arbres le long de la voie ferrée qui borde les rues Buttler et d'Argenson par l'ajout de nouvelles rangées d'arbres.	
	• Installer un mur contre le bruit le long des ateliers de Via Rail (sud du Quartier).	
	• Sécuriser les accès aux voies ferroviaires.	
Transport en commun	Autobus	• Revoir les circuits d'autobus pour mieux desservir le sud du quartier.
		• Instaurer un intervalle entre deux bus de 15 minutes aux heures de pointe.
		• Décaler les départs des circuits afin de mettre en place une meilleure coordination dans les transferts.
		• Décaler les départs des circuits pour qu'ils ne passent pas en même temps sur la rue Centre.
		• Installer des abribus sur l'ensemble du circuit.
		• Prolonger le service jusqu'à minuit.
	Métro	• Faciliter l'accès au métro pour les personnes à mobilité réduite
Service de partage de voitures - Communauto	• Obtenir dans le quartier plus de stationnements pour ce service.	
Aménagements		• Orienter les lampadaires vers le sol.
		• Réaménager le métro et rendre les bords de la



**Tableau 1b. Quelques propositions avancées par les citoyens afin d'aménager leur quartier, pou pouvant correspondre au critère d'efficience d'un quartier viable.**

Thèmes	Proposition
Parcs et équipements collectifs	• Construire une piscine extérieure.
	• Réserver un espace pour la pratique de la planche à roulettes dans un parc loin des habitations;
	• Agrandir certains parcs avec les terrains vacants les joutant afin de contrer le développement immobilier ;
	• Ajouter un panneau de signalisation avertissant que des enfants jouent.
	• Ajouter des jeux d'eau.
	• En été, utiliser certaines ruelles ainsi que des terrains non aménagés pour du basketball et du volley-ball. En hiver, utiliser ces mêmes endroits pour des équipements tels qu'une patinoire et des glissades ;
	• Améliorer la sécurité des équipements pour enfants, réparer et nettoyer les carrés de sable.
	• Aménager des espaces pour des activités sportives
	• Planter des arbres ou des arbustes et installer des bacs à fleurs.
	• Installer un pavillon dans un des parcs du quartier à des fins d'animation urbaine (bals populaires, spectacles multiethniques, ...).
	• Créer un lieu pour des projections extérieures.
	• Créer un lien piétonnier avec le parc Le Ber et ouvrir un accès au fleuve.
	• Peindre des murales.
	• Planter des arbres et réserver la partie non utilisable du parc pour un boisé et un parc à chiens.
	• Améliorer et entretenir les abords des viaducs et des voies ferrées pour que le parc soit plus agréable à fréquenter.
Propreté et embellissement	• Installer un terrain de soccer dans le quartier;
	• Créer des espaces pour des activités populaires (danse, musique).
	• Mettre en place un jardin biologique familial.
	• Mieux financer le programme Éco-quartier et élargir son mandat à des enjeux d'environnement comme la qualité de l'air et la contamination des sols.
	• Supporter les propriétaires des habitations sociales en augmentant les subventions afin d'améliorer l'état des bâtiments et des logements.
	• Aménager les ruelles avec les résidants (es).
	• Enfouir les fils électriques qui sont une nuisance pour les arbres, particulièrement près du métro.
	• Créer un autre parc à chiens du côté nord de la voie ferrée.
	• Mettre des fleurs dans les carrés d'arbres et des bacs à fleurs sur toutes les rues.
	• Encourager la réalisation de murales comme alternative aux graffitis.
	• Uniformiser les lampadaires (sur certaines rues, on retrouve à peu près tous les modèles des 50 dernières années).
• Conserver le style victorien de la rue Wellington.	
• Ajouter des poubelles à l'épreuve du vandalisme dans les rues.	
• Mieux diffuser les dates et les heures de collectes des ordures ainsi que les règlements concernant les chiens.	
• Promouvoir dans le quartier la fierté et l'appartenance.	
Habitation	• Poursuivre la réalisation de logement social et collectif, particulièrement du logement coopératif préféré aux HLM ;
	• Financer un projet d'habitation sociale d'envergure pour permettre aux personnes âgées de demeurer dans leur quartier ;
	• Favoriser l'embellissement et la conservation des façades ;
	• Développer des mesures antispéculatives.
	• Par réglementation, obliger les propriétaires de bâtiments commerciaux installés sur les artères commerciales à respecter une certaine uniformité dans l'affichage et l'aménagement des façades.
	• Faciliter la restauration et la conservation des bâtiments historiques convertis en logements et en commerces.



**Tableau 1c. Quelques propositions avancées par les citoyens afin d'aménager leur quartier, pouvant correspondre au critère d'efficacité d'un quartier viable.**

Thèmes	Proposition
Commerces et services	• Mener une étude afin de mieux connaître les besoins de la population au regard des commerces et des services.
	• Créer une association des commerçants alternatifs.
	• Créer une société sans but lucratif qui aurait pour mandat de gérer les espaces commerciaux de façon à s'assurer que ces espaces conservent des vocations particulières (alimentation, vêtement, etc.).
	• Développer un système d'échanges locaux (SEL). Il s'agit d'un système de troc et d'échange de services développé entre les membres d'une communauté.
	• Préserver le zonage commercial des rues Centre et Wellington et de la rue Charlevoix
	• Favoriser la consolidation et l'établissement de commerces coopératifs ou sans but lucratif et à vocation sociale, à travers, par exemple, un soutien financier.
	• Mettre en place un programme de dégrèvement de la taxe foncière ou une subvention particulière dans le but d'encourager des commerces à s'installer sur la rue Wellington.
	• Favoriser l'ouverture de commerces d'alimentation, particulièrement au sud de la voie ferrée.
	• Freiner l'ouverture de nouveaux <i>dépanneurs</i> (petit commerce d'alimentation de dépannage).
	• Pour soutenir l'activité commerciale dans le quartier, favoriser l'ouverture de commerces dans les points d'entrée et de passages du quartier afin de profiter de la population de l'extérieur, par exemple, au coin de Charlevoix et Centre
Terrains vacants	• Par réglementation, obliger les propriétaires de bâtiments commerciaux installés sur les artères commerciales à respecter une certaine uniformité dans l'affichage et l'aménagement des façades.
	• Encourager les commerçants à développer une vocation sociale
	• Favoriser le secteur de la rue Wellington entre Liverpool et de la Congrégation pour la revitalisation de cette artère.
	• Faire en sorte que les pouvoirs publics acquièrent les terrains vacants, investissent dans leur décontamination et les réservent à des usages collectifs tels que : une réserve pour la réalisation d'habitations sociales; des parcs; des squares; des espaces verts accessibles à tous; des jardins collectifs; des garderies; des espaces de jeux et de loisirs ;
	• Aménager des petits parcs avec bancs, tables à pique-nique, fontaine, planter des fleurs et des arbres ;
	• Décontaminer certains terrains pour la construction de coopératives d'habitation ;
	• Récupérer des terrains pour l'aménagement d'aires de jeux pour les enfants ;

### Illustration de propositions concrètes

23 Des 80 propositions avancées, 3 propositions peuvent clairement illustrer la compétence des citoyens à aménager un quartier viable. Les propositions étaient élaborées dans des perspectives de court, moyen et long terme.

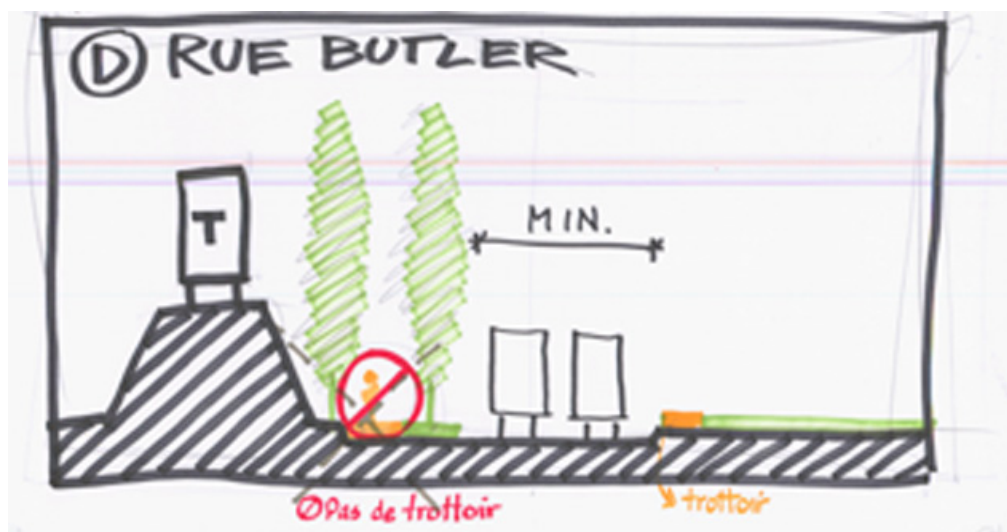
#### *Aménagement des voies de circulation*

24 Dans le premier cas, les citoyens ont décidé de s'approprier des sections de voies de circulation trop larges afin d'y planter des arbres et d'installer une section de piste cyclable qui relierait deux sections actuellement disjointes du réseau cyclable montréalais (figure 3). Cette rue étant située le long d'un chemin de fer installé sur une butte de plusieurs mètres de haut et

le long d'une voie autoroutière d'importance qui permet une circulation importante dans un axe nord-sud sur l'île de Montréal. Une étude effectuée à Montréal démontre que le risque d'hospitalisation pour des problèmes respiratoires de personnes âgées - l'étude ne portait que sur cette tranche de la population - vivant près de voies routières importante est plus grand lorsque la circulation routière à Montréal est élevée (Smargiassi et coll., 2005). À Toronto des observations similaires ont été effectuées pour les gens vivant le long des rues où l'intensité de la circulation était plus élevée (Buckeridge et coll., 2002).

25 Selon la proposition, les arbres ont comme objectif de diminuer les poussières provenant de l'autoroute et de rendre plus agréable cette voie qui longe des habitations et des industries légères. Le type d'arbres à planter a été discuté surtout avec l'utilisation massive de sel de déglacage durant l'hiver à cet endroit. Actuellement, la rangée d'arbres qui fut plantée par la Ville de Montréal est un échec, car ceux-ci ne survivent pas. Telle que relevée par les citoyens, la protection pour ceux-ci est insuffisante.

**Figure 3. Proposition citoyenne pour la réduction de la largeur d'une rue, pour planter des arbres et installer une piste cyclable.**



#### *Développement des artères commerciales*

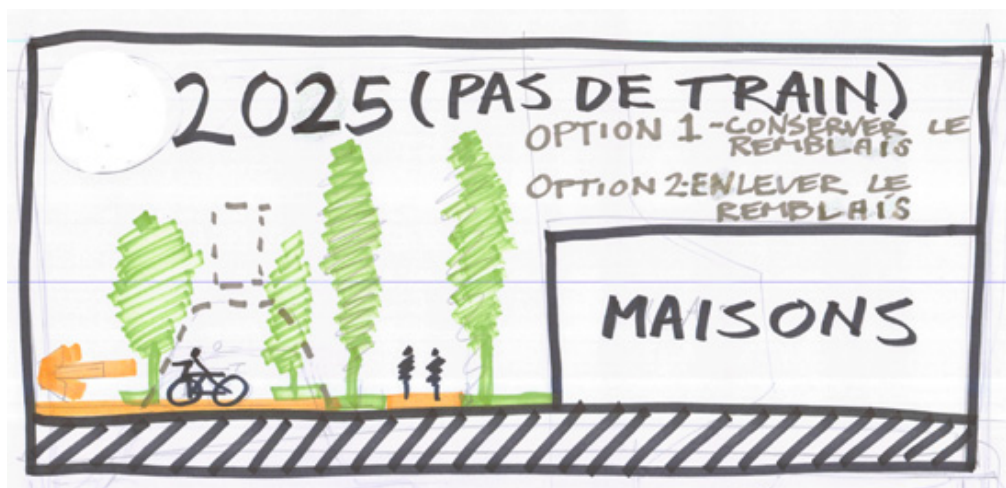
26 Les citoyens ont aussi examiné la question des services de proximité et la mise en valeur, de certaines artères du quartier. Ainsi, une des propositions importantes de l'opération fut de revitaliser une artère de circulation importante dans le quartier. Cette artère traverse une section du quartier où les services de proximité sont pratiquement absents. En outre, cette zone a grandement évolué en terme de population durant les dernières années et actuellement plus de 30% des résidents de cette région du quartier sont propriétaires de leur logement, comparativement à environ 20% pour le reste du quartier (Statistiques Canada, 2001). Sur cette artère étaient installés de nombreux commerces et services, mais le tout a périclité au début dans les années 1960, tout comme les 2 autres artères commerciales du quartier. Ceci est en partie provoqué par une baisse importante de la population, liée à la fermeture d'usines et de manufactures, durant cette période. Dans cette proposition on remarque des similitudes avec des projets de revitalisation, comme il a été promu à Portland (Oregon, États-Unis) en utilisant le *Transit Oriented Development*, un outil de développement viable des communautés visant la jonction entre le transport et l'aménagement (Burton, 2001).

**Figure 4. Proposition citoyenne pour remettre en valeur une artère commerciale**

### Aménagement de la voie ferroviaire traversant le quartier

27 La dernière grande proposition des citoyens fut de prévoir la disparition de la voie ferrée séparant le quartier en deux et développer un schéma d'aménagement permettant de développer un corridor vert au centre du quartier (Figure 5). Cette proposition, considérée comme une proposition à long terme, continue toujours à faire débat entre les citoyens.

En effet, plusieurs citoyens mentionnent la place importante du transport ferroviaire dans la résolution des problèmes environnementaux reliés aux transports des marchandises. Lors d'une récente assemblée citoyenne, il fut proposé de trouver une solution à la proposition d'aménagement, tout en reconnaissant l'importance du ferroviaire. Des propositions pour l'utilisation de voies contournant le quartier en périphérie (dont celles se trouvant sur la figure 3).

**Figure 5. Proposition citoyenne développer un corridor vert suite à la disparition de la voie ferrée séparant le quartier en deux.**

## Discussion

28 À l'heure actuelle, le développement urbain viable passe en grande partie par une professionnalisation et une théorisation des processus urbains. Cette tendance est illustrée par le développement du concept *Urban Ecological* où la ville est perçue comme un écosystème modélisable (Allan, 2006 ; Felson et Pickett, 2005 ; Pickett et coll., 2004 ; Rotmans et coll., 2002; Li et Gar-On Yeh, 2000). Dans ce cadre, les approches utilisées sont la modélisation avec des analyses temporelles (Grove et Buch, 1997), en utilisant un gradient urbain-rural (McDonnell et Pickett, 1993) et les expériences de terrain avec réaménagement d'une zone urbaine (Felson et Pickett, 2005). Selon Pickett et coll. (2004) une approche incluant les interventions sociales est incompatible avec cette théorisation des processus urbains, car le

contrôle dans le cadre d'une modélisation est faible. Pourtant, Kirstin Dow (2000) relève que les processus sociaux et historiques contribuent à l'écologie urbaine donc à la définition d'une ville ou d'un quartier viable. Ainsi, le territoire urbain peut être décrit comme un système socio-écologique où les processus sociaux et naturels modèlent conjointement les écosystèmes. En outre, l'hétérogénéité des villes est probablement le résultat d'une grande variété de pratiques et d'objectifs de gestion urbaine (Grimm et Redman 2004 ; Barthel et coll. 2005). Dans une telle perspective, des approches complémentaires à la modélisation des processus doivent être développées. Nous en proposons une dans le cadre de cette étude.

29 Les cartes citoyenne et les propositions illustrées dans cette étude, démontrent clairement que la connaissance, se rapprochant souvent d'un savoir traditionnel local, des citoyens est une part des données essentielles pour un aménagement viable des quartiers et des villes. En outre, cela illustre aussi leur capacité d'élaborer des propositions, de manière consciente et inconsciente, s'intégrant dans un cadre de référence académique tel que celui du développement viable. Ceux-ci sont en mesure d'élaborer des propositions et des solutions valables pour un aménagement viable de leur environnement, sans passer par une imposition de programmes élaborés par des professionnels. Tel qu'observé par Blanc et coll. (2005) dans le cadre d'une étude à Paris, l'expérience présentée montre que des actions de gestion collective et citoyenne sont possibles à l'échelle locale, permettant l'appropriation physique et symbolique du milieu urbain.

30 Ces observations viennent questionner une professionnalisation standard - *je suis un spécialiste donc je sais ce qui doit être fait* - des intervenants du développement viable en milieu urbain. Pourtant à l'heure actuelle, on observe une professionnalisation de la viabilité urbaine favorisant le développement d'indicateurs de développement viable, l'utilisation de modélisation de flux d'énergie et de matière. Cette professionnalisation moderne qui s'inscrit dans le positivisme de nos sociétés, aurait pourtant grandement gagné d'une ouverture à une participation citoyenne active et intimement imbriquée dans la gestion urbaine locale. Un tel choix obligera les professionnels et les chercheurs à travailler avec l'incertitude, souvent associée avec des structures décisionnelles flexibles. Cette flexibilité est l'une des caractéristiques de la ville viable.

## La professionnalisation et le sens commun

31 La professionnalisation des spécialistes du développement durable, si professionnalisation il doit y avoir, ne devrait pas uniquement se faire vers le développement de compétences pointues recherchées par les décideurs et autres parties prenantes (*stakeholders*), tel que nous observons dans les plans de développement durable urbain actuel où des indicateurs pointus et mesurables sont élaborés et où l'utilisation des technologies est omniprésente. Mon propos n'est pas de nier les outils que peuvent représenter les technologies, mais de soulever le besoin de questionnements que doivent avoir les professionnels et les scientifiques sur les découvertes et les innovations. En ce sens, celui-ci rejoint les pensées de Jean-Jacques Salomon sur le fait qu'il faut élargir les frontières des disciplines, poser des questions et éviter à tout prix l'eugénisme scientifique et économique (Salomon, 2007). De ce fait, la professionnalisation devrait aussi viser le développement de compétence, chez les professionnels, pour qu'ils deviennent aussi des passeurs, des animateurs et des révélateurs de ce que les citoyens savent et imaginent. Une telle tendance viserait à reconnaître la connaissance de ceux-ci, reconnaître l'importance du sens commun. Comme l'écrivait Kant dans sa *Critique de la faculté de juger* (1790) le seul caractère général de l'aliénation est la perte du sens commun et l'apparition d'une singularité logique.

32 Le professionnel travaillant à la viabilité urbaine doit accepter une vision du progrès plus attentive, plus prudente, plus complexe, plus intelligente. Tel qu'il fut soulevé par John Saul (2007), « Effrayé par les complexités que recèle une société vraiment citoyenne, il ne faut pas qu'ils se cramponnent à des formules simples dictant ce qui est inévitable d'un point de vue technologique et économique ». Notre inaptitude à voir dans le sens commun une qualité humaine dans le cadre de l'aménagement urbain viable tient à ce manque d'humilité devant l'existence de l'autre, de l'histoire et des écosystèmes naturels présents ou passés.



33 Le débat autour de la démocratisation du social et du développement urbain viable est à la confluence de deux mouvements. Il s'agit en effet d'une volonté qui semble partagée tant par les gouvernements que par des groupes de citoyens. La mise sur pied de structures aptes à permettre à la population de participer réellement aux processus de prise de décisions constitue un élément indispensable de la construction de la ville viable et de la démocratisation de son application. Or, pour que cette démarche soit inclusive, il est essentiel que les citoyens aient la possibilité d'acquérir les compétences nécessaires à une participation efficace. Les appels à une démocratisation se font entendre au moment où on tente de pallier les difficultés qu'éprouvent certains citoyens à s'insérer dans la société urbaine et à s'y sentir liés. Plusieurs voix s'élèvent pour dire que certains préalables s'imposent à ce que les citoyens jouent un rôle actif dans la société et dans la conceptualisation de la ville viable. La solidarité, un esprit critique, des habiletés sur le plan de la prise de parole, du débat et de l'analyse des enjeux sociaux ainsi qu'une compréhension du fonctionnement des institutions et des structures politiques sont des compétences visées pour que les citoyens participent à la création d'une société viable et au développement durable (Guindon, 2002). Les professionnels du développement viable ont leur place dans une telle optique.

## Conclusion

34 Des expériences telles que celles décrites dans cette étude sont des réflexions qui s'approfondissent, des discussions qui se prolongent, des propositions et des outils qui se peaufinent, une forme de démocratie locale que les citoyens revendiquent et qui se concrétise. Bien que les propositions peuvent tarder à être implantées ou entendues par les pouvoirs publics, une dynamique est mise en place et permet certainement de consolider une pierre angulaire du développement viable municipal, celle de la démocratie et de la prise en charge de l'aménagement du milieu par les citoyens. Conjointement avec les élus municipaux et les fonctionnaires de l'arrondissement, les citoyens mettent en place un mécanisme de travail continu dans le but de faire avancer des dossiers préoccupant les participants à cette initiative.

35 Des expériences comme celle de l'Opération populaire d'aménagement de Pointe-Saint-Charles constituent une opportunité pour les citoyens de développer une compréhension globale des problématiques d'aménagement urbain et de se solidariser autour d'un projet conjoint. Elles permettent aussi de structurer une vision du quartier. En outre, à Pointe-Saint-Charles, l'opération populaire d'aménagement n'est certainement pas étrangère à la mobilisation citoyenne et à l'organisation structurée de ce quartier.

36 De telles expériences ne doivent toutefois pas faire oublier le besoin de recherches fondamentales demandant des expertises scientifiques interdisciplinaires. Notre propos n'est pas d'opposer les approches dans la mise en place d'un aménagement urbain viable, mais plutôt de trouver un équilibre entre celles-ci. Elle vise aussi d'équilibrer la place des savoirs issus des différentes approches dans la gouvernance urbaine viable. La demande actuelle pour une plus grande place de la nature en ville peut s'opposer à la mise en place d'un aménagement viable du territoire au niveau local puisque celle-ci provoque l'étalement urbain, tout comme qu'une densification du tissu urbain, allant de pair avec la conception de la ville viable, provoque le départ des habitants. Le professionnel et les décideurs se voient souvent pris dans un dilemme dont le sens commun peut certainement servir de guide, mais qui doit aussi s'appuyer sur une connaissance des impacts et des résultantes des décisions, soit sur des modèles.

## Remerciement

37 Remerciement à Myreille Audet, organisatrice communautaire et coordonnatrice de l'Opération populaire d'aménagement, pour son travail, son temps et sa disponibilité.

---

## Bibliographie

Agence européenne pour l'environnement, 2006, Urban sprawl in Europe — the ignored challenge, Rapport de l'AEE n° 10/2006, Agence européenne pour l'environnement, Copenhague, 56p.

Allen, C.R. 2006. Sprawl and the resilience of humans and nature: an introduction to the special feature, Ecology and Society, 11, 1, 36. [En ligne : <http://www.ecologyandsociety.org/vol11/iss1/art36>

- Barthel, S., J. Colding, T. Elmqvist et C. Folke, 2005, History and local management of a biodiversity-rich, urban, cultural landscape. *Ecology and Society*, 10, 2, 10. [En ligne] URL : <http://www.ecologyandsociety.org/vol10/iss2/art10/>.
- Blanc, C., S. Bridier, S. Glatron, L. Grésillon et M. Cohen, 2005, Appréhender la ville comme (mi)lieu de vie. L'apport d'un dispositif interdisciplinaire de recherche, dans *La ville durable de la politique au scientifique*, N. Mathieu et Y. Guermon (Eds), Coll. Indiscipline, Editions INRA, p. 262-281
- Blanc, N. et C. Emelianoff, 2007, Réappropriation du sol et société civile dans deux villes russes, *Environnement urbain*, 1, 31-41.
- Buckeridge, D.L., R. Glazier et B.J. Harvey, 2002, Effect of motor vehicle emissions on respiratory health in an urban area, *Environment Health Perspect*, 110, 293-200.
- Burton, M., 2001, Transit Oriented Development as tools to promote livable communities, Dans *Vers des collectivités viables... Mieux bâtir nos milieux de vie pour le XXIe siècle. Actes du colloque Vers des collectivités viables tenu à Québec en novembre 1999*. Sillery : Éditions Septentrion, p 67-71
- Castells, M, 2000, Grassrooting the space of flows, *Urban Geography*, 20 294-302
- Cuvillier, 2006, *Nous organiser autrement, Essai pour l'obtention de la Maîtrise des sciences de l'environnement*, Université du Québec à Montréal, 34 p.
- Dow, K., 2000, Social dimensions of gradients in urban ecosystems, *Urban Ecosystems*, 4, 4, 255-275
- Duchemin, E., 2007, Une Opération populaire d'aménagement dans un quartier de Montréal: Comment les citoyens peuvent s'approprier l'aménagement de leur environnement, *Territoires*, 478, mai, 38-39.
- Duchemin, E., M. Audet, 2006, Des citoyens rêvent un quartier plus vert, *FrancVert*, 3, 1, [en ligne : <http://www.francvert.org/pages/31dossierdescitoyensrevent.asp>]
- Emelianoff, C, 1998, « Le prisme urbain : réalités incidentes et pages blanches pour un développement urbain », *Techniques, territoires et sociétés*, no 35 « De la ville à la mégapole : essor ou déclin des villes au XXIe siècle ? », Paris, 1998p. 153-170
- Fouchier, V., 1997, Les densités urbaines et le développement durable. E cas de l'Île de France et des villes nouvelles., Paris Secrétariat général du groupe central des villes nouvelles, p191-194
- Godard, O., 1996, Le développement durable et le devenir des villes, *Futuribles*, Paris, mai 1996, p. 31-35.
- Goldsmith, E., 1979, Pour un archaïsme anarchique, *Ecologie urbaine, actes du colloque du centre de recherche d'urbanisme : Metz, 21-22 novembre 1978*, PaRSI, cdu, P 21-26
- Grimm, N.B. et C.L. Redman, 2004, Approaches to the study of urban ecosystems: the case of central Arizona-Phoenix, *Urban Ecosystems*, 7: 199-213.
- Grove, JM et Burch WR, 1997, A social ecology approach and applications of urban ecosystem and landscape analyses: a case study of Baltimore, Maryland. *Urban Ecosyst* 1: 259-75.
- Guindon, G.C., 2002, L'éducation populaire†: un outil essentiel à la démocratisation du social, *Lien social et Politiques – RIAC, La démocratisation du social*, 48, p. 167-178.
- Kant E., 1790, *Critique de la faculté de juger*, Traduction fr. A. Philinonko, 1982, Paris Vrin, 308 p.
- Legay, J.M., 1992, En guise d'introduction. Quelques hypothèses à débattre en écologie urbaine, *Actes du Colloque National d'écologie urbaine, Moins*, Université Lyon 1, p.9-11.
- Li, X., A. Gar-On Yeh, 2000, Modelling sustainable urban development by the integration of constrained cellular automata and GIS, *International Journal of Geographical Information Science*, 14, 2 , 131 – 152.
- McDonnell MJ et Pickett STA (Eds), 1993, *Humans as components of ecosystems: the ecology of subtle human effects and populated areas*. New York, NY: Springer-Verlag.
- Opération populaire d'aménagement de Pointe Saint-Charles (OPA), 2007, *Parcs et espaces verts du quartier Pointe-Saint-Charles*, 11p. [En ligne] URL : [http://lapointelibertaire.org/files/M%C3%A9moire%20parcs%20et%20espaces%20verts%202007\\_0.pdf](http://lapointelibertaire.org/files/M%C3%A9moire%20parcs%20et%20espaces%20verts%202007_0.pdf), Consulté le 15 octobre 2007.
- P.J. Taylor, 2006, *Space and Sustainability: An Exploratory Essay on the Production of Social Spaces through City-Work*, GaWC Research Bulletin 214,
- Pickett STA, Cadenasso ML, et Grove JM. 2004. Resilient cities: meaning, models, and metaphor for integrating the ecological, socio-economic, and planning realms. *Landscape Urban Plan*, 69: 369-84.
- Pickett, S.T.A., M.L. Cadenasso, J.M. Grove, 2004, Resilient cities : meaning, models, and metaphor for integrating the ecological, socio-economic, and planning realms, *Landscape and urban Planning*, 69, 369-384

- Pickett, S.T.A., M.L. Cadenasso, J.M. Grove et coll., 2001, Urban ecological systems: linking terrestrial, ecological, physical and socioeconomic components of metropolitan areas. *Annu Rev Ecol Syst*, 32: 127-57.
- Rotmans J., M. Van Asselt et P. Vellinga, 2002, An integrated planning tool for sustainable cities, *Environmental Impact Assessment Review*, 20, 3, p 265-276
- Salomon, J.J., 2006, *Les Scientifiques : Entre pouvoir et savoir*, Éditions Albin Michel, Paris, 448 p.
- Sassen, S., 2002, The Repositioning of Citizenship: Emergent Subjects and Spaces for Politics, *Berkeley Journal of Sociology*, vol.46, 4-25
- Saul, J., 2007, *Vers l'équilibre*, Editions Payot, Paris, 412p.
- Sénécal, G., S. Reyburn et C. Poitras, 2005, Métropole et développement durable : regard sur la programmation des villes canadiennes, dans *La ville durable de la politique au scientifique*, N. Mathieu et Y. Guermon (Eds), Coll. Indiscipline, Editions INRA, p.71-88.
- Smargiassi, A., M. Balwin et M., C. Pilger, 2005, Small-scale spatial variability of particle concentrations and traffic levels in Montréal: a pilot study, *Science of Total Environment*, 338, 3, 243-251
- Société du Havre, 2005, *Le Havre de Montréal – vision 2025*, 34p. [En ligne] URL : [http://www.havremontreal.qc.ca/fr/publications/ville\\_fleuve.htm](http://www.havremontreal.qc.ca/fr/publications/ville_fleuve.htm)
- Statistiques Canada, 2001, Recensement du Canada, gouvernement du Canada.
- Torres, E., 1998, Deux problématiques de l'environnement urbain, deux voies pour son analyse économique, *Nature Sciences et Sociétés*, 6, 4, p. 41-49
- Torres, E., 2000, « Adapter localement la problématique du développement durable : rationalité procédurale et démarche-qualité », *Développement durable et territoire*, Dossier 1 : Approches territoriales du Développement Durable, [En ligne] URL : <http://developpementdurable.revues.org/document878.html>, Consulté le 26 octobre 2007.

---

### ***Pour citer cet article***

#### Référence électronique

Eric Duchemin, « La participation communautaire pour définir la ville viable : questionnement sur l'appropriation de l'espace urbain », *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement* [En ligne], Volume 11 Numéro 3 | décembre 2011, mis en ligne le 28 mars 2012, consulté le 02 octobre 2012. URL : <http://vertigo.revues.org/11597> ; DOI : 10.4000/vertigo.11597

---

### ***À propos de l'auteur***

#### **Eric Duchemin**

Professeur associé et chargé de cours, Institut des sciences de l'environnement, Université du Québec à Montréal, C.P. 8888, Succ. Centre-Ville, Montréal, Québec, H3K 1R3, courriel : [duchemin.eric@uqam.ca](mailto:duchemin.eric@uqam.ca)

---

### ***Droits d'auteur***

© Tous droits réservés

---

### ***Résumés***

Le débat autour de la viabilité urbaine est à la confluence de deux mouvements. Il s'agit en effet d'une volonté partagée tant par les gouvernements que par les citoyens. La mise sur pied de structures aptes à permettre à la population de participer réellement aux processus de prise de décisions constitue un élément indispensable à l'aménagement urbain viable. En outre, les décideurs doivent réussir à intégrer le sens commun et les incertitudes pour le développement viable des quartiers urbains. En se basant sur une expérience de terrain, cette étude illustre l'importance du développement, pour les professionnels, d'habiletés à la communication, à

l'animation, à travailler dans des contextes inter et transdisciplinaire et d'accepter l'importance des savoirs locaux - des compétences visant à devenir des révélateurs, des accompagnateurs.

The debate on sustainable urban development is actually at the connection of two movements.

It is now shared by both local governments and citizens. Structure for citizen participation in the life of their districts and/or wards, and to be actively involved in decision processes is a key for sustainable cities. Furthermore, stakeholders should integrate common sense and uncertainties in decision processes to attain an urban sustainability. Based on a field experiment we show that communication, animation abilities, as well as capacity to work in inter and transdisciplinary context, are required for professionals working in sustainable urban management. Professionals should also be able to include local knowledge in their practice and to be guides for citizens.

### ***Entrées d'index***

***Mots-clés*** : participation, viabilité, urbain, professionnalisation, communauté, modélisation, aménagement, savoirs locaux

***Keywords*** : participation, sustainability, urban, professionalization, community, modelization, management, local knowledge