

LE FORUM URBAIN MONDIAL 2006

Document de travail du Groupe de travail de Vancouver



Coordonnateur de projet : Mark Seasons
Chercheurs : Julie Brown, Michel Frojmovic,
Heidi Hoemig, Nathalie Leclerc, Cheryl Parsons
et Graham Whitelaw

Copyright © Sa Majesté la Reine du chef du Canada
et l'Institut canadien des urbanistes, 2004
Mars 2005

Also available in English.



Passer des idées à l'action

Le Groupe de travail de Vancouver (GTV) a été mis sur pied en tant que partenariat d'organismes publics, privés et de la société civile en vue du Forum urbain mondial 2006 des Nations Unies. Le Groupe devait mener un ensemble de recherches qui ont abouti aux *Documents de travail du Groupe de travail de Vancouver pour le Forum urbain mondial*. Les divers documents ont été préparés par les membres du GTV possédant une expérience pertinente et au moyen des ressources les plus pointues. Il est à espérer que ces documents contribueront à la mise sur pied d'un cadre thématique visant à présenter le concept et les fondements de la durabilité urbaine au Forum urbain mondial 2006.

Le Forum urbain mondial sera consacré à l'urbanisation en tant que phénomène mondial et global, et sera l'occasion de recommander des mesures efficaces destinées à finaliser un processus durable et international de transformation urbaine consistant à équilibrer les objectifs sociaux, économiques, environnementaux et politiques : *Passer des idées à l'action*.

Les *Documents de travail du Groupe de travail de Vancouver pour le Forum urbain mondial* sont les segments évolutifs d'un ensemble conceptuel. Chacun d'eux aura pour objectif de favoriser la durabilité en transformant la vie urbaine en un ensemble d'activités productives, intégrées et respectueuses de l'environnement. Ensemble, ces segments caractérisent les établissements humains durables. L'objectif de l'urbanisation durable peut seulement être atteint grâce à la formation d'une mosaïque de composantes durables qui en s'ajoutant entre elles deviendront plus que la somme de leurs parties.

Tous les documents ont fait l'objet de commentaires émanant de collègues réviseurs indépendants, et leur contribution constitue une aide très précieuse.

A handwritten signature in black ink, reading "H. Peter Oberlander". The signature is fluid and cursive, with the first letters of the first and last names being capitalized and prominent.

H. Peter Oberlander, O.C.
Professeur émérite
Planification communautaire et régionale
Université de la Colombie-Britannique
Vancouver (Colombie-Britannique)

Éditeur

REMERCIEMENTS

Les documents du Groupe de travail de Vancouver constituent la suite du dialogue international sur les établissements humains commencé lors de la première conférence des Nations Unies sur les établissements humains, à Vancouver, en 1976. Ils présentent une analyse préliminaire des divers aspects du contexte urbain actuel et constituent une base pour la tenue d'un débat éclairé et la mise en forme d'idées et de questions pertinentes en vue du Forum urbain mondial 2006.

L'objectif du Forum est d'encourager la population mondiale à discuter de questions urbaines et de susciter un changement important parmi les générations vis-à-vis du développement durable. Les Nations Unies ont mis le Canada au défi d'organiser un forum le plus interactif et le plus participatif possible. Les opinions, les discussions et les conclusions entendues avant et pendant le Forum urbain mondial contribueront à l'élaboration du programme urbain du Canada et à la création d'un patrimoine durable de connaissances et de mesures ayant trait à la durabilité des villes au Canada et dans le monde.

Les documents ont servi de base aux efforts déployés par le Canada au Forum urbain mondial 2004, à Barcelone. Pendant leur séjour en Espagne, les ministres et fonctionnaires canadiens ont tenu des consultations informelles avec des intervenants espagnols et internationaux. Le Secrétariat du Forum urbain mondial 2006 tiendra compte de tous les avis des intervenants afin de s'assurer que le Canada soit en mesure de relever tous les défis de ONU-Habitat visant à faire du Forum de 2006, un événement le plus interactif et le plus participatif possible.

Ces documents ont été préparés grâce à l'appui financier de Diversification de l'économie de l'Ouest Canada. Les opinions exprimées dans le présent document sont celles des auteurs et ne reflètent pas nécessairement la position officielle du gouvernement du Canada.

AVANT-PROPOS

Ce dossier fait partie d'un ensemble de documents thématiques, *Passer des idées à l'action*, préparés en vue du Forum urbain mondial 2006. L'ensemble forme une mosaïque consacrée à un sujet unique : la ville. Dans l'ensemble du monde, les villes sont devenues la forme d'établissement humain dominante, tant sur le plan social qu'économique, environnemental et politique. Les documents commencent par étudier la façon dont les villes pourraient continuer d'être des lieux dynamiques et universels au sein desquels il fait bon vivre et s'épanouir. En assortissant l'étude d'exemples de pratiques prometteuses, les auteurs des documents mettent en évidence les éléments constituant un atout pour les villes ainsi que les procédés participatifs mis en place. La préparation de chaque document est basée sur la recherche de renseignements accumulés après des décennies d'études sur l'urbanisme et la gestion des villes. Certaines leçons sélectionnées fournissent les connaissances nécessaires pour élaborer des solutions personnalisées et des politiques de soutien à l'échelle régionale, nationale et mondiale. Elles montrent la complexité de l'évolution et de la transformation des villes et remettent en question des hypothèses considérées souvent comme fondées. Enfin, les documents encouragent le lecteur à voir le monde sous différentes perspectives et à découvrir des solutions éprouvées et innovatrices qui sont appropriées aux divers cas.

La tenue du Forum urbain mondial 2006 est fondée sur le leadership reconnu du Canada, qui a accueilli la première conférence des Nations Unies sur les établissements humains, en 1976. Le Forum s'inspirera de l'expérience du Canada dans l'amélioration des établissements humains au pays et à l'étranger. La conférence des Nations Unies de 1976 a lancé un processus participatif réunissant les nations membres et les ONG et a suscité un intérêt mondial pour les établissements humains grâce à la fondation du Centre des Nations Unies pour les établissements humains, à Nairobi, appelé aujourd'hui « ONU-HABITAT ». Le Forum urbain mondial 2006 s'ajoute à une série historique de conférences des Nations Unies et marque le trentième anniversaire de la tenue d'HABITAT 76. Cet ensemble de documents a pour but d'amorcer un débat important sur la portée et les limites du programme urbain en pleine évolution tout en passant des idées à l'action à l'échelle locale, régionale, nationale et mondiale.

Ce dossier fait partie d'une série de documents de travail préparés en vue du Forum urbain mondial 2006.

Les documents de la série sont les suivants :

La ville fonctionnelle

Centre international pour le développement durable des villes

Ce document examine les formes non traditionnelles de gouvernance tout en portant une attention particulière au consensus qui s'est établi dans le contexte canadien et propose une réponse aux trois questions suivantes. Existe-t-il des modèles de coopération entre les territoires qui pourraient servir d'exemples aux régions urbaines qui ne sont pas obligées de fusionner? Existe-t-il des modèles pour la gestion des richesses communes – par exemple, des bassins hydrologiques – qui ne font pas appel aux pouvoirs législatifs? Existe-t-il des modèles reposant sur des consensus et des accords volontaires entre les secteurs qui semblent prometteurs tout en influençant la prise de décisions en matière de développement durable? On se penche sur ces questions en se concentrant sur trois exemples canadiens : le District régional de Vancouver (DRV), le Conseil du bassin du Fraser (CBF) et la Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie (TRNEE). Les modèles sont évalués selon les critères de bonne gouvernance d'ONU-HABITAT. Les conclusions, jointes aux documents recueillis et à l'apprentissage quant à la gouvernance et la mise en valeur du potentiel, partagent l'expérience acquise et nos recommandations d'application avec les autres villes.

La ville en apprentissage

Université Simon Fraser

La ville en apprentissage est une ville qui aborde le développement durable comme un processus éducatif continu. Le document est particulièrement axé sur le rôle des universités et des collèges dans la ville éducative. Il examine l'étendue de l'enseignement et des meilleures pratiques en matière de durabilité en Colombie-Britannique, au Canada et dans d'autres pays. Les conclusions découlant de cet examen servent à préparer la construction d'un nouveau centre de la ville en apprentissage sur le nouveau campus Great Northern Way, à Vancouver.

La ville habitable

Centre international pour le développement durable des villes

Le présent document est en fait une étude de cas du District régional de Vancouver (DRV) au Canada qui accueillera le Forum urbain mondial en 2006. S'inspirant d'ouvrages sur des villes où il fait bon vivre et des efforts du DRV pour mettre en pratique ce concept, le document pose deux questions principales : Quels sont les facteurs qui influent sur l'habitabilité d'une ville? Quel est le rapport entre l'habitabilité et la durabilité? L'habitabilité se définit comme la « qualité de vie » telle qu'elle est vécue par les habitants d'une ville ou d'une région. Le document étudie principalement la planification de la région de Vancouver et se concentre sur le développement du Plan stratégique en vue d'établir une région vivable, sur l'initiative de région durable et sur la vision de 100 ans de cités^{PLUS} pour le DRV. Il présente des recommandations à l'intention d'autres villes et régions, et indique en conclusion que l'habitabilité, la durabilité et la stabilité sont trois éléments intimement liés qui, ensemble, détermineront la qualité de vie de la population actuelle et future de la région de Vancouver.

La ville idéale

Université de la Colombie-Britannique

Le document examine l'histoire et l'efficacité d'un urbanisme idéal ainsi que les publications et le matériel visuel connexes sur des hypothèses utopiques et futuristes. Représentant un important aspect de la pensée et de l'activité humaines, la ville idéale est conçue pour solutionner des problèmes réels et pour apporter des améliorations importantes dans la vie quotidienne des citoyens et des citoyennes. Lié à une source de connaissances thématiques destinées à servir à la construction d'un site Web interactif, ce document étudie les principaux éléments qui constituent la traditionnelle ville idéale et évalue l'effet de ceux-ci sur la conception d'un établissement urbain, entre autres au Canada et à Vancouver. Il indique également la façon dont de telles approches conceptuelles visant à établir un environnement et une société plus civiques peuvent contribuer à la création de villes plus durables, plus viables et plus civilisées au XXI^e siècle.

La planification urbaine

L'Institut canadien des urbanistes

Le document considère la durabilité comme un processus continu et dynamique d'apprentissage par l'action et d'échange de connaissances et d'expériences. Il contribue à ce processus d'apprentissage en examinant les principaux défis et tendances auxquels sont confrontées les personnes chargées d'aménager les villes au Canada et à l'étranger. Les exemples en matière d'innovation et d'expérimentation dans le domaine de l'urbanisme sont fondés sur un échantillon de villes et sont présentés du point de vue de l'urbaniste, qui est la plupart du temps un acteur central dans la présentation, la planification et la mise en œuvre de la durabilité urbaine. Le document renferme des conclusions importantes et propose un encadrement quant aux procédés, structures et méthodes susceptibles d'étayer la recherche de la durabilité du milieu urbain.

La ville résiliente

Ministère des services aux collectivités, aux Autochtones et aux femmes de la Colombie-Britannique

Le document est consacré à la persévérance des petites collectivités canadiennes monoindustrielles touchées par la fermeture de leurs industries. Il étudie la façon dont elles ont réussi à gérer les pressions économiques et sociales découlant des fermetures et décrit la période de transition au cours de laquelle ces collectivités ont abandonné l'exploitation d'une seule ressource afin de s'engager dans des domaines variés. Les auteurs du document suggèrent de communiquer l'expérience acquise durant cette période à des collectivités tributaires du secteur primaire situées dans le monde entier.

La ville sécuritaire

Liu Institute for Global Issues

Le document est axé sur trois questions clés : les piliers traditionnels de la sécurité urbaine; les dangers et les forces qui façonnent les villes du XXI^e siècle; un programme de recherche destiné à étudier les relations existant entre la sécurité adaptative, la sécurité préventive et la sécurité humaine. Il est important de faire avancer les concepts actuels de renforcement des capacités, de conception durable et de planification adaptative. Le document recommande d'effectuer une évaluation intégrée des risques en fonction des besoins de la collectivité en matière de prévention et de précaution et il préconise

d'accroître le capital social en renforçant le rôle de la responsabilité individuelle et de la participation de la collectivité. Le document, *La ville sécuritaire*, établit un contexte pour le nouveau programme urbain national du Canada ainsi qu'un cadre d'action pour mettre en œuvre des stratégies mondiales visant à améliorer la sécurité des personnes dans les villes du monde.

La ville amie des jeunes

The Environmental Youth Alliance

En proposant que les jeunes jouent un rôle plus prépondérant dans la gouvernance urbaine et le renforcement des capacités de la collectivité, le document examine quels sont les moyens qui permettraient aux enfants et aux jeunes d'obtenir une meilleure reconnaissance de leurs droits et de leurs besoins dans les milieux urbains. En encourageant les enfants et les jeunes à pleinement participer à leur propre développement et à celui de leur milieu, ce document montre que les jeunes possèdent le potentiel nécessaire pour renforcer les capacités et pour devenir des ressources éclairées en développant des quartiers et des villes fortes et dynamiques.

Table des matières

Section	Page
Aperçu	1
1.0 Résumé	2
2.0 Introduction	4
2.1 Le développement durable	5
2.2 Les défis de la durabilité en milieu urbain au Canada	6
2.3 Les défis de la durabilité en milieu urbain au niveau international	8
2.4 Résumé	9
3.0 La durabilité économique	11
3.1 Les résultats obtenus au Canada	12
3.1.1 Le contexte général	12
3.1.2 Les tendances économiques des zones urbaines du Canada	12
3.1.3 Les réponses de l'urbanisme	15
3.2 Les résultats au niveau international	21
3.2.1 Le contexte international	21
3.2.2 Les tendances économiques au niveau international	21
3.2.3 Les réponses de l'urbanisme	23
3.3 Résumé	24
4.0 La durabilité sociale	26
4.1 L'expérience canadienne	26
4.1.1 Le contexte général	26
4.1.2 Les tendances sociales urbaines au Canada	26
4.1.3 Les principales questions sociales au Canada	28
4.1.4 Les réponses de l'urbanisme	31
4.2 Les questions sociales au niveau international	38
4.2.1 L'expérience internationale	38
4.2.2 Les tendances sociales internationales	38
4.2.3 Les réponses de l'urbanisme	39
4.3 Résumé	43

5.0	La durabilité environnementale	45
5.1	L'expérience canadienne	45
5.1.1	Le contexte général	45
5.1.2	Les tendances canadiennes en matière d'environnement urbain	46
5.1.3	Les réponses de l'urbanisme	49
5.2	L'expérience internationale	54
5.2.1	Le contexte international en matière d'environnement	54
5.2.2	Les enjeux internationaux en matière d'environnement urbain	54
5.2.3	Les réponses de l'urbanisme	56
5.3	Résumé	58
6.0	Conclusions et orientations pour l'avenir	59
6.1	Collaboration	60
6.2	Le renforcement de l'autonomie par le biais du savoir	62
6.3	La planification intégrée	63
6.4	Les résultats	65
7.0	Bibliographie	66

Aperçu

L'objet premier des mémoires thématiques préparés pour le Forum urbain mondial 2006 s'articule autour de la durabilité du milieu urbain. Dans le présent document, la notion de durabilité est définie comme un processus dynamique et continu de partage et d'échange de savoir et d'expériences, y compris l'apprentissage par l'action. Dans le contexte du Forum urbain mondial de 2006, nous cherchons à créer des villes durables où règnent la sécurité, la compétence, la vitalité, la santé, la créativité et les possibilités d'apprentissage.

L'exploration de l'idée de la ville durable se veut le prolongement de la quête de la ville parfaite, un idéal que poursuivent les urbanistes depuis des siècles. Notre définition de la ville idéale, la ville utopique, a évolué au fil des ans. En ce début de 21^e siècle, nous cherchons à rendre nos villes plus viables et sécuritaires – à en faire des milieux où l'individu et la collectivité peuvent réaliser leur potentiel tout en contrôlant et en réduisant au minimum notre impact sur l'environnement. Nous cherchons aussi à comprendre comment tous les membres de la société, les jeunes en particulier, peuvent aider à bâtir une ville durable et en récolter les fruits. De plus, nous devons étudier les processus décisionnels, les modèles administratifs et le rôle des intervenants, tous des facteurs qui ont une incidence marquée sur la durabilité de la ville. Enfin, nous cherchons à comprendre d'où provient le savoir, et nous devons apprendre à utiliser le savoir au profit de la durabilité.

Il est entendu que le développement durable est un œuvre en cours de réalisation qui suscite la controverse en ce qui concerne son interprétation et sa mise en œuvre. Et les urbanistes « apprennent par leurs actions ». Le présent mémoire veut contribuer à ce processus d'apprentissage en étudiant les tendances actuelles et les défis avec lesquels doivent composer les responsables de la planification urbaine au Canada et à l'étranger. Le présent document propose des exemples d'expériences vécues et d'approches novatrices en urbanisme recueillies auprès de plusieurs villes. L'information est présentée du point de vue de l'urbaniste, qui joue habituellement un rôle central dans la définition, la planification et la mise en œuvre de la durabilité en milieu urbain. Le document propose enfin des résultats jugés d'importance, et propose un encadrement quant aux procédures, structures et méthodes susceptibles d'étayer la recherche de la durabilité du milieu urbain.

1.0 Résumé

La ville est un milieu complexe comportant des défis qui exigent des solutions efficaces, efficientes et équitables. Comme le démontre ce survol de la pratique de l'urbanisme au Canada et à l'étranger, cela est beaucoup plus facile à dire qu'à faire. De nombreux défis découlent de la croissance démographique, du développement économique et des conséquences de l'étalement urbain. Les urbanistes sont confrontés à des obstacles qui rendent l'idéal de la durabilité d'autant plus difficile à réaliser. Ces obstacles comprennent le manque de ressources, les changements de gouvernements et l'instabilité politique, le manque d'information et de savoir scientifique, de même que la tendance à traiter les problèmes de la ville individuellement lorsque la situation demande une vue d'ensemble et une approche intégrée. Malgré tout, l'urbanisme d'aujourd'hui compte de grandes réalisations, comme en témoigne le présent document.

Le concept de durabilité et de développement durable est bien compris. Tant au Canada, qu'à l'étranger, les urbanistes saisissent bien les principes et les objectifs du développement durable. Ils connaissent bien les trois thèmes fondamentaux, ou « piliers » du développement durable – économie, société et environnement – et le besoin d'équilibrer les besoins de chaque thème dans la prise de décision en planification urbaine. Il importe également de reconnaître le rôle important de la *gouvernance* en tant qu'élément qui relie les trois piliers, tout en y étant représenté.

Les défis en matière de durabilité sont interdépendants, tout comme les solutions. Dans presque tous les cas, une intervention dans une sphère de la durabilité aura des incidences multiples et positives sur ses autres sphères.

Ce document renferme de nombreux exemples d'innovation en matière de politiques et de pratiques intégrées en urbanisme au Canada et à l'étranger, dans plusieurs domaines, y compris l'évaluation du cycle de vie, la densification, les droits d'aménagement, le logement abordable, le transport en commun, les sans-abri, la sécurité publique, la planification des bassins hydrographiques, le patrimoine naturel et la remise en valeur des friches industrielles, pour n'en nommer que quelques-unes.

Ces approches novatrices recherchent généralement :

L'intégration

- La planification intégrée. Les enjeux liés à la durabilité ne peuvent être traités de manière isolée. Ils exigent des approches concertées qui sont fondées sur la connaissance des interrelations complexes et dynamiques entre les systèmes sociaux, économiques et écologiques.

La collaboration

- Les partenariats et les alliances. La recherche de la durabilité et le besoin de s'adapter à la réforme du secteur public ont donné naissance à de nombreuses initiatives conjointes exigeant la collaboration de nombreux intervenants. Désormais, on voit souvent des approches visant à

favoriser la participation des organismes non gouvernementaux et du secteur privé, souvent en partenariat avec des organismes publics.

- La participation. Dans bien des cas, le développement de solutions novatrices découle d'approches qui favorisent la participation des organismes concernés et du public, et ce tout au long du processus de planification, par l'utilisation de divers moyens de participation.
- La consultation et le rayonnement. De nombreuses initiatives ont fait l'usage de processus de consultation qui ciblent des groupes précis, ou qui tentent par tous les moyens de joindre les communautés marginalisées ou vulnérables.

L'habilitation

- L'utilisation des nouvelles technologies. Les nouvelles technologies, l'Internet en particulier, ont été utilisées comme des outils importants d'approche, d'éducation, de collecte de commentaires sur des questions et des propositions de planification, de surveillance et d'évaluation, et de recherche sur les tendances urbaines. La technologie a aussi servi à repérer et à gérer les données par le biais de logiciels de bases de données, de systèmes d'analyse géo-référencés comme le Système d'information géographique (SIG), et de systèmes automatisés de délivrance de permis.
- La recherche. La recherche constitue un élément important de la planification de la durabilité en milieu urbain. Souvent, les techniques de recherche novatrices permettent de mieux comprendre les caractéristiques et les besoins particuliers des communautés, des écosystèmes et des économies en transition.

2.0 Introduction

Le présent document examine certains des principaux défis auxquels sont confrontés les urbanistes au Canada et ailleurs dans le monde lorsqu'ils s'efforcent de créer des villes durables. Le document se propose d'illustrer quelques-unes des questions auxquelles les urbanistes font face partout dans le monde, et les méthodes et outils utilisés pour y répondre. Bien que les contextes particuliers d'où surgissent ces questions puissent varier d'un pays à l'autre et d'une ville à l'autre, les tendances sous-jacentes sont souvent fort semblables, comme le sont aussi les réponses de planification urbaine.

Le document présente une série d'exemples de solutions de planification à l'appui de la durabilité urbaine. Ces réponses ne sont pas exhaustives, mais elles donnent une bonne idée des types d'actions entreprises, et permettent certaines comparaisons entre différentes juridictions sur le plan international. Alors que les solutions de planification subissent les contraintes et les limites des différences institutionnelles et de l'envergure des ressources disponibles, les études et exemples de cas présentés dans le présent document illustrent le point de vue commun mondial des planificateurs – le besoin d'intégration, de collaboration et de renforcement des moyens d'action pour assurer la durabilité urbaine face aux possibilités et aux défis immenses et lourds de conséquences.

Le présent document donne un aperçu des questions urbaines importantes et des moyens novateurs par lesquels les urbanistes canadiens ont contribué à la durabilité urbaine. On y mentionne également les nombreuses contributions du Canada à la planification urbaine à l'étranger. Dans son ensemble, le document fait état d'un certain nombre de réussites de planificateurs canadiens, avec l'objectif de partager les leçons apprises dans les communautés urbaines du Canada et d'ailleurs dans le monde.

La discussion est encadrée en fonction du modèle de développement durable qui repose sur des *fondements économiques, sociaux et environnementaux*. La *gouvernance* consiste à relier et à renforcer les piliers, ce que nous interprétons comme des principes de régulation, des processus, des actions et des relations qui facilitent la durabilité. Ces thèmes sont tout à fait appropriés parce qu'ils illustrent bien la diversité de la pratique moderne de l'urbanisme au Canada.

L'Institut canadien des urbanistes

Un mot d'abord sur le contexte de la pratique de l'urbanisme au Canada. L'Institut canadien des urbanistes (ICU) fixe et gère les critères d'excellence de la pratique de l'urbanisme au Canada. L'Institut existe depuis 1919 et compte 6 000 membres aux quatre coins du pays et à l'étranger. L'Institut travaille en étroite collaboration avec les ordres professionnels affiliés qui représentent les urbanismes dans chacune des provinces du Canada. De concert avec ces associations provinciales affiliées, l'Institut fixe les normes nationales en matière de formation, de certification, des meilleures pratiques, et accrédite et reconnaît les programmes universitaires qui préparent au diplôme en urbanisme. Le *Code de pratique* de l'ICU énonce d'importants principes auxquels adhèrent ses membres et ses ordres professionnels affiliés.

Les relations entre l'ICU et les associations provinciales affiliées reflètent sous plusieurs aspects les relations qui existent entre les ordres de gouvernement fédéral, provincial et municipal canadiens. Cette façon de faire facilite l'établissement et la mise en application de critères d'admission normalisés à l'échelle nationale partout au Canada et avec les États-Unis et le Royaume-Uni. Ce réseau constitue une base solide au partage des meilleures pratiques, aux possibilités de formation permanente et à d'autres avantages. De plus, les activités de rayonnement croissantes de l'ICU – en particulier ses activités de renforcement des capacités auprès d'autres gouvernements et organismes de planification étrangers – contribuent à faire partager le modèle et l'expérience du Canada avec d'autres pays, tout en tirant des leçons de l'expertise de ces derniers.

2.1 Le développement durable

Le concept de durabilité a été mis à la mode en 1987 avec la publication de « Notre avenir à tous » de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement (la Commission Brundtland). Ce document articulait les principes essentiels qui devaient conduire à un meilleur équilibre entre le développement et l'environnement. Le développement durable est axé sur les répercussions à long terme des actions actuelles sur trois éléments clés : l'environnement naturel, le milieu social et l'économie.

Le développement durable cherche à réduire les effets négatifs du développement tout en améliorant la qualité de vie et l'intégrité de l'environnement. Toute décision prise ou action entreprise dans l'un de ces trois domaines du triangle du développement durable touche les deux autres. Cette philosophie du développement est bien illustrée par cette citation : « le développement qui répond aux besoins actuels sans nuire à la capacité des générations futures de répondre aux leurs » (Notre avenir à tous, 1987).

La durabilité est aussi à la recherche de partenariats entre le secteur public, le secteur privé, les ONG et les autres composantes de la société civile. Comme le fait remarquer Tyler (2000, p.489), une approche durable a pour objet d'intégrer simultanément les valeurs sociales, économiques et environnementales à la prise de décision en matière de développement.

On pourrait également définir la viabilité urbaine comme le bien-être amélioré des villes ou des régions urbaines, y compris les composantes économiques, écologiques et sociales intégrées, qui assureront le maintien de la qualité de vie des générations futures (NRTEE, 2004). Tyler (2000, p.489) interprète la durabilité comme étant préoccupée par les liens nécessaires entre les intérêts économiques, sociaux et environnementaux et avec l'équilibre implicite entre ces trois domaines.

Plusieurs villes canadiennes et l'ensemble des urbanistes ont récemment déployé des efforts pour adopter des approches plus écologiques à l'égard du développement urbain. *L'urbanisation viable* se caractérise par des formes de développement qui sont de plus haute densité, font un usage maximal des installations et services publics existants, réduisent la pollution et améliorent l'intégrité de l'écosystème. Ces objectifs sont retenus et mis en valeur par des concepts de planification comme le nouvel urbanisme et la croissance intelligente que plusieurs pourraient considérer comme des variantes ou des raffinements du développement durable.

2.2 Les défis de la durabilité en milieu urbain au Canada

On accuse souvent les villes du Canada de s'étaler en se développant à basse densité, de surutiliser les ressources naturelles non renouvelables, d'iniquité sociale associée à la pauvreté et aux difficultés économiques, et de polluer l'air, l'eau et le sol. Les répercussions en sont ressenties dans les villes elles-mêmes, dans les régions environnantes, et souvent mondialement.

La plus grande partie de la population du Canada vit dans un réseau de petites, moyennes ou grandes villes ou de régions urbanisées. Selon leur taille et leur position dans la hiérarchie des villes, leur influence peut être relativement limitée ou elle peut s'étendre au-delà de la région en question pour atteindre un niveau national ou international. La concentration de la population et de l'activité économique dans les villes assure toutes les conditions nécessaires à la dégradation de l'environnement et de la qualité de vie.

En effet, plusieurs villes du Canada exercent un impact important sur l'environnement naturel. Les villes et les régions urbaines ne sont pas des entités autosuffisantes et autonomes; leur économie, leurs systèmes de transport et leurs résidents sont tributaires des approvisionnements fiables et à bas prix des sources d'énergie, de la nourriture et des matières premières importées de leur arrière-pays et d'ailleurs.

Ainsi, les *impacts* des villes sur l'environnement s'étendent bien au-delà de leurs limites territoriales qui sont des concepts politiques. Les villes sont de grandes consommatrices de ressources naturelles, et des pollueuses de l'air, de l'eau et du sol. Ces impacts ne se limitent pas au territoire de la ville elle-même; ils se font ressentir dans les régions rurales et les environnements naturels qui les entourent. Cette aire d'impact, qu'on appelle aussi l'empreinte écologique, peut être de grande envergure. Celle-ci, en revanche, peut rompre l'équilibre écologique des régions rurales et naturelles, causant ainsi encore plus de dommages à l'environnement naturel. En effet, les dégâts causés à l'environnement par les villes peuvent entraîner des conséquences planétaires – par exemple, dans la qualité de l'air et de l'eau.

L'urbanisation a d'énormes répercussions sur les terrains des villes et de leurs environs. En général, l'urbanisation exige la conversion de terres rurales ou naturelles à des usages urbains comme l'habitation, les bureaux, l'industrie et les transports. Les utilisations de l'espace urbain – en particulier les développements à faible densité – débordent et s'étalent sur les régions rurales ou naturelles adjacentes. Bien que les plus grandes villes exercent un plus grand impact sur l'environnement que les plus petites, toutes les villes, peu importe leur taille, peuvent avoir des effets négatifs sur l'environnement.

La *croissance économique* est un élément moteur de l'urbanisation. Trop souvent, la croissance économique se produit au détriment de l'environnement naturel et de l'équité sociale. Les avantages à court terme de l'activité économique semblent plus importants que les répercussions à long terme sur l'environnement naturel ou construit. Les bénéfices de l'activité économique sont rarement distribués équitablement entre les résidents de ces villes.

Rarement les coûts sociaux de l'activité économique sont-ils complètement chiffrés. Des dépendances économiques et sociales nuisibles sont créées dans les municipalités rurales environnantes qui approvisionnent les villes en ressources, en biens et en services.

Il en coûte cher de fournir les services, commodités et infrastructures rendus nécessaires à cause de la croissance de l'économie et de la population. Souvent, cette croissance se produit rapidement et exige une réponse rapide des gouvernements. En conséquence, la demande de services excède souvent l'offre des ressources. L'entretien adéquat et le remplacement des infrastructures et services existants représentent un défi majeur pour les villes canadiennes, souvent plus important et préoccupant que la construction de nouvelles infrastructures.

Tout cela aggrave les défis auxquels sont confrontés les résidents des villes, en particulier les plus démunis. Dans les villes du Canada, les *questions sociales* sont complexes et présentent de nombreux aspects. On observe souvent des écarts énormes (et croissants) entre riches et pauvres, surtout dans les grandes villes. Plusieurs villes canadiennes possèdent une classe marginale assez importante de gens qui sont pauvres, en mauvaise santé, sans emplois et exploités. Ils vivent souvent dans des taudis situés dans des secteurs insalubres, dangereux et mal desservis.

Enfin, et c'est ici que réside le véritable défi que pose la gouvernance, les villes canadiennes peuvent aussi manquer des *moyens institutionnels* – les professionnels qualifiés, les structures politiques, les services ou les capacités techniques pour planifier et gérer les processus d'urbanisation - nécessaires pour administrer les villes efficacement. Les défis liés à la durabilité transcendent les frontières territoriales. Toutefois, le manque de planification et d'administration régionales porte préjudice aux initiatives municipales. L'urbanisme au Canada est d'abord une responsabilité municipale exercée en vertu de pouvoirs délégués par le gouvernement provincial. Dans le système constitutionnel canadien, les municipalités sont des « créatures des provinces » - elles existent par décret provincial. Les gouvernements provinciaux édictent les lois, comme la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* ou la *Loi sur les municipalités*, qui orientent les décisions de planification municipale. Chaque province ou territoire possède ses propres lois en matière d'urbanisme. Toutefois, les autorités municipales établissent généralement le cadre politique en matière d'aménagement et de planification de l'utilisation du sol sur leur territoire, en s'assurant de se conformer aux lois et politiques provinciales.

Les restrictions budgétaires constituent un obstacle bien réel. Les administrations municipales ont une capacité limitée de générer des revenus autonomes et bénéficient de transferts fiscaux moins élevés de la part des gouvernements supérieurs. Les autorités municipales au Canada s'efforcent d'être à la hauteur et de survivre face à leur croissance rapide ou, ce qui est encore plus préoccupant, à leur déclin. La situation est particulièrement alarmante lorsque les ressources sont sévèrement restreintes à cause du transfert des responsabilités de la prestation des services de la part des gouvernements supérieurs.

En outre, les villes du Canada sont des lieux complexes; elles sont difficiles à planifier et à gérer. Elles sont souvent le théâtre des conditions sociales, économiques et environnementales extrêmes. Elles peuvent être des endroits captivants, mais elles ne sont pas toujours des lieux viables. Cependant, ce n'est pas tant la croissance elle-même qui cause problème que la manière

dont la croissance est gérée. Pour plusieurs observateurs de l'urbanisation, la viabilité et la prospérité futures des villes canadiennes dépendent du développement durable et des formes viables de l'urbanisation.

2.3 Les défis posés à la durabilité urbaine au niveau international

Lorsqu'ils préparent ou mettent en œuvre des plans urbains, les urbanistes canadiens s'efforcent de trouver un équilibre entre les trois piliers de la durabilité – questions économiques, sociales et environnementales. Le présent chapitre soulève les questions généralement rencontrées en planification sur la scène internationale.

Les questions économiques, sociales et environnementales et les exemples de réponses de planification urbaine qui leur sont apportées font ressortir les expériences de dix pays vraiment très différents et situés sur cinq continents : les États-Unis, le Royaume-Uni, la Nouvelle-Zélande, l'Australie, Trinité-et-Tobago, Cuba, le Bangladesh, l'Ouganda, l'Afrique du Sud et la Chine.

Les questions économiques, sociales et environnementales présentées dans le présent chapitre ne se veulent pas exhaustives; elles sont plutôt présentées pour illustrer les principales préoccupations des villes et des régions urbaines et pour permettre la comparaison entre des juridictions d'ordre international. Ces questions émergent de tendances mondiales et transcendent les frontières géographiques et les distinctions de classes et de culture. Elles sont pertinentes autant aux pays riches qu'aux pauvres, et modèlent le rôle des planificateurs urbains dans ces pays. Chacune de ces tendances pose d'énormes défis en même temps qu'elle offre des possibilités de transformation positive. Voici cinq exemples de ces tendances sous-jacentes.

La transformation des établissements humains par l'urbanisation. À la fin de la présente décennie, plus de la moitié de la population mondiale vivra dans des villes. La croissance urbaine est plus remarquable dans les pays en développement. Alors que les pays développés continueront de voir leur population poursuivre leur concentration dans les régions urbaines, la grande majorité de la croissance de la population des pays en développement sera absorbée par les régions urbaines à croissance rapide.

La mondialisation économique, politique et culturelle. Les États nations du monde poursuivent leur croissance en étant de plus en plus interdépendants à l'égard de leur économie, de leurs systèmes financiers, de leurs affaires, de leur culture et de leurs communications. Il en est de même pour les villes et les régions urbaines – qui sont de plus en plus reliées aux réseaux économiques et culturels mondiaux, plutôt qu'à leurs voisins géographiques.

Les nouvelles technologies de l'information, des communications et de l'environnement. L'innovation technologique est en train de transformer un large éventail de domaines. Les logiciels, les technologies de l'information et des communications, l'énergie de remplacement et le secteur biomédical ont tous des impacts de grande portée sur la structure des économies locales, sur les niveaux de productivité et de développement et sur le rôle et la fonction de la démocratie politique.

L'accroissement de la prise de conscience et du renforcement des moyens d'action des citoyens et des consommateurs. La diffusion internationale des technologies de l'information est en train de modifier l'équilibre du pouvoir entre les gouvernements, les corporations et les organisations non gouvernementales. Ces technologies nous aident à obtenir et échanger l'information et à y réagir rapidement, à créer des réseaux internationaux, à surveiller les changements, et à tenir les gouvernements et les corporations responsables de leurs actions. Les mouvements populaires à l'échelle de la planète peuvent de plus en plus servir de contrepoids à la mondialisation économique, alors que les consommateurs sensibilisés aux principes d'éthique font amorcer un virage vers la reddition de compte sur les résultats financiers et la responsabilité sociale des entreprises.

La décentralisation de la responsabilité et des ressources des gouvernements centraux. Animés autant par l'austérité budgétaire que par une volonté d'une prestation de services plus responsable et efficace, les gouvernements centraux des pays développés et en développement décentralisent les responsabilités de prestation des services vers les autorités locales, les organisations de la société civile et le secteur privé.

2.4 Résumé

Il est intéressant de remarquer que les villes canadiennes et plusieurs villes dans le monde partagent des préoccupations communes et font face à des défis semblables. Quelle que soit leur situation géographique, les villes doivent composer avec les impacts locaux des changements économiques nationaux et mondiaux. L'urbanisation, représentée par l'étalement urbain et les problèmes qui l'accompagnent, domine l'ordre du jour urbain au Canada et dans plusieurs pays. Alors que l'étalement urbain semble gérable dans le contexte canadien, ce n'est pas toujours le cas dans plusieurs autres pays où la croissance exponentielle de la population a entraîné des formes incontrôlables d'urbanisation.

La capacité institutionnelle est une préoccupation dans les deux contextes, quoique d'un ordre de grandeur différent. Alors que les villes canadiennes jouissent de la capacité et de la stabilité institutionnelles tout en manquant des ressources nécessaires, plusieurs villes dans le monde fonctionnent dans des environnements de prise de décision agités où le manque de ressources s'ajoute à une situation déjà compliquée. C'est particulièrement évident dans des domaines comme la santé publique et le renforcement des capacités.

Les trois prochains chapitres du présent document explorent les mesures prises par les villes canadiennes et étrangères pour créer des environnements viables. Dans la théorie et dans la pratique de l'urbanisme, l'économie, la société et l'environnement sont inextricablement liés. Aux fins de la simplification et de l'efficacité de l'organisation du document, ces trois piliers du développement durable sont traités séparément. La gouvernance, élément intersectoriel, est traitée dans le contexte de notre étude des trois piliers de la durabilité.

3.0 La durabilité économique

La durabilité économique comporte plusieurs facettes. D'une part, la durabilité économique met l'accent sur le développement, et non seulement sur la croissance. Par conséquent, l'activité économique doit favoriser et appuyer le développement urbain durable. La durabilité économique constitue un élément d'un objectif global – la communauté durable. Elle requiert aussi l'utilisation de technologies appropriées, et elle encourage l'utilisation des ressources renouvelables comme moyens de production. Elle décourage vigoureusement la génération des externalités découlant de l'activité économique telles que la pollution de l'air, de l'eau et du sol.

La durabilité économique s'efforce de réduire les inégalités entre les différents groupes de la société en fournissant des possibilités d'emploi significatives aux citoyens marginalisés comme les pauvres des centres urbains. Les impacts financiers des décisions sont aussi un facteur de la durabilité économique. Pour que la durabilité économique soit possible, le développement doit être financièrement durable et assuré par les moyens disponibles à la communauté.

Dans une ville économiquement durable, l'activité économique contribue à la qualité de vie sans compromettre l'environnement naturel. Dans le contexte des villes, la durabilité économique peut être atteinte lorsque les possibilités d'emploi offrent un travail significatif et un salaire raisonnable. De plus, l'emploi devrait être facilement accessible. Comme l'explique Smith (2000, p. 324), « ... la non concordance spatiale entre les possibilités d'emploi et les refuges pour les pauvres semble destinée à demeurer un problème difficile à résoudre » [*traduction*].

Les possibilités d'emploi pourraient aussi reposer sur les compétences et les connaissances indigènes, plutôt que sur les compétences et les ressources de l'extérieur. Les services et le soutien nécessaires devraient être mis en place pour fournir la sécurité économique requise lorsqu'une invalidité ou une maladie survient. Toutes les personnes qui sont sans emploi, malades, en invalidité ou incapables de subvenir à leurs besoins doivent avoir une certaine sécurité économique.

On doit pouvoir faire un meilleur usage de la technologie, du matériel et des plans appropriés. Les technologies pourraient contribuer aux procédés de production qui réduisent au minimum les impacts négatifs sur l'environnement naturel. De nouveaux produits favorables à l'environnement existent dans de nombreuses industries, et ces produits peuvent remplacer ceux dont le processus de production pollue ou consomme des ressources énergétiques ou naturelles excessives. Les technologies pourraient faire un usage optimal des ressources renouvelables, qui proviennent préférablement de la région, ainsi que des compétences locales et indigènes. La mise en place et le maintien de ces technologies devraient aussi être non coûteux. Enfin, la technologie devrait être relativement simple à concevoir, à mettre en place et à utiliser.

3.1 Les résultats obtenus au Canada

3.1.1 Le contexte général

Dans les collectivités urbaines du Canada, l'aménagement est influencé par le changement économique et par l'accès aux outils fiscaux. Les collectivités urbaines du Canada ont ressenti

les impacts locaux du changement économique au niveau national et planétaire. Nous savons que les économies connaissent des cycles de croissance et de décroissance au sein de la structure économique établie. De plus, de nombreuses collectivités urbaines canadiennes ont dû s'adapter au changement économique, ce qui rend ces cycles économiques encore plus complexes. Bon nombre de ces collectivités s'orientent vers des formes plus durables de développement économique communautaire.

Dans le présent document, nous définissons le changement économique structurel comme étant un virement à long terme de l'influence comparative exercée par un ou plusieurs secteurs d'une économie. L'importance accrue de l'économie du service ou du savoir est un exemple parfait de virement structurel, et ce virement s'effectue souvent aux dépens de l'économie traditionnelle des ressources naturelles ou de la fabrication. Ce changement économique structurel peut découler de la mise en œuvre de technologies qui améliorent la productivité, des effets de la mondialisation, du protectionnisme, des accords de libre-échange ou de la concurrence que se livrent les villes du Canada pour le développement économique local. Les villes qui s'adaptent facilement au changement économique structurel sont celles qui présentent un sain équilibre entre l'infrastructure, la qualité de vie, les ressources humaines, l'avantage géographique (p. ex. la proximité des marchés en croissance ou des infrastructures de communication ou de transport) et l'innovation en matière de processus de production.

Les effets positifs du changement économique se reflètent dans la croissance rapide de la population et de l'économie. Même si cette tendance ne se manifeste pas dans toutes les grandes régions urbaines du Canada, elle se manifeste dans un grand nombre des régions qui ont la masse critique de puissance économique et de compétences pour demeurer concurrentielles sur le marché mondial. On constate que les régions fortes deviennent plus fortes dans le paysage économique urbain du Canada puisque des villes comme le corridor Calgary-Edmonton, Vancouver et la vallée du Bas-Fraser, la région du Grand Toronto et la région de Montréal continuent de croître en termes de population et d'être les forces motrices de l'économie nationale.

Toutefois, les impacts locaux du changement économique se font sentir de différentes façons dans les villes canadiennes. Les villes qui sont incapables de s'adapter doivent faire face à une myriade de défis économiques qui ont un effet négatif sur la durabilité économique et sur la qualité de vie. Les villes doivent donc pouvoir s'identifier et s'adapter aux tendances économiques de macro-niveau qui ont des impacts sur les collectivités.

Les effets négatifs du changement économique structurel se sont faits sentir dans la plupart des collectivités urbaines canadiennes de longue date. Les villes industrielles canadiennes ont subi les coûts sociaux et environnementaux du changement économique – p. ex., la hausse du chômage et du nombre de travailleurs sous-employés, la baisse de la valeur des propriétés, la réduction des activités d'aménagement, la sous-utilisation des investissements municipaux en matière d'infrastructure, la hausse des coûts de réparation ou de remplacement de l'infrastructure désuète et la hausse du niveau de complexité et des coûts relatifs à la restauration des zones désaffectées. Dans ces domaines, les urbanistes peuvent faciliter la transition difficile vers une économie de croissance zéro ou faible. En effet, il sera peut-être nécessaire de planifier

l'aménagement des régions non métropolitaines en tenant compte de l'exode des collectivités lorsque la structure économique n'aura pas été adaptée au changement structurel.

3.1.2 Les tendances économiques des zones urbaines du Canada

La lutte contre l'étalement urbain

Dans les villes qui connaissent une forte croissance économique et démographique, la tâche de l'urbaniste consiste à gérer et à orienter le développement urbain. Il doit s'efforcer d'éliminer ou de minimiser les externalités découlant de la forme urbaine dispersée créée par l'étalement urbain. Ainsi, il doit plutôt faire en sorte que les efforts soient concentrés sur l'intensification de l'aménagement urbain par le réaménagement des terrains urbains et par des investissements complémentaires dans le transport en commun, la revitalisation des zones centrales et les installations collectives. Il faut donc orienter et gérer la croissance urbaine de manière durable et non y mettre un frein.

Comme l'explique Smith (2000, p. 323), « le problème en matière d'urbanisme consiste à rendre l'aménagement des banlieues autosuffisant sans pour autant qu'il ne soit accessible qu'aux mieux nantis » [*traduction*].

Trop souvent, les projets d'aménagement d'installations nouvelles et d'étalement urbain sont ceux qui font l'objet d'une moins grande résistance puisque ces projets d'aménagement semblent relativement peu coûteux, parce qu'ils sont peu complexes et parce qu'ils génèrent des revenus assez rapidement. Toutefois, les projets d'étalement urbain sont des projets non durables puisqu'ils empiètent sur les terrains ruraux ou agricoles, détruisent des zones naturelles, bouleversent des écosystèmes fragiles et requièrent le prolongement ou l'expansion d'infrastructures coûteuses (p. ex. les égouts et les réseaux routiers). Bien que les nouveaux projets d'étalement urbain génèrent de nouveaux revenus à court terme grâce aux droits d'aménagement, les coûts du cycle de vie à long terme peuvent représenter de nouvelles obligations fiscales coûteuses qui excèdent les recettes découlant des taxes foncières.

Dans de nombreuses zones urbaines canadiennes, on encourage les nouveaux propriétaires à s'installer dans les quartiers périphériques des centres urbains, où ils peuvent avoir des terrains de plus grande superficie, une plus grande intimité et des terrains à des prix moins élevés. Cette tendance se manifeste dans les régions des provinces qui sont moins aptes à s'adapter à l'aménagement en raison des politiques d'urbanisme et de zonage et en raison des services communautaires d'aqueduc et d'égout. Par conséquent, le centre urbain est déstabilisé par l'érosion des assiettes d'imposition de la municipalité, par une hausse des coûts des services de base tels que les services de déneigement et d'entretien des rues, ainsi que d'autres services de sécurité et de protection qui seront requis par les résidents qui habitent dans les quartiers périphériques urbains.

Les effets souvent pernicieux du rendement économique positif peuvent aussi se refléter sur l'économie des terrains urbains. On constate que de plus en plus de gens désirent habiter le centre-ville dans de nombreuses villes canadiennes. Le logement à prix abordable est l'une des principales préoccupations de nombreuses villes canadiennes. Les questions relatives au

logement social représentent un défi pour les urbanistes étant donné la forte demande et l'offre limitée en matière de terrains à usage commercial. Les propriétés commerciales sont de plus en plus coûteuses à louer et les propriétés qui pouvaient autrefois être louées à un prix abordable par des personnes ayant un revenu limité ou peu élevé sont maintenant vendues ou transformées en logements de qualité supérieure et à prix élevé. Par conséquent, de nombreuses personnes doivent se trouver un autre logement abordable dans des quartiers plus vieux et moins coûteux de la ville (Wake Carroll, 2002).

Les investissements planifiés en matière d'expansion de l'infrastructure et des services municipaux font souvent partie des premières dépenses qui sont réduites en temps de récession économique. Les services publics de nombreux centres urbains peuvent être réduits ou éliminés lorsque d'importantes compressions sont faites en matière de ressources financières. Il peut aussi s'avérer difficile d'obtenir d'autres sources de financement non publiques pour d'importantes infrastructures urbaines puisque les projets comme les autoroutes et les systèmes de traitement de l'eau et des égouts représentent des investissements à long terme qui requièrent aussi un amortissement à long terme (Andrew et Morrison, 2002).

Les recettes autonomes

L'aménagement urbain au Canada est directement et indirectement dépendant des outils fiscaux qui sont offerts aux administrations municipales. En général, les sources de recettes autonomes des municipalités sont limitées, ce qui constitue un problème puisque la demande accrue en matière de services municipaux excède souvent les ressources fiscales offertes aux municipalités. Dans la plupart des provinces canadiennes, les administrations municipales dépendent grandement des taxes foncières (résidentielles et non résidentielles), des droits d'aménagement et des frais d'utilisation (Kitchen et Slack, 2003).

Ces sources de revenu sont souvent considérées comme étant rétrogrades – elles pénalisent ceux qui ont une moins grande capacité de payer. Les transferts financiers intergouvernementaux sont habituellement de nature conditionnelle, sont reliés aux politiques des gouvernements provincial et fédéral et sont assujettis aux changements apportés aux politiques gouvernementales. Comme la valeur de ces transferts a diminué au fil des ans, les municipalités dépendent davantage des recettes autonomes, en particulier des sommes générées par l'aménagement urbain.

3.1.3 Les réponses de l'urbanisme

Les urbanistes canadiens peuvent avoir accès à une nouvelle génération d'outils fiscaux au niveau municipal afin de renforcer des formes plus durables de développement économique et d'urbanisme. Ces outils sont conçus pour faire une utilisation ou une réutilisation optimale de l'infrastructure, des installations et des services existants.

Intensification

La réorientation de la croissance urbaine par la réurbanisation et l'intensification du développement est une tendance qui prend de l'importance. Selon nous, la revitalisation de la grande ville doit se faire par de nouveaux projets d'aménagement de logements et de nouveaux

projets d'aménagement polyvalent. L'objectif visé consiste à faire une utilisation plus efficace et plus continue des investissements dans les infrastructures urbaines sociales et physiques telles que les écoles, les systèmes de transport et les égouts.

Commercialisation des propriétés appartenant à la municipalité, North Vancouver, C.-B.

La région de Lower Lonsdale est l'un des noyaux désignés d'aménagement mixte à haute densité dans la ville de North Vancouver. Cette région, surtout près du secteur riverain, est caractérisée par des terrains vacants ou sous-utilisés, ce qui crée un espace discontinu qui est peu protégé pendant la nuit et qui manque de vitalité pendant le jour. Le secteur riverain est depuis longtemps un secteur principalement industriel (usines, chantier maritime, etc.) et les nuisances qui en découlent (bruit, odeurs, etc.) découragent l'aménagement résidentiel et commercial dans le voisinage.

Au cours des dernières années, le secteur en général est devenu plus attrayant pour les personnes à la recherche d'une maison puisqu'il est à proximité de la ville de Vancouver, où le prix du logement a grimpé en flèche depuis les années 90. Lorsque la valeur des propriétés a commencé à augmenter dans le secteur de Lower Lonsdale, la ville s'est montrée plus intéressée à vendre ses terrains vacants pour qu'ils soient réaménagés. La commercialisation des sites vacants appartenant à la ville dans le secteur de Lower Lonsdale a débuté en 1998 et elle se poursuivra jusqu'à ce que le processus soit terminé, soit jusqu'en 2007 approximativement. Cette initiative a pour but de faciliter la revitalisation du secteur de Lower Lonsdale par la vente des sites vacants appartenant à la ville pour qu'ils soient réaménagés. La ville n'a pas défini le nombre d'unités résidentielles qui doivent être construites sur les sites, mais elle aimerait qu'une grande partie du projet de réaménagement soit consacrée à l'aménagement résidentiel ou polyvalent (SCHL, 2003).

Utilisation des terrains et zonage

Les urbanistes qui oeuvrent dans le secteur de l'utilisation des terrains municipaux tiennent compte des incidences du changement économique dans les décisions prises en matière d'utilisation des terrains, dans les règlements de zonage et dans le morcellement des terrains. Nous constatons que des efforts de revitalisation sont appuyés par des règlements de zonage plus souples (Toronto – les Kings) et par une utilisation accrue du contrôle direct ou d'aménagement (Alberta) adapté aux circonstances uniques et spécifiques à chaque site. Les progrès réalisés dans les technologies de télécommunication ont permis l'avènement du télétravail, dans le cadre duquel des affaires sont menées dans des emplacements non traditionnels tels que des résidences privées. Cette nouvelle réalité nécessitait que des changements soient apportés aux règlements de zonage pour faciliter l'emploi à la maison.

L'initiative de revitalisation des Kings (Toronto)

Les secteurs de King-Spadina et de King-Parliament, plus communément appelés les Kings en raison du rôle dominant qu'y joue la rue King, sont adjacents au cœur financier de Toronto. Les principaux règlements de zonage définissaient les Kings comme des secteurs traditionnels

hautement industrialisés, y empêchant ainsi tout autre type d'activité d'aménagement moderne. Comme les secteurs étaient en déclin, la Ville a tenté d'encourager le réinvestissement afin de stimuler la création d'emplois. Néanmoins, les taux d'inoccupation ont augmenté et certains propriétaires ont commencé à démolir des immeubles de valeur patrimoniale afin de réduire leurs taxes foncières. Vers le milieu des années 90, on reconnaissait que ces secteurs ne réussissaient pas à attirer l'industrie manufacturière et de plus en plus de gens étaient en faveur de l'assouplissement des restrictions en matière d'utilisation des terrains.

Les nouvelles politiques d'urbanisme et les nouveaux règlements de zonage tranchent catégoriquement avec les politiques d'urbanisme traditionnelles de l'ancienne ville de Toronto. L'approche traditionnelle reposait sur des restrictions telles que des limites spécifiques quant à l'utilisation des terrains, à la densité et même à la proportion des différents usages combinés sur un terrain. Cette approche n'était pas bien adaptée aux conditions changeantes du marché dans les secteurs qui faisaient l'objet de transitions importantes d'un usage à un autre. La nouvelle approche met l'accent sur la forme de construction, et non sur la densité ou l'utilisation des terrains. Elle a pour but de créer un environnement construit de haute qualité et prévisible tout en demeurant souple quant à l'utilisation des terrains. La nouvelle politique met aussi l'accent sur la manière dont un nouvel immeuble s'adapte au modèle établi et à la dimension des immeubles existants dans un secteur.

La hauteur, la masse, le niveau d'intimité, l'accès à la lumière du soleil et la vitesse du vent au même niveau font l'objet d'une attention beaucoup plus grande. Ces facteurs définissent l'enveloppe de bâtiment applicable au nouveau projet d'aménagement (SCHL, 2003).

Le développement économique communautaire durable

Enfin, nous constatons l'apparition de nouvelles formes de développement économique local. Le développement économique communautaire (ou développement économique communautaire durable) peut être défini comme étant un processus par lequel le développement communautaire est réalisé par la collectivité même. On considère donc que le développement économique est un moyen d'atteindre les objectifs sociaux et environnementaux, un but que de nombreux Canadiens appuieraient.

Le développement économique communautaire durable vise à promouvoir le développement économique qui offre des possibilités intéressantes aux personnes qui ont différents revenus et différentes compétences, à promouvoir une meilleure qualité de vie et à protéger l'environnement. (Roseland, 1994, p. 160). Le processus décisionnel économique repose sur une perspective globale à long terme définie à l'aide de consultations sérieuses avec les différents intervenants de la collectivité (Douglas, 1993, p. 26).

Le développement économique communautaire durable est illustré par l'aménagement de logements abordables, la création d'organismes responsables de l'aménagement du centre-ville pour financer la revitalisation des zones centrales et la création de parcs éco-industriels où les industries sont reliées entre elles par l'intégration des sous-produits dans la production (Roseland, 1994).

Les réponses face aux recettes autonomes limitées

Les nouvelles options en matière de revenus

Les municipalités canadiennes ont maintenant accès à des outils tels que le financement par de nouvelles taxes foncières, qui permet le report des taxes jusqu'à ce qu'un projet soit bien établi. D'autres sources de revenus sont aussi à l'étude. Kitchen et Slack (2003) examinent le potentiel des recettes municipales générées par des rabais sur les taxes sur les carburants pour appuyer le transport en commun, par le partage des taxes de vente au détail et des taxes sur chambres d'hôtel et par la hausse des paiements de transfert du gouvernement fédéral aux gouvernements provinciaux.

Les droits d'aménagement

Les municipalités peuvent renoncer aux droits d'aménagement pour faciliter des formes spécifiques d'aménagement telles que la revitalisation de la zone centrale. Bien que les municipalités renoncent à des revenus importants en vertu de cette méthode, elles prévoient que les recettes fiscales à long terme sous forme de taxes foncières et de retombées économiques indirectes produiront un rendement élevé pour cet investissement.

Exemption des droits d'urbanisme et d'aménagement, Ville d'Ottawa

Dans les trois décennies qui ont précédé les années 90, la migration des ménages vers les banlieues d'Ottawa a entraîné une érosion des collectivités résidentielles du centre-ville. Un grand nombre de propriétés résidentielles âgées ont été transformées en surfaces de bureaux ou se sont détériorées pour finalement devenir des espaces de stationnement. La valeur élevée des terrains a entraîné la disparition des investissements dans le logement, sauf en ce qui concerne l'aménagement de condominiums de haute gamme, qui ont principalement attiré des personnes célibataires.

Au début des années 90, une école a fermé ses portes et les dirigeants de la ville ont commencé à craindre que d'autres écoles et installations du centre-ville en fassent tout autant. La ville a donc lancé l'initiative de densification résidentielle (Re-Do-It) en 1994, conçue pour réduire l'érosion des collectivités résidentielles et pour revitaliser le centre-ville de la ville. Ce programme prévoyait l'exonération des droits d'aménagement et la réduction des droits de permis de construction pour l'aménagement résidentiel dans les secteurs visés. En 1999, la ville a tenu un sommet sur la revitalisation du centre-ville, auquel participaient les promoteurs et d'autres intervenants. Les participants au sommet ont conclu qu'une gamme plus vaste d'incitatifs financiers, entre autres initiatives, était requise pour atteindre les objectifs de logement de la ville pour le centre-ville. Les principales idées soulevées au sommet ont été formulées dans le plan d'action de revitalisation du centre-ville approuvé en mai 2000. L'aménagement résidentiel dans le secteur du centre-ville est exempt des droits d'aménagement, des droits de permis de construction, des droits de demande d'urbanisme et de l'exigence de paiement pour les parcs (SCHL, 2003).

Programme des initiatives de logement dans le centre-ville, Saskatoon

En 1998, le service d'urbanisme et de construction de la ville de Saskatoon a entrepris une étude complète du logement dans le quartier central des affaires de la ville et dans le voisinage immédiat. L'étude sur le logement dans le centre-ville examina la demande courante et future sur le marché, les questions relatives au site et à l'infrastructure, ainsi que les occasions et les contraintes associées à l'aménagement de logements dans le quartier central des affaires. L'étude élaborera aussi une stratégie d'aménagement de logements dans le centre-ville qui définit le rôle des incitatifs et la raison pour laquelle ils sont nécessaires.

Le conseil municipal approuva l'étude en décembre 1998 et mit en oeuvre un programme d'action sur l'aménagement de logements dans le centre-ville de cinq ans qui prévoit une série d'incitatifs fiscaux visant à stimuler l'aménagement résidentiel dans le centre-ville. En août 2002, le conseil municipal approuva des améliorations au programme d'incitatifs, ainsi que l'ajout de programmes d'appui financier pour la rénovation des logements existants. Le but visé consiste à accroître la population dans le secteur du centre-ville. La valeur élevée des terrains dans le centre-ville a été défavorable à l'aménagement, qui s'est plutôt effectué sur les sites moins coûteux situés immédiatement à l'extérieur du centre-ville et dans les banlieues. Ainsi, les terrains vacants ou sous-utilisés ayant un potentiel d'aménagement ont été laissés de côté par les promoteurs. De manière plus générale, le conseil municipal se préoccupait aussi de la pénurie de nouvelles unités de location construites dans la ville depuis quelques années (SCHL, 2003).

Investissements ciblés

Les urbanistes canadiens peuvent aussi avoir accès aux politiques et aux règlements qui favorisent l'amélioration de la collectivité, ainsi qu'aux investissements dans des projets ciblés dans les zones centrales et les banlieues immédiates. Dans les années 60 et 70, les urbanistes canadiens utilisaient les fonds provenant de programmes tripartites qui appuyaient les projets de renouvellement urbain à grande échelle, d'amélioration du voisinage et de revitalisation des centres-villes. Plus récemment, les municipalités de certaines provinces peuvent désigner des zones urbaines en vue d'un financement intensif de la part du secteur public. Les zones centrales, qui sont souvent dans un état précaire, sont revitalisées par des investissements stratégiques de partenariats publics-privés.

CentreCore Development Corporation, Winnipeg

Le centre-ville de Winnipeg est caractérisé par la détérioration physique, la baisse de la valeur des propriétés et la diminution de la population résidentielle depuis de nombreuses années. Depuis la fin des années 80, très peu d'ajouts ont été apportés au parc résidentiel du centre-ville. Toutefois, le centre-ville présente aussi de nombreuses possibilités en tant qu'environnement résidentiel, et le prix des logements dans le centre-ville est raisonnable comparativement à celui d'autres zones centrales au Canada. Les possibilités de rénovation d'immeubles du patrimoine donne au centre-ville un attrait unique.

En mai 1999, la ville créa la nouvelle société d'urbanisme et d'aménagement privée-public nommée la CentreVenture Development Corporation. Cette société présente des rapports annuels

au comité stratégique exécutif du conseil municipal. CentreVenture fournit des biens publics à un organisme indépendant qui est géré par le secteur privé et qui est autorisé à effectuer des transactions, à fournir des incitatifs, à effectuer le regroupement des terrains et à faire du lobbying pour que des changements soient apportés aux politiques municipales. Cette société met l'accent sur la revitalisation du centre-ville de Winnipeg, y compris sur la stimulation de la construction de logements, en accordant des prêts, des garanties de prêts et des crédits fiscaux, ainsi qu'en utilisant des moyens autres que financiers (SCHL, 2003).

Friches industrielles

Les friches industrielles ont bénéficié d'une attention et d'un soutien financier considérables de la part des gouvernements provinciaux et fédéral. La préparation aux fins d'aménagement des terrains des friches industrielles est coûteuse puisqu'il est souvent nécessaire de restaurer les terrains pour éliminer les produits chimiques souterrains qu'on y retrouve. Le gouvernement fédéral et souvent le gouvernement provincial offrent des programmes de prêts et de subventions que les villes canadiennes peuvent utiliser pour préparer ces propriétés à être vendues ou à être réaménagées. Le réaménagement réussi des propriétés des friches industrielles génère des taxes foncières continues et améliore habituellement la réurbanisation (TRNEE, 2003). Les initiatives récemment mises en place sont extrêmement prometteuses.

Subventions pour la restauration des sites contaminés, Cambridge, Ontario

La ville de Cambridge (qui fait partie de la municipalité régionale de Waterloo) est une petite ville en croissance située à environ 100 km à l'ouest de Toronto. Elle comporte trois zones centrales (Galt, Preston et Hespeler), qui correspondent aux centres-villes de l'ancienne ville et aux municipalités qui ont été fusionnées à la ville de Cambridge en 1973. L'activité industrielle occupe une place prépondérante dans l'histoire des trois zones centrales, et un certain nombre de terrains résidentiels potentiels sont vacants depuis de nombreuses années. Les coûts associés à l'enlèvement des déchets ou des matériaux contaminés, qui ont en grande partie été produits par les industries du passé, sont suffisamment élevés pour rendre tout aménagement non rentable. Cette question était considérée comme étant nuisible à l'objectif de longue date de la ville, notamment la stimulation de l'aménagement résidentiel dans la zone centrale de la ville, un élément clé de la revitalisation économique.

Dans le cadre du programme de subventions pour la restauration des sites contaminés, la ville offre des subventions aux propriétaires qui désirent restaurer et réaménager des sites contaminés dans les zones centrales. La première version du programme, adoptée en 1999, ciblait l'aménagement résidentiel, et les subventions couvraient 50 p. 100 des coûts de restauration, jusqu'à concurrence de 1 500 \$ par unité résidentielle. La subvention pouvait être utilisée pour couvrir tous les coûts associés à la restauration ou au nettoyage d'un site admissible, y compris les coûts de la main-d'œuvre, des matériaux et de disposition du sol ou de destruction des contaminants (SCHL, 2003).

Programme de réhabilitation des terrains contaminés – Revi-Sols, Montréal

Les villes de Montréal et Québec – comme d’autres vieilles villes canadiennes – comptent de nombreux terrains industriels vacants ou sous-utilisés qui ont été créés tout au long de leur histoire industrielle. Bon nombre de ces terrains, qu’il s’agisse de raffineries déclassées, de postes d’essence abandonnés ou de vieilles gares ferroviaires de marchandises, ont été contaminés par les substances toxiques de leur passé industriel. Malgré le fait que bon nombre de ces terrains soient situés dans des zones de potentiel d’aménagement élevé, leur réutilisation est difficile en raison des coûts et des risques associés à leur nettoyage.

Dans les années 90, il est devenu évident que ce potentiel d’aménagement perdu obstruait le cœur des principales villes de la province. Des terrains qui pourraient servir à réduire la pénurie grandissante de logements et stopper l’exode des familles vers les banlieues demeuraient en jachère. En 1998, le gouvernement du Québec décida d’agir afin d’aider au déblocage du potentiel d’aménagement de ces terrains et de stopper l’étalement urbain. Le Programme de réhabilitation des terrains contaminés (Revi-Sols) a été conçu pour favoriser la revitalisation des zones urbaines par la réhabilitation des terrains contaminés qui ont un grand potentiel de réaménagement. Ce programme financé par le gouvernement provincial verse 50 pour cent des coûts de nettoyage admissibles. Les activités qui se déroulent à Montréal dans le cadre de ce programme sont gérées par la ville de Montréal (SCHL, 2003).

3.2 Les résultats au niveau international

3.2.1 Le contexte international

La caractéristique la plus importante des régions urbaines dans le nord et dans le sud demeure le rôle de ces régions en tant que forces motrices de leur économie nationale. Les villes servent de points d’accès pour la finance, l’investissement et le commerce, et elles servent aussi de points d’attraction puissants pour la main-d’œuvre spécialisée et scolarisée. Bien que cette tendance soit évidente depuis plusieurs décennies dans les pays hautement urbanisés de l’OCDE (Organisation de coopération et de développement économiques), le rôle catalytique des économies urbaines dans les pays en développement est maintenant largement reconnu comme étant crucial au développement économique global de ces pays.

Les économies urbaines des pays de l’OCDE et des pays en développement sont interdépendantes en raison de la mondialisation économique et de la génération de très grande richesse qui en résulte. Aussi, ces économies urbaines entraînent des inégalités de plus en plus grandes en matière de revenu entre les riches et les pauvres. Ces inégalités sont davantage prononcées dans les régions des pays en développement, où les emplois sous-payés et précaires sont de plus en plus concentrés dans les secteurs non officiels naissants.

Comparativement aux régions urbaines des pays de l’OCDE, les régions urbaines des pays en développement sont aussi caractérisées par une industrialisation beaucoup plus rapide et une croissance démographique beaucoup plus grande, ce qui exerce des pressions immenses sur

l'infrastructure urbaine et sur les services, produisant à la fois des impacts sur la capacité concurrentielle.

3.2.2 Les tendances économiques au niveau international

Les changements structurels apportés à l'économie

Le changement économique structurel a engendré la régression des sources traditionnelles d'emploi. Le nouveau rôle de l'État a gravement affaibli et a même supprimé les mécanismes traditionnels qui réduisaient les inégalités créées par les marchés de l'emploi. Ces changements ont exercé des pressions immenses sur les villes et les régions urbaines afin qu'elles attirent de nouvelles formes d'investissement, ce qui a donné lieu à une concurrence féroce entre les villes et souvent même entre les villes d'un même pays.

Par exemple, l'économie du Bangladesh se caractérise par une économie non officielle croissante et une économie officielle décroissante dans les centres urbains, le prix instable des ressources, un secteur manufacturier décroissant et une main-d'œuvre non spécialisée de service croissante. S'il veut être concurrentiel et s'intégrer au sein de la nouvelle économie et de l'économie mondiale, ce pays doit relever les défis auxquels il fait face en matière de formation et de développement technologique. En Chine, la restructuration industrielle s'est effectuée alors que l'État se retirait des secteurs industriels et que le secteur des services était en pleine croissance.

Bien que les entreprises appartenant à l'État demeurent importantes pour l'emploi, elles représentent une portion en diminution rapide de la production industrielle urbaine. À Cuba, la désintégration du bloc soviétique, suivi d'un embargo commercial continu, ont entraîné une urgence économique considérable.

Dans les grands centres urbains, cette urgence a entraîné la fermeture d'installations de fabrication, une hausse du chômage, de graves pénuries en approvisionnement de nourriture, une réduction importante des services de transport public qui dépendent du carburant et d'importantes perturbations dans le système électrique.

La demande en matière de services urbains

L'augmentation de l'urbanisation crée une très forte demande en matière de prestation de services, d'aménagement d'infrastructures et d'accès à l'emploi pour les citoyens. La mise en place d'une infrastructure urbaine et l'utilisation de l'espace sont des éléments importants de cette restructuration. Le débat touchant la privatisation des services publics, à savoir si les idéaux d'accès universel seront ou ont été remplacés par l'accès privilégié et l'exclusion, demeure un débat central pour les collectivités urbaines désavantagées.

Le contrôle de l'espace urbain par les entreprises s'intensifie. Dans certains cas, ce contrôle a entraîné une banalisation totale de l'espace urbain. Toutefois, dans les pays en développement, lorsque l'économie globale officielle se transforme, l'espace local, les économies non officielles et la croissance de l'établissement complètent le manque d'accès au logement et aux formes d'emploi officiels.

La stratégie de revitalisation urbaine de 1999 de la Banque de développement des Caraïbes identifie la gamme de problèmes urbains auxquels font face les pays membres emprunteurs, notamment la nature inadéquate des infrastructures, la nature inadéquate des réseaux routiers, la diminution du nombre de logements urbains abordables et l'insuffisance des investissements dans les services sociaux et communautaires.

En limitant l'accès à l'emploi urbain et aux services urbains abordables, ces facteurs contribuent directement à la croissance de la pauvreté et de l'inégalité sociale en milieu urbain.

Le chômage et l'inégalité des revenus

Le Rapport mondial sur le développement humain de 2003 (PNUD) fait ressortir l'élargissement des écarts en matière de revenu, dont les inégalités entre les pays les plus riches et les pays les plus pauvres du monde, ainsi que les inégalités au sein même de certains pays. Les villes doivent offrir les services essentiels au maintien de la capacité concurrentielle, mais elles doivent aussi accroître leur autonomie administrative et financière. La redistribution du revenu et la prestation de services sociaux, qui étaient autrefois la responsabilité du gouvernement central, sont des responsabilités de plus en plus assumées par les gouvernements municipaux des centres urbains. Ces tâches sont monumentales et elles exigent des compétences et une capacité qui ne sont toujours pas disponibles.

En Chine, la migration de masse des travailleurs ruraux sous-employés vers les villes, accompagnée de mises à pied dans les industries urbaines de longue date, exerce des pressions sur l'infrastructure urbaine et les services sociaux et engendre une nouvelle pauvreté urbaine.

3.2.3 Les réponses de l'urbanisme

En général, en ce qui concerne ces questions économiques, les urbanistes recommandent d'appliquer les outils de l'intégration, de la collaboration et de l'autonomisation au développement économique local pour améliorer la capacité concurrentielle tout en tenant compte des priorités et des besoins locaux. Ces mesures comprennent l'élaboration de politiques et de pratiques de développement économique locales en faveur des pauvres, le développement de la micro-finance et des petites et moyennes entreprises, l'appui des partenariats avec le secteur privé et la société civile et l'établissement d'une économie non officielle catalysée comprenant l'emploi à domicile, l'emploi autonome et les vendeurs de rue.

Bien que les exemples ci-dessous de la Chine et de Cuba représentent des contextes très distincts, l'approche et les résultats visés sont conformes aux objectifs globaux d'aménagement.

La Chine : la gouvernance métropolitaine dans la province de Hunan

La région des villes de Changsha-Zhuzhou-Xiangtan dans la province de Hunan a entrepris un processus la menant vers une forme d'intégration. Les trois villes dépendent de la même rivière pour leur approvisionnement en eau et leur système d'égouts, et elles ont des histoires industrielles semblables. Plutôt que d'avoir un seul gouvernement, les trois municipalités utilisent des mécanismes pour la coordination de l'aménagement et la prestation des services,

ainsi que pour la création d'institutions régionales de gestion environnementale et de collecte et traitement des eaux usées. Le concept de l'intégration des trois villes est devenu la force motrice de l'aménagement dans la province de Hunan. On croit que les avantages potentiels de l'intégration contribueront à accroître la capacité concurrentielle de cette région urbaine par rapport aux autres principales régions urbaines de la Chine; à mieux coordonner la gestion de la croissance urbaine; à augmenter l'efficacité des services offerts dans des secteurs comme l'approvisionnement en eau, la gestion des eaux usées, l'élimination des déchets solides et le transport public entre les villes; à permettre une gestion environnementale régionale; et à augmenter la coopération et le commerce entre les entreprises, ce qui créera des groupes de services.

Cuba : des ateliers de transformation intégrée des voisinages

Les nouvelles conditions économiques de Cuba exigeaient de nouvelles techniques d'aménagement, de contrôle et de gestion des processus économiques et sociaux du pays. L'urgence économique a fait ressortir la possibilité de mobiliser les ressources locales par la participation de la population.

Les efforts des collectivités ont été appuyés afin de définir des solutions novatrices et d'atténuer les problèmes connus par les collectivités. On a donc créé les ateliers de transformation intégrée des voisinages (Talleres de Transformación Integral Del Barrio – TTIB), qui consistent en équipes multidisciplinaires qui habitent et vivent dans les collectivités et qui coordonnent les activités d'aménagement avec les dirigeants et les résidents locaux. La mission des TTIB consiste à promouvoir la participation des institutions et de la population locales à la transformation de la collectivité en utilisant une approche intégrée pour répondre aux besoins des voisinages.

Ces transformations sont à la fois physiques, puisqu'elles mettent l'accent sur l'amélioration des conditions de vie, et sociales, puisqu'elles s'inscrivent dans le processus de développement communautaire participatif. Les plans stratégiques communautaires qui en résultent sont présentés aux fins d'approbation aux autorités locales. Les services municipaux contribuent à la mise en oeuvre du plan en allouant des ressources matérielles et financières pour le soutien des priorités définies par la collectivité. Il existe actuellement 20 ateliers de transformation intégrée des voisinages dans La Havane, et ces ateliers desservent environ 500 000 des 2,2 millions d'habitants de la ville.

3.3 Résumé

Les défis de la durabilité économique auxquels font face les pays de l'OCDE et les pays en développement sont rattachés à la nature bivalente du rôle des régions urbaines, qui sont à la fois les forces motrices de la croissance économique et les facteurs qui contribuent à l'inégalité des revenus et à la surconsommation des ressources. Le rôle des urbanistes dans ce contexte consiste à continuellement équilibrer la demande en matière de croissance économique soutenue et la nécessité de faire une utilisation rationnelle et équitable des ressources.

Il est clair que l'instabilité politique et la pénurie des ressources demeurent des obstacles majeurs à l'adaptation et à la restructuration économique dans les pays en développement. Bien que les villes canadiennes aient à faire face à des défis semblables, elles peuvent du moins prendre des décisions dans un contexte de stabilité politique et compter sur des ressources de niveau raisonnable. Les villes canadiennes ont aussi bénéficié de nombreuses décennies de politiques régionales d'utilisation des terrains axées sur les centres urbains et de politiques de la planification du développement économique régional. Dans un premier temps, ces initiatives ont contribué à la mise en oeuvre de projets d'aménagement du territoire urbain et rural plus coordonné et, dans un deuxième temps, elles ont réduit les disparités économiques urbaines entre les régions.

L'étalement urbain constitue un important problème économique, de même que social et environnemental, tant au Canada qu'à l'étranger. Les effets externes de l'étalement sont bien établis et alarmants. Les exemples notés dans la présente section révèlent que les stratégies en matière de lutte contre l'étalement urbain, comme l'intensification et la remise en valeur des friches industrielles, sont très judicieuses sur le plan économique car elles accroissent le potentiel de production de recettes grâce à de nouvelles taxes foncières, mettent à contribution de façon optimale l'infrastructure existante et réduisent le besoin de financer l'infrastructure suburbaine. Les initiatives qui s'attaquent aux défis économiques abordent également les problèmes sociaux comme les pénuries de logements abordables, les problèmes d'accessibilité et de mobilité et l'équité en général. Enfin, les initiatives à caractère économique peuvent permettre de résoudre les problèmes liés à l'environnement en réduisant l'empiètement sur les terres agricoles et les terres destinées à l'exploitation de leurs ressources naturelles en milieu périurbain.

Il est intéressant de noter que les partenariats et les alliances stratégiques sont fréquents dans les villes du Canada et d'autres pays. Il faut donc en déduire que les changements créés par la restructuration et la croissance économique requièrent que les interventions soient effectuées en collaboration pour atteindre les buts communs, et que bon nombre de ces interventions doivent être menées par les collectivités en tant que telles.

La prochaine section du présent document examine les défis et les solutions en matière de durabilité sociale.

4.0 La durabilité sociale

La présente section propose d'abord les définitions de plusieurs concepts au cœur de la durabilité sociale, puis donne un aperçu des principales tendances sociales au Canada et de leurs répercussions en matière de planification urbaine. Ensuite, elle identifie les principales questions sociales urbaines et, enfin, donne une description des réponses de la pratique de planification urbaine canadienne à ces questions. La section conclut en résumant les plus importants domaines d'innovation en matière de planification de la durabilité sociale.

4.1 L'expérience canadienne

4.1.1 Le contexte général

La durabilité sociale est apparue comme une composante fondamentale du développement durable lorsqu'on a reconnu qu'on ne pourrait arriver à la durabilité environnementale sans qu'elle soit accompagnée de justice sociale. La durabilité sociale urbaine est un processus de développement urbain, soutenu par des politiques et des institutions qui sont garantes de relations sociales harmonieuses, qui valorisent l'intégration sociale et améliorent les conditions de vie de tous les groupes de la société (Enyedi, 2002; Stren et Polèse, 2000). Le concept de l'équité est la pierre angulaire de la durabilité sociale. L'équité fait référence à la redistribution des ressources ainsi qu'à l'accès égal pour tous aux moyens de satisfaire les besoins humains fondamentaux, comme l'habitation, l'emploi, les équipements collectifs et les services publics.

Dans le passé, les politiques, processus et autres pratiques de planification urbaine ne considéraient que le seul intérêt public. Ainsi, ils ne tenaient pas compte de toute la gamme des besoins humains, ni ne considéraient les entraves sociales, économiques et politiques confrontant les individus et les groupes. Planifier pour le seul « intérêt public » ou pour le citoyen « moyen » aboutit à des politiques et à des programmes qui peuvent parfois empêcher des groupes vulnérables de participer à la société et de bénéficier de ses avantages. Plusieurs groupes sociaux ont des besoins particuliers. Les groupes défavorisés manquent souvent des ressources sociales, politiques et économiques nécessaires pour satisfaire ou défendre leurs besoins.

Dans une approche socialement durable du développement urbain, les organismes de planification facilitent la participation de tous les groupes sociaux à l'identification et à la prise en considération des questions et besoins d'ordre social. Une société socialement diversifiée intègre tous ses membres dans la vie urbaine, sociale et économique de la société.

4.1.2 Les tendances sociales urbaines au Canada

La société canadienne a vécu une énorme transformation au cours du dernier siècle. Ces changements ont eu des répercussions directes et indirectes sur l'aménagement urbain, en matière des besoins et des valeurs des résidents urbains, de l'information nécessaire pour l'élaboration de politiques, de processus utilisés pour l'élaboration de politiques et la mise en œuvre des plans, et de critères à l'aune desquels les résultats sont évalués.

La population canadienne est très urbanisée. En 2001, environ 80 p. 100 des Canadiens vivaient en milieu urbain (de 10 000 habitants ou plus), et un peu plus de 64 p. 100 de gens vivaient dans les 27 régions métropolitaines de recensement (RMR). La croissance urbaine a été la plus importante dans quatre régions, qui comptent 51 p. 100 de la population du pays : 1) les basses-terres continentales de la Colombie-Britannique; 2) le Golden Horseshoe étendu du sud de l'Ontario; 3) le corridor entre Calgary et Edmonton; et 4) la région de Montréal et ses environs. Une industrie manufacturière en pleine croissance et des économies de services associées à un haut taux d'établissement d'immigrants sont les principales causes de la croissance urbaine, à l'exception de l'industrie pétrolière prospère de l'Alberta (Statistique Canada, 2002).

Le profil démographique du Canada peut être caractérisé par plusieurs tendances. Comme résultat de l'extraordinaire cohorte du « baby-boom » de l'après-guerre, de la croissante espérance de vie et du faible taux de fécondité, la population du Canada est vieillissante. L'âge moyen est à la hausse en raison de la proportion croissante des résidents de plus de 65 ans qui, en 2010, devrait se situer aux environs de 20 p. 100. Les taux de croissance de la population sont à la baisse, mais ont été compensés par des taux plutôt élevés d'immigration (Bourne, 2000; Bourne et Rose, 2001).

Parmi les autres tendances importantes, mentionnons la taille décroissante et la nature dynamique des ménages, la féminisation constante de la population active et la diversité ethnoculturelle croissante des grandes villes du Canada. Le fossé qui se creuse entre les groupes à revenu les plus élevés et les groupes les plus nécessiteux est aussi une préoccupation importante (Hunsley, 1999; Scott, Smith et Ross, 2000; Lee, 2000).

On peut noter des variations des conditions sociales entre les villes dans l'ensemble du pays. On trouve de plus hauts taux de pauvreté dans des villes du Québec et dans les villes centrales des RMR. Les villes de l'ouest ou du nord du pays compte de plus grandes proportions d'Autochtones et les grandes villes, en particulier Toronto, Montréal et Vancouver, comptent les plus grands nombres d'immigrants et de réfugiés.

À l'intérieur même des villes canadiennes, des différences surviennent entre le noyau central de la ville et les banlieues proches et lointaines, dans ce qu'on appelle parfois l'effet de « beigne ». En général, les centres-villes ont connu une croissance inférieure, une sous-représentation de la jeunesse, une surreprésentation des personnes âgées, un nombre croissant de ménages d'une seule personne, et généralement de plus grandes proportions de collectivités d'immigrants. Les banlieues proches sont aussi des communautés vieillissantes, alors que les banlieues lointaines connaissent les plus gros afflux de jeunes familles (Bourne, 2000; Bourne et al., 2001; Statistique Canada, 2002).

Les tendances sociales ont de nombreuses répercussions sur la planification urbaine. Des groupes comme la main d'œuvre féminine, la proportion croissante des personnes âgées, les populations autochtones et les immigrants récents exigent des autorités municipales qu'elles considèrent toute la gamme des besoins humains. La planification pour ces besoins doit tenir compte des services (p. ex., l'aide à l'enfance, les services de santé, le transport en commun), des infrastructures (p. ex., les centres de santé, les besoins d'institutions et de logement) et de la conception (p. ex., les environnements construits accessibles).

La démographie sociale et les questions sociales sont des considérations importantes dans la conception des solutions aux questions de planification urbaine plus traditionnelles comme l'augmentation de la densité de l'usage des terres, la planification de subdivision, la revitalisation des centres-villes et la planification des transports. Par exemple, la planification de l'augmentation de la densité doit tenir compte des répercussions de la réduction de la taille des ménages sur les efforts pour augmenter les densités résidentielles; les planificateurs de la revitalisation des centres-villes doivent considérer l'impact de la revitalisation économique sur le parc de logements à prix abordables dans les secteurs centraux.

4.1.3 Les principales questions sociales au Canada

La planification urbaine traditionnelle a été axée sur les composantes matérielles, en traitant principalement d'utilisation du sol, de transports et d'infrastructures physiques. Par le passé, les questions sociales étaient reléguées aux professions sociales plus traditionnelles comme la santé, l'éducation et le travail social. Au cours du dernier demi-siècle, cette distinction entre les questions sociales et matérielles s'est estompée de plus en plus.

Il y a eu une progression lente mais régulière vers l'intégration des deux domaines, de façon qu'il est maintenant courant pour les planificateurs sociaux de considérer l'utilisation du sol et d'autres aspects physiques de la planification dans leur travail, et pour des planificateurs plus orientés vers le matériel de traiter de questions sociales. On abordera ici six questions : le faible revenu (le logement à prix abordable et les sans-abri), l'accessibilité, la sécurité publique, les personnes âgées, les immigrants et les Autochtones.

Le faible revenu

L'écart croissant de revenu entre les secteurs les mieux et les moins bien nantis de la société a été une préoccupation croissante au Canada au cours de la dernière décennie. La désindustrialisation, la mondialisation et la restructuration économique, alliées à la réforme du secteur public, ont contribué à de profonds changements sociaux et économiques dans la société canadienne. Ces facteurs ont eu pour effet d'accroître l'exclusion de familles et d'individus de leurs ressources et supports.

Plusieurs groupes doivent faire face à de hauts taux de pauvreté, en particulier les Autochtones, les nouveaux immigrants, les minorités visibles, les handicapés, les jeunes et les enfants, les femmes âgées, les familles monoparentales et les personnes seules (Lee, 2000). Cette tendance rend ces groupes vulnérables à de hauts risques de marginalisation accrue. L'augmentation de la concentration spatiale de la pauvreté dans des quartiers est aussi une préoccupation lorsqu'elle conduit à l'isolement et à l'exclusion (Fédération canadienne des municipalités et Arundel, 2003). Le sans-abrisme et le logement à prix abordable sont deux questions critiques de la planification urbaine pour le maintien et l'amélioration de la durabilité sociale.

Le logement à prix abordable

Le logement à prix abordable au Canada a été une préoccupation importante dans la plupart des municipalités au cours des deux dernières décennies. Au cours des années 90, le gouvernement

fédéral a délégué ses responsabilités en matière de logement aux provinces qui, dans plusieurs cas, ont elles-mêmes délégué la responsabilité du logement social aux municipalités. Les défenseurs du logement à prix abordable ont observé que depuis la fin des années 90 le parc des logements locatifs à prix abordable disponibles ne parvenait plus à satisfaire la demande. Le marché privé est incapable de satisfaire les besoins des ménages à bas revenus, en partie parce que les revenus des ménages n'ont pas augmenté au même rythme que l'augmentation du prix des loyers. Il est particulièrement préoccupant de constater le nombre grandissant de ménages qui dépensent plus de 50 p. 100 de leur revenu pour le logement et dont la majorité sont des familles avec des enfants, des personnes âgées et des Autochtones (Fédération canadienne des municipalités, 2000). À titre d'aspect important de la réduction de la pauvreté, la question demeure critique en raison de l'accroissement de l'écart des revenus dans la société canadienne.

Les sans-abri

Depuis les années 80, un nombre croissant de familles et d'individus n'ont pas réussi à satisfaire adéquatement leurs besoins en logement; il en est résulté quatre catégories de gens : ceux qui sont sans abri, ceux qui sont temporairement logés par la famille ou des amis, ceux qui risquent de devenir sans-abri, et ceux qui se trouvent dans des conditions de logement inadéquates ou insalubres (Springer, 2000). L'évaluation du nombre des sans-abri est toujours une tâche difficile; cependant, à la fin des années 90, la plupart des villes ont fait état du nombre croissant de gens ayant recours aux abris d'urgence. Dans certains cas, les taux d'utilisation ont doublé sur une période cinq ans (Hulchanski, n.d.).

L'accessibilité

Les questions relatives à l'accessibilité touchent un vaste éventail de gens dans la société. Dans le milieu bâti, ces questions comprennent les entraves à la mobilité, l'accès à des sites et à des bâtiments, et des particularités techniques appropriées à tous les gens. Les questions d'accessibilité touchent principalement les personnes âgées, les handicapés et les gens en état de réadaptation. Elles ont reçu l'appui des architectes, des concepteurs d'intérieurs, des représentants des services sociaux et de santé, des planificateurs urbains et des gérontologues. L'approche traditionnelle pour la conception a été de satisfaire une spécification répondant à une « moyenne » ou propice à concorder avec une population particulière. Les défenseurs de l'accessibilité font remarquer qu'à un moment ou à un autre tous les gens éprouvent un certain degré de perte de mobilité ou des sens. Par conséquent, tous les citoyens tirent avantage d'une société accessible, non seulement ceux dont la mobilité est limitée.

La sécurité publique

La sécurité est une autre question sociale importante. Alors que traditionnellement la sécurité était considérée comme une question touchant la protection des femmes et des enfants contre la violence, la sécurité et les perceptions de sécurité sont importantes pour une bonne qualité de vie pour tout le monde. Dans son sens le plus général, l'amélioration de la sécurité est utilisée comme référence à l'égard des efforts déployés pour diminuer les préjudices et accroître les comportements qui améliorent la santé (Safer Calgary, 2000).

Les personnes âgées

La population du Canada est vieillissante. Parmi les questions de planification touchant les personnes âgées, mentionnons l'accessibilité et la sécurité énoncées plus haut. Les autres questions comprennent l'accès aux services comme les transports, la santé, les loisirs et les services sociaux qui contribuent à maintenir de hauts niveaux de qualité de vie tout au long du processus du vieillissement. Plusieurs personnes âgées préfèrent « vieillir chez soi », ce qui exige d'avoir accès à des services à partir de leur lieu original de résidence. D'autres services exigeront l'aménagement d'infrastructures physiques comme des centres de santé et des logements subventionnés (Ville de Toronto, 1999).

Les immigrants

Les plus grandes régions métropolitaines du Canada sont des collectivités cosmopolites. En 2001, presque un cinquième (18 %) des Canadiens étaient nés à l'étranger. La plupart des immigrants vivent dans les régions métropolitaines, en particulier ceux qui sont arrivés au cours des années 90. Près des trois quarts (73 %) de ces nouveaux immigrants se sont installés dans trois régions : Toronto, Vancouver et Montréal (Statistique Canada, 2003b).

Le profil ethnoculturel des villes canadiennes est très diversifié, étant donné la variété des modèles d'établissement. Cependant, en général, les plus grandes villes du Canada ont des populations croissantes de minorités visibles d'une gamme très diversifiée d'origines ethniques. Plusieurs nouveaux immigrants éprouvent de la difficulté à trouver un logement à prix abordable et à effectuer la transition vers une intégration économique et sociale. Des services d'aide et d'établissement sont nécessaires pour faciliter cette période de transition.

Les Autochtones

La population autochtone du Canada est de plus en plus urbaine, particulièrement dans les villes de l'ouest du pays comme Winnipeg, Edmonton, Saskatoon, Regina et Vancouver. Presque la moitié (49 %) des Autochtones vivent en ville. C'est une population jeune, dont plus de la moitié de ses membres sont âgés de moins de 23,5 ans (Statistique Canada, 2003a). À cause d'une combinaison de plusieurs facteurs comme les hauts taux de pauvreté, les faibles niveaux d'instruction, les différences culturelles et la discrimination, plusieurs ménages autochtones font face à d'importantes difficultés à satisfaire certains de leurs besoins fondamentaux comme l'emploi et le logement à prix abordable.

4.1.4 Les réponses de l'urbanisme

L'innovation dans la planification des questions sociales se retrouve dans les secteurs public, privé et civil de la société. La planification dans le secteur public est très influente parce qu'elle fixe les cadres de réglementation et d'encouragement dans lesquels évoluent les acteurs de la société civile et privée. Cependant, les secteurs de la société civile et privée ont également apporté leur large contribution en élaborant de nouveaux concepts, outils et processus de planification. Les nouveaux modèles de gouvernance encouragent la création d'alliances

stratégiques intersectorielles et de partenariats qui donnent lieu à des incidences positives du fait de la combinaison des ressources.

Les planificateurs disposent de plusieurs mécanismes pour aborder les questions sociales en planification. Ces mécanismes comprennent:

- les processus de consultation pour évaluer et synthétiser les buts et valeurs de la collectivité (p. ex., la vision communautaire);
- le recours à des comités consultatifs ou d'experts, de recherche ou de la collectivité en matière de définition des problèmes et des solutions;
- l'utilisation d'outils d'élaboration et de mise en œuvre de politiques (à la fois de réglementation et d'encouragement) pour traiter des problèmes identifiés;
- le suivi et l'évaluation pour surveiller et évaluer les résultats sur la collectivité.

La présente section apporte des exemples de cas de réponses de planification urbaine à des questions sociales, en soulignant les nouvelles pratiques novatrices.

Réponses à la question du logement à prix abordable

Les besoins de *logement à prix abordable* sont actuellement traités par les autorités fédérales, provinciales et municipales de diverses façons. Une approche a été d'examiner diverses solutions de rechange pour augmenter le parc de logements à prix abordable (p. ex., la maison évolutive) (Friedman, 2001).

Une initiative, le programme Abordabilité et choix toujours (ACT), est subventionnée par le gouvernement fédéral et mise en œuvre localement. L'approche concertée d'ACT soulève quatre questions relatives à la fourniture d'un plus grand nombre de logements à prix abordable:

- rationaliser le processus d'approbation;
- faciliter de nouvelles formes de logement (p. ex., l'appartement secondaire, le pavillon-jardin, l'habitation adaptée à plusieurs générations, la maison de chambres);
- les programmes de réglementation et d'incitation à mettre en valeur l'insertion, l'intensification et la conversion;
- de nouvelles normes pour l'aménagement de terrains et de sites (Société canadienne d'hypothèques et de logement, Fédération canadienne des municipalités, Association canadienne des constructeurs d'habitations, et Association canadienne d'habitation et de rénovation urbaine, 2004).

Kingston, Ontario. Passé le milieu des années 90, la province de l'Ontario a élaboré le modèle du *Consolidated Municipal Service Manager* (gestionnaire des services municipaux regroupés) permettant de distribuer des services humains, y compris les programmes et services délégués de logement social en 2000. Le logement à prix abordable est devenu une question cruciale à Kingston lorsque les taux d'inoccupation ont commencé à chuter au tournant du siècle, descendant jusqu'à 0,9 p. 100 en 2002. En tant que gestionnaire local des services, la Division du logement de la Ville de Kingston participe actuellement au Programme locatif communautaire

fédéral pour créer de nouvelles unités de logement, tandis qu'en même temps, elle élabore une stratégie de logements à prix abordable qui tient compte de la gestion foncière, des services de logement, de l'aménagement de refuges et de l'utilisation du sol (Ville de Kingston, 2004).

Saskatoon, Saskatchewan. Le Saskatoon Housing Initiatives Partnership (SHIP, ou les initiatives de partenariat en matière de logement de Saskatoon) est un organisme sans but lucratif qui facilite l'aménagement de logements à prix abordable. Travaillant en partenariat avec la Ville de Saskatoon, le SHIP facilite la participation de la collectivité, assure le soutien technique, recherche de nouveaux modes de financement et des incitatifs à la construction de logements, facilite le réseautage parmi les pourvoyeurs de logements, et participe à la sensibilisation du public et se porte à la défense du logement à prix abordable (Saskatoon Housing Initiative Partnership, 2004).

Regina, Saskatchewan. La Ville de Regina a récemment eu recours à des charrettes de design pour élaborer des stratégies de conception de logements à prix abordable. La charrette de design est un outil utilisé dans les écoles d'architecture et d'urbanisme; ce processus consiste à réunir un groupe de personnes pour un court mais intense atelier de travail au cours duquel on élabore des concepts de design. La charrette sur le logement viable à prix abordable de Regina a réuni des experts techniques et des représentants de la collectivité et des organismes partenaires pour élaborer des concepts de logement à prix abordable qui se conforment à des objectifs économiques, sociaux et environnementaux.

Montréal, Québec. La Ville de Montréal fait probablement plus en matière de logement social que toute autre municipalité au Canada. Les gouvernements fédéral et provincial se sont mis à réinvestir dans le logement social et communautaire. Entre juillet 2003 et juin 2004, 1 700 unités de logement auront été produites dans les régions les plus touchées par le besoin de logements sociaux : Gatineau, Montréal, Québec, Laval, Lévis et Longueuil, grâce au financement de deux programmes, Accès Logis Québec et Logement abordable Québec. Le gouvernement provincial a annoncé en février 2004 un programme de secours d'urgence pour les ménages qui pourraient se retrouver sans abri le 1^{er} juillet prochain. Le gouvernement fournira 3 700 suppléments au loyer d'urgence, soit 1 200 de plus que l'année précédente.

Pour être subventionnés, les projets doivent être entrepris par des coopératives, des organismes sans but lucratif et l'Office municipal d'habitation de Montréal. Les projets peuvent comprendre la construction de nouvelles unités de logement, la rénovation d'unités de logement existantes ou la conversion d'immeubles non résidentiels en logements. Les groupes ciblés sont les personnes seules, les familles, les personnes âgées à charge et les personnes en difficulté. Les projets de logements sociaux et communautaires sont souvent implantés de façon à créer un dynamisme social et économique dans des quartiers en déclin; certains projets sont réalisés dans des bâtiments industriels inoccupés. Les projets visent à revitaliser les collectivités, à encourager la mixité socio-économique. Les plans des nouveaux logements sont respectueux des règlements en matière d'urbanisme, d'architecture et d'environnement urbain.

Réponses à la question des sans-abri

Comme pour le logement à prix abordable, les réponses à la question des sans-abri ont reçu l'appui des efforts fédéraux, provinciaux et municipaux, en plus de ceux des organismes sans but lucratif, des organisations du secteur privé et des collectivités des Premières nations.

Halifax, Nouvelle-Écosse. À Halifax, le *Community Action Plan On Homelessness* (CAH, ou plan d'action communautaire contre le sans-abrisme) traite des questions touchant les sans-abri et ceux qui risquent de le devenir. Le plan s'appuie sur la recherche, les consultations de la collectivité et les témoignages de jeunes, d'Autochtones et d'autres minorités visibles. Le CAH fait progresser les projets par le biais du financement provenant de l'Initiative de partenariats en action communautaire (IPAC), une initiative nationale sur les sans-abri, financée par Développement des ressources humaines Canada.

Les objectifs du CAH sont d'accroître le support et d'identifier les lacunes et continuum des services aux sans-abri et aux groupes à risque de le devenir. Les objectifs du CAH comprennent le logement à prix abordable et l'assurance que les populations à risque ont accès aux ressources et aux supports qui améliorent leur qualité de vie. Le CAH tend à prévenir le sans-abrisme chez les groupes à risques et à accroître la sensibilisation de la collectivité par rapport à tous les types d'obstacles qu'il faut parfois surmonter pour accéder à un logement sûr et à prix abordable. En harmonie avec les objectifs du CAH, la Municipalité régionale de Halifax s'efforce d'accroître les partenariats et traite des questions de politique.

Victoria, Colombie-Britannique. Un des outils de l'Initiative pour les sans-abri de la Ville de Victoria a été l'inventaire des actifs et des lacunes. Cet outil a fourni une évaluation instantanée des programmes et services offerts par les divers organismes desservant la population des sans-abri. En reconnaissant la nature dynamique des besoins et préoccupations de cette population, l'inventaire a aidé l'Initiative à identifier rapidement les forces et les faiblesses de la position de la Ville (Ville de Victoria, 2004).

Toronto, Ontario. Un développement important dans les efforts pour tenir compte des questions sociales comme celle des sans-abri a été les efforts déployés pour adopter une approche globale et intégrative pour traiter de la question. Les fiches du rapport sur le logement et les sans-abri de la Ville de Toronto, publiées d'abord en 2000 par le Homelessness Action Task Force (groupe d'intervention pour les sans-abri), en sont un exemple. Ces fiches de rapport annuel traitent en même temps du logement à prix abordable et des sans-abri. Cette approche examine efficacement plusieurs causes profondes du sans-abrisme, dont l'une est le manque sérieux de logements à prix abordable dans la ville de Toronto. L'approche comprend : 1) les supports à la capacité financière, comme les suppléments au loyer et la sécurité du revenu; 2) les initiatives d'infrastructures de logement, comme la création de nouvelles unités de logement à prix abordable; 3) les services et l'aide aux sans-abri ou aux population à risques de sans-abrisme, comme les services d'approche, les services de soutien au logement, les services de porte ouverte, les services de prévention et de refuges, les programmes de santé et de santé mentale, les programmes de sensibilisation et de formation pour les services des parcs, des loisirs et de la bibliothèque (Ville de Toronto, 2003).

Réponses à la question d'accessibilité

Il y a quatre domaines dans lesquels les réponses à la question d'accessibilité se sont manifestées. Le concept de design universel est sous-jacent à la plupart des efforts. Les plans d'accessibilité sont de nouveaux outils qui aident les municipalités à coordonner les efforts. Les comités consultatifs jouent un rôle déterminant dans cette planification et les organisations non gouvernementales participent à la prestation des services.

Le design universel. Le concept de design universel fixe les principes de conception des produits, des communications et de l'environnement construit pour les adapter aux diverses capacités d'une population. Alors que la pratique du design universel est graduellement de plus en plus acceptée, une étude récente de la Société canadienne d'hypothèques et de logement (Gullison, 2004) fait état d'insuffisances ou de carences dans l'état actuel des connaissances des variables humaines et de leurs lignes directrices de design. L'étude recommande d'approfondir davantage les domaines de recherche qualitative et quantitative, les meilleures pratiques, les modèles, avec le support de plus de leadership et de coordination.

Les plans d'accessibilité. En 2001, la province de l'Ontario a adopté la *Loi sur les personnes handicapées de l'Ontario*. Cette loi exige que les municipalités préparent un plan annuel d'accessibilité. Le plan doit identifier les entraves de la collectivité à l'accessibilité, élaborer un inventaire des politiques et programmes existants qui touchent l'accessibilité et donner un aperçu des futurs plans visant à identifier, supprimer et prévenir les entraves.

Les comités consultatifs. La législation de l'Ontario exige que toutes les municipalités procèdent à des consultations auprès des personnes handicapées de leur collectivité. Les municipalités dont la population dépasse 10 000 habitants sont tenues de se doter d'un comité consultatif, dont la moitié des membres doivent être des personnes handicapées, pour aider la municipalité à élaborer, mettre en œuvre, assurer le suivi et évaluer le plan. D'autres municipalités, comme la Ville de Winnipeg, ont également recours à des comités consultatifs pour orienter le conseil municipal en matière de politiques et de programmes d'accessibilité.

Windsor, Ontario. Le comité consultatif sur les questions touchant les personnes handicapées de Windsor a siégé comme comité permanent du conseil depuis 1981. La récente législation provinciale sur l'accessibilité soutient les activités antérieures du comité. En vertu de la nouvelle législation, le comité examinera et traitera des entraves à l'accessibilité dans la municipalité, qu'elles soient d'ordre physique, architectural, informatique, des communications, des politiques, des procédures ou des pratiques (Dillon Consulting et la Corporation de la Ville de Windsor, 2003; Comité consultatif sur l'accessibilité de Windsor, 2003).

Un quatrième domaine dans lequel ces questions sont traitées a été par le biais du développement d'organisations non gouvernementales (ONG) axées sur l'accessibilité. Au contraire des efforts antérieurs principalement axés sur la planification, les ONG sur l'accessibilité mettent en œuvre des programmes et des services pour améliorer l'accessibilité urbaine.

Calgary, Alberta. Access Calgary est un organisme sans but lucratif qui offre des services de transport à ceux qui sont incapables d'utiliser les trains et les autobus de transport en commun.

L'organisme fournit un service partagé, porte à porte, intégrant les services du Handi-bus et du programme de taxis adaptés de Calgary (Access Calgary, 2004).

Réponses à la question de la sécurité publique

Quatre approches ressortent des récentes pratiques municipales canadiennes en matière de sécurité : 1) les processus de consultation comme les comités consultatifs, les groupes d'étude ou équipes de travail; 2) les lignes directrices et politiques municipales en matière de sécurité contenues dans les plans d'urbanisme ou les plans directeurs de la collectivité, ou les plans particuliers de politique relative à la sécurité; 3) l'utilisation d'un instrument d'évaluation appelé la vérification sur la sécurité; 4) le suivi par le biais des indicateurs de sécurité.

Le Safe City Committee (comité municipal de la sécurité) de Toronto. Ce groupe consultatif de citoyens auprès des autorités municipales de Toronto s'est formé au début des années 80 comme suite à un partenariat de politiciens, de bureaucrates et d'activistes populaires locaux en réponse à une série de viols. Le comité a collaboré avec le personnel de la Ville, les responsables du transport en commun, les services de la police municipale et les organismes communautaires sur un certain nombre d'initiatives comme l'amélioration de la sécurité dans les endroits publics comme les abris de transport en commun et les parcs, la modification du processus d'examen et d'approbation de l'aménagement pour y inclure des critères de sécurité, et des campagnes de sensibilisation publique. (Comité d'action métropolitaine sur la violence faite aux femmes et aux enfants, 2004)

Vérification sur la sécurité. Au cours des dernières années, la vérification sur la sécurité s'est révélée un outil populaire pour évaluer la sécurité du voisinage. Une vérification de sécurité est dirigée par un groupe restreint de personnes dans un quartier, une installation ou un site ciblé. La vérification se pratique souvent le soir ou la nuit, pour identifier les lieux et les éléments qui sont propices au crime ou aux perceptions de danger. Les problèmes identifiés sont alors pris en compte en modifiant l'éclairage, les aménagements paysagers, la conception du site ou de la rue, les lignes directrices, la réglementation, les politiques ou les processus d'examen.

Réponses à la question du vieillissement de la population

Certaines questions touchant les personnes âgées, comme l'accessibilité et la sécurité, sont semblables à celles qui touchent d'autres groupes. Ainsi, les initiatives mentionnées plus haut incluent ces préoccupations. Dans d'autres domaines, comme celui du logement à prix abordable, les exigences particulières des personnes âgées diffèrent de celles des autres personnes ayant les mêmes besoins généraux.

Plusieurs efforts municipaux pour tenir compte des préoccupations et besoins particuliers des personnes âgées ont mis en branle des groupes de travail et des projets de recherche pour chercher à comprendre comment les aînés perçoivent les questions importantes et pour obtenir leur collaboration à l'élaboration de stratégies. Un deuxième champ d'activité municipale a été celui du logement avec services de soutien. Les autorités municipales jouent un rôle important dans trois domaines : 1) l'établissement de cadres de planification et de politique pour le logement avec services de soutien; 2) l'aménagement d'infrastructures de travaux publics

piétonnières à accès facile; et 3) l'offre d'incitatifs à l'aménagement de logements avec services de soutien (Gouvernement de la Colombie-Britannique, 1999).

Calgary, Alberta. Le *Elder Friendly Communities Project* (projet des collectivités accueillantes des aînés) a été un projet impliquant la collaboration de praticiens et d'universitaires du milieu des autorités municipales, des services sociaux et des soins de santé. Le projet a adopté une approche de recherche participative pour s'assurer que le processus de recherche était axé sur les points de vue des personnes âgées. À partir de quatre études de cas de collectivités, le projet a évalué les actifs, les capacités et les besoins des personnes âgées et de leurs familles (Austin et al., 2001).

Richmond, Colombie-Britannique. En collaboration avec le conseil consultatif des aînés de la ville, les représentants de l'industrie de la construction et du domaine de la santé et des organismes de logement communautaire, la Ville de Richmond a élaboré des lignes directrices en matière d'aménagement de logement avec services de soutien à prix abordable pour des personnes âgées (Ville de Richmond, 2002).

Les lignes directrices fournissent une orientation dans huit domaines : aménagement du voisinage, forme de bâtiment, accessibilité, caractéristiques d'aménagement pour aider les personnes vieillissant à la maison, lieux privés, commodités et espaces communs, éléments de sécurité et de support.

Réponses à la question de la diversité ethnoculturelle

Les réponses des municipalités aux questions de la diversité ethnoculturelle découlant de l'immigration sont variées. Les services humains de base, comme l'emploi, la formation et les soins de santé, sont parmi les besoins les plus immédiats des immigrants. Le logement à prix abordable mentionné plus haut est une autre question importante. La plupart du temps, les réponses de planification urbaine aux questions de la diversité ethnoculturelle municipale ont été traitées de façon ad hoc. Pour répondre à des besoins de politiques ou à un conflit en matière d'utilisation du sol, des municipalités ont entrepris l'élaboration de politiques et la mise en œuvre de changements dans des domaines comme les lieux de culte, les commerces de détail. Dans de rares exceptions notables, des municipalités adoptent une attitude proactive à l'égard de la diversité ethnoculturelle

Vancouver, Colombie-Britannique. Le *City Plan Community Visions* (visions communautaires du plan d'urbanisme) de Vancouver est un bon exemple de l'approche proactive à l'égard de la diversité ethnoculturelle. Dans son processus d'orientation de la vision de quartier, la Ville de Vancouver a reconnu dès le départ qu'elle devait envisager la diversité linguistique et ethnoculturelle dans ses stratégies de communications et d'approche. Dans les quartiers différents du point de vue ethnoculturel, la Ville a identifié les principaux groupes ethniques à fortes proportions de résidents du quartier (p. ex., ceux qui parlent le cantonais et le panjabi). Ensuite, la Ville a engagé des travailleurs des services d'approche, a utilisé les médias ethnoculturels pour publiciser les événements, a traduit les documents d'enquête, d'information et de communication, et a eu recours à des services de traduction pour des assemblées et ateliers

communautaires. Ces efforts ont contribué à faciliter la participation des nouveaux immigrants au processus de vision de la collectivité (Lee, 2002).

Réponses à la question des collectivités autochtones

Les réponses des municipalités à la question de leurs collectivités autochtones varient selon la proportion et les caractéristiques de la population autochtone urbaine. Le logement à prix abordable et le sans-abrisme sont des questions importantes que les collectivités autochtones partagent avec les autres groupes sociaux urbains canadiens. Plusieurs initiatives municipales tiennent compte des préoccupations autochtones dans le cadre de la planification de la revitalisation de quartier et d'autres initiatives d'aménagement communautaire. Les organisations non gouvernementales autochtones jouent un rôle majeur de partenariat dans ces efforts de planification.

Winnipeg, Manitoba. Les *Sentiers autochtones municipaux* de Winnipeg font partie de la grande stratégie d'aménagement urbain contenue dans le Plan de la ville de Winnipeg – Vision 2020. Face à une croissance lente, à une émigration et à une pénurie de main d'œuvre qualifiée, la Ville se tourne vers sa population autochtone comme vers une source de croissance future et de possibilités accrues. Bien que le projet n'en soit qu'à ses débuts, il révèle une stratégie qui comprend l'emploi, la sécurité, le développement économique, la qualité de vie, les services d'approche et la formation.

Ces initiatives fonctionneront en partenariat avec les programmes, les organismes et les réseaux actuels autochtones (Ville de Winnipeg, 2003).

4.2 Les questions sociales au niveau international

4.2.1 L'expérience internationale

La durabilité sociale urbaine implique la réponse aux effets de polarisation et marginalisation de la mondialisation touchant les individus, la famille et la collectivité. Les pays de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) font face à ces défis en ayant recours à des schémas de régénération de quartiers ciblés en ranimant les lieux publics et renforçant la cohésion sociale. Pour leur part, les conditions pour la cohésion sociale, l'identité communautaire et l'engagement civique demeurent relativement élevées dans plusieurs pays en développement. Ce fait est dû en partie à l'absence historique de l'État dans la vie quotidienne des familles et des collectivités. Le défi principal est plutôt l'incidence de la déchéance complète chez les pauvres urbains.

4.2.2 Les tendances sociales internationales

Les conséquences sociales de l'urbanisation galopante, de la mondialisation, de la croissance économique, de l'inégalité des revenus et de la dégradation de l'environnement se font sentir dans les villes à la fois du Nord et de Sud. Les populations urbaines se sentent de plus en plus vulnérables aux risques de la santé publique et aux maladies infectieuses, au crime et à la

violence. La réponse est la sécurité accrue, les collectivités emmurées, et la polarisation sociale. De plus, une pénurie de terrain et de logement à prix abordable et d'accès à un emploi formel marginalise encore davantage les pauvres urbains.

La pauvreté et l'exclusion sociale sont concentrées soit dans des agglomérations de squatters situées en périphérie des villes ou dans des bidonvilles situés dans des collectivités résidentielles établies dans les quartiers centraux de la ville. Ces collectivités sont caractérisées par l'exclusion des résidents des organes municipaux de prise de décision et d'élaboration de politiques; par la mauvaise desserte dans des domaines comme la gestion des déchets solides, l'aqueduc et les égouts; par la rareté relative de l'investissement par le secteur public dans les infrastructures physiques et sociales; par l'accès limité aux services sociaux et communautaires; par les entraves à la production de revenus étant donné l'incapacité d'accès aux sources formelles de financement et la présence de politiques et de règlements qui restreignent une variété de types de très petites entreprises; et par un impact disproportionné de la pauvre qualité de l'environnement et par les risques pour la vie et la propriété provenant des dangers de l'environnement.

Dans l'Afrique du Sud du Sahara, en particulier, aucune discussion en matière d'urbanisation future ne peut être complète sans qu'on ait abordé les problèmes posés par le VIH/sida. L'alarmant haut niveau d'infection et le déclin inexorable de l'espérance de vie qui se présentent maintenant soulèvent des questions sans précédent sur la façon de gérer le changement urbain.

4.2.3 Les réponses de l'urbanisme

Le souci de la santé publique et du bien-être social des pauvres urbains constitue une importante tradition de la planification urbaine. Les six exemples qui suivent de villes du Nord et du Sud illustrent une vaste gamme d'outils de planification urbaine utilisés pour prendre en compte l'exclusion sociale et la pauvreté dans les milieux urbains.

Liverpool, Royaume-Uni. Revitalisation des quartiers et stratégie de rénovation des quartiers locaux.

L'exclusion et la dislocation sociales continuent d'être des caractéristiques socioéconomiques de cette ville du Royaume-Uni. Les stratégies de rénovation des quartiers font l'expérience de nouvelles façons de faire participer les collectivités locales. La planification répond à ces questions en priorisant et en ciblant les besoins de réaménagement des collectivités.

Les districts d'amélioration de la ville surgissent pour apporter un supplément de services d'appoint que la Ville ne peut pas dispenser. En matière de logement, la principale préoccupation de planification est axée sur la hausse des taux d'inoccupation, la chute des taux de propriété et les pauvres conditions du parc de logements (Stratégie du logement de Liverpool, 2002).

Dans le cas de Liverpool, l'adoption d'une entente nationale sur les services publics visant les foyers décents exige que toutes les autorités locales réduisent le nombre de ménages vivant dans des logements sociaux non conformes aux normes d'au moins un tiers entre 2001 et 2004. Ces normes doivent être respectées en 2010.

En conséquence, les priorités ont été identifiées comme étant : mettre en œuvre les réparations et améliorations à tous les logements appartenant à la Ville et sur tout son territoire; l'élimination de tous les logements municipaux non viables; la fourniture et l'aménagement de site à louer ou à vendre; la provision de capital social et le transfert pour les locataires; et la création d'un projet de gestion des biens immobiliers de Liverpool visant à assurer le suivi de la popularité et des conditions du parc de logements sociaux pour informer les investissements futurs. De plus, la Ville a élaboré une stratégie de logement pour les minorités, une stratégie de logement pour les personnes âgées, et une stratégie pour tenir compte des sans-abri. Chacune de ces initiatives est soutenue par des partenariats stratégiques locaux et facilite les discussions ouvertes des locataires dans les aires de tribune libre.

Afrique du Sud. Planification du développement intégré

La planification urbaine au cours de la période d'apartheid a morcelé le paysage urbain en termes d'infrastructures, de services dispensés, d'autorité municipale et de société civile. De nouvelles approches à la planification urbaine s'attaquent maintenant aux tensions entre les infrastructures en place et les nouvelles formes de gestion municipale et de développement urbain. Des distinctions ont prévalu dans le domaine de la prestation des services. Le logement, la santé, l'éducation et les infrastructures (l'eau, les transports et l'électricité) ne fonctionnaient pas en harmonie les uns avec les autres; chacun des différents services publics était déconnecté de l'aménagement existant. Peu de considération était accordée au développement intégré et aux liens entre l'aménagement urbain et la réalité socio-économique.

Le cadre de développement urbain de l'Afrique du Sud propose un cadre intégré de planification et de mise en œuvre de développement urbain par le biais de quatre programmes :

- intégration de la ville, grâce à la planification du développement intégré;
- amélioration du logement et des infrastructures;
- promotion du développement économique urbain qui mise sur les ressources locales;
- création d'institutions de prestation de services, qui mettent l'accent sur la collaboration intersectorielle et la transformation du secteur public.

Le Plan de développement intégré (PDI) est un mécanisme primordial pour assurer la réforme institutionnelle, l'ajustement budgétaire et la responsabilité à l'égard des objectifs de développement. Le PDI est un outil qui finit par instiller, latéralement, une pratique de gouvernement local et de développement urbain qui est multisectorielle et en collaboration pour veiller à ce que tous les revenus et budgets, exigences de prestation de services et pratiques de gouvernance relèvent de la collaboration et soient ajustés aux processus de participation publique. Horizontalement, le PDI fixe les périmètres de planification pour les zones d'influence locales, provinciales et nationales des gouvernements.

Le PDI est un processus par lequel une municipalité peut élaborer un plan de développement à cours, moyen ou long terme. Il permet à une municipalité de : (i) évaluer la situation actuelle dans un secteur municipal, y compris les tendances économiques, sociales et environnementales, les ressources disponibles, les habiletés et capacités; (ii) évaluer les divers besoins de la

collectivité et les différents groupes d'intérêt; (iii) accorder des priorités à ces besoins par ordre d'urgence, d'importance et des impératifs législatifs et constitutionnels; (iv) fixer des cadres de travail et des objectifs pour satisfaire ces besoins; (v) formuler des stratégies pour atteindre les objectifs à l'intérieur d'un calendrier défini; (vi) élaborer et mettre en œuvre des projets et des programmes pour atteindre les objectifs clés; (vii) fixer des cibles et des outils de surveillance pour mesurer les répercussions et le rendement; (viii) établir un budget efficace avec des ressources limitées et atteindre les objectifs stratégiques; (ix) assurer le suivi régulier et adapter les programmes de développement basés sur le cadre de développement et les indicateurs de développement sous-jacents (Parnell et Pieterse, 1999).

Ouganda – Planifier pour le VIH/sida

En novembre 2000, 26 maires de l'Ouganda ont signé une déclaration et ont pris l'engagement public de chercher des solutions au VIH/sida pertinentes à la réalité et aux besoins locaux. Ils ont procédé au lancement d'un chapitre national de l'Alliance des maires et chefs municipaux contre le VIH/sida en Afrique. On a élaboré un plan d'action et entrepris diverses activités dans un certain nombre de municipalités, y compris Jinja. L'action communautaire est apparue comme fondamentale pour le plan d'action. La participation des autorités municipales est essentielle étant donné que les politiques nationales contre le VIH/sida ne peuvent être complètement mises en œuvre à partir du centre politique du pays.

Le VIH/sida exige une révision de la pratique de la planification qui tienne compte de questions comme les soins de santé, les changements démographiques radicaux, une main d'œuvre restructurée, la nature changeante de la structure des familles et des ménages, la flexibilité du logement, et la planification d'environnements qui inspirent la sympathie et l'éducation.

En matière de logement pour les personnes atteintes du VIH/sida, les urbanistes ont répondu au moyen de divers programmes de revitalisation d'anciens immeubles résidentiels et de conception de bâtiment à « ajustement libre » pour réadaptation future. L'analyse continue des besoins communautaires ainsi que l'utilisation du Système d'information géographique (SIG) pour suivre la dissémination du VIH/sida (i.e., techniques informatiques illustrant les taux d'incidence de la maladie par district administratif) sont intégrés aux processus et projets de planification.

Parmi les innovations majeures, mentionnons la réduction de la distance séparant le travail de la maison, l'aménagement de rues plus sécuritaires pour les femmes se rendant ou revenant du travail, la construction de bâtiments moins exigeants en matière d'entretien, et des politiques et des programmes qui tiennent compte des répercussions sociales et économiques plus générales de l'épidémie.

Bangladesh – Bâtir la cohésion sociale dans des établissements informels.

Le Bangladesh est un cas caractéristique de plusieurs des questions, contradictions et problèmes des centres urbains du Sud. Les approches de planification pour la population ciblée des pauvres urbains comprennent l'établissement urbain, la « formalisation » d'établissements informels, l'amélioration de l'accessibilité et l'inclusion sociale. Ces schémas sont fondés sur les principes de l'acceptation que les établissements informels sont là pour y rester et de la reconnaissance que

les projets de relocalisation détruisent le tissu social et les stratégies et les réseaux humains qui se sont tissés au cours de plusieurs générations.

Les approches de planification énoncent et mettent en application des contrôles et des règlements qui encouragent le réaménagement conforme aux besoins communautaires et propice au processus d'un environnement viable. Elles comprennent également la préparation d'un registre des bâtiments d'intérêt architectural, historique, religieux et culturel pour assurer leur usage continu et leur conservation par le biais de leur usage adapté.

Il est également important d'identifier les parcelles de terrain bien situées partout dans la ville et de les préparer à recevoir de futurs établissements informels. Leur préparation comprend la prévision de grands espaces d'aménagements paysagers pour des installations culturelles communautaires; des espaces verts périphériques pour le bétail; un espace de circulation principale en dur permettant l'accès des véhicules d'urgence et de livraison; et un réseau de services publics le long des principales routes et reliant les places publiques (Dewar, 2002). La planification en fonction de lignes directrices particulières à l'endroit et culturellement adaptées et pertinentes est le meilleur gage de succès et de ralliement de la population locale au projet collectif.

La Trinité – S'atteler à la pauvreté et au développement social

Port of Spain Est, un flanc de colline densément peuplé, situé dans les limites de la ville de Port of Spain, est caractérisé par de faibles revenus, un développement non planifié et non autorisé, le squattage des terrains de l'État et de la municipalité, des infrastructures physiques et sociales inadéquates, la vulnérabilité aux glissements de terrain et aux inondations, et des taux élevés de criminalité juvénile et de chômage. Bien que le taux d'incidence précis du VIH/sida dans le secteur ne soit pas connu, des estimations fournies par le service de santé publique de la ville indiquent que La Trinité détient le 17^e plus haut taux d'incidence au monde. Ces caractéristiques reflètent l'état de l'endroit comme étant une des collectivités les plus marginalisées du pays sur les plans physique et socio-économique.

En 1999, le gouvernement de La Trinité et la Ville de Port of Spain ont entrepris un processus de planification communautaire visant à « ouvrir » le processus de planification aux collectivités touchées, et à accroître l'intégration et la coordination de programmes semblables ou complémentaires dirigés par des organisations communautaires, des organismes gouvernementaux et d'autres secteurs. Des professionnels et des dirigeants de la collectivité ont reçu la formation nécessaire pour soutenir des processus de planification plus ouverts à tous. Les représentants de la collectivité ont reçu plus d'information sur le processus de planification, alors que les professionnels étaient sensibilisés à la réalité communautaire et à la légitimité de la contribution de la collectivité au processus de planification.

En novembre 2003, un projet intégré de planification et de développement communautaire urbain était entrepris pour traiter du besoin de l'implantation planifiée de projets d'infrastructures physiques et sociales. Le projet évalue une méthodologie, et en fait la démonstration, pour qu'elle puisse être réutilisée dans d'autres collectivités. Les trois aspects fondamentaux de cette méthodologie sont la participation d'un large éventail d'intervenants dans la formulation du plan,

l'intégration des priorités de développement tant physiques que sociales dans les plans de développement municipaux, et les liens entre la formulation du plan et sa mise en œuvre.

Australie – Orientation des nouveaux développements pour un avenir urbain plus viable.

Le Plan des quartiers habitables est un outil de mise en œuvre pour les objectifs de durabilité de la Stratégie nationale de planification de l'État d'Australie et établi pour intégrer et gérer les futurs plans de développement de la ville pour en faire une ville sécuritaire, favorisant l'intégration et culturellement vibrante. Les réponses de la planification tendent à encourager les développements urbains denses et d'usage mixte où il est facile de trouver marchandises, emplois et services.

Les quartiers des villes sont des endroits où l'on peut marcher pour se rendre au travail ou à des activités de loisirs. On s'efforce de créer des espaces publics à plusieurs usages afin de permettre à de multiples identités de converger pour accroître le sens de la collectivité et de l'appartenance. Ce tissu urbain accroît la sécurité des personnes, l'édification d'un capital social local et une plus grande interaction entre les citoyens – enfin, une meilleure qualité de vie (Armstrong, 2002).

De plus, la planification du développement poursuit des objectifs de durabilité en limitant l'utilisation des transports véhiculaires, le réchauffement de la planète, la dépendance aux produits du pétrole, l'inactivité physique et les coûts croissants du transport privé. Les initiatives piétonnières de la Ville de Perth visaient à promouvoir un changement dans la logique culturelle des collectivités de manière à sensibiliser les gens aux avantages de la marche ou des déplacements « intelligents » (Prince, 2002). Le réseau des rues est planifié de façon à ce que les bâtiments donnent sur la rue et accroissent ainsi la sécurité des personnes et l'activité urbaine. Une stratégie piétonne de la région métropolitaine, un comité consultatif et un conseil national des piétons appuient cette démarche promotionnelle.

4.3 Résumé

Les planificateurs urbains à la fois de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) et des pays en développement semblent compter sur un ensemble d'approches pour répondre à la question de durabilité sociale. Les rôles joués par la consultation publique et l'engagement communautaire sont cruciaux à cet égard. Pour être efficaces, les collectivités doivent s'appropriier les processus de planification qui visent à résoudre les problèmes locaux. Les planificateurs urbains procèdent également à l'élaboration de méthodologies qui relient efficacement les deux camps : le développement économique et physique, et les priorités sociales, comme le VIH/sida.

Les planificateurs dans les deux camps mettent l'accent sur le renforcement des capacités communautaires, et sur l'édification de la collectivité et du sens du lieu. L'objectif dans les deux cas est d'obtenir une collectivité en santé malgré toutes ses permutations. Les villes au Canada et dans plusieurs autres pays sont socialement complexes, peuplées de publics divers qui ont des attentes et des besoins différents. Évidemment, il sera nécessaire de concevoir et de dispenser des politiques et des programmes qui reconnaissent et tiennent compte de la diversité sociale.

Les efforts de durabilité sociale sont compromis dans les deux cas par les taux croissants d'infection par des maladies mortelles. Les besoins fondamentaux doivent être satisfaits avant que les efforts de planification du développement communautaire soient entrepris. Il existe, toutefois, de nombreux exemples d'innovations réalisées par des urbanistes et des experts du développement communautaire qui entretiennent de grands espoirs pour la vitalité de la collectivité. Les exemples donnés dans la présente section font voir qu'il est possible de s'attaquer aux problèmes sociaux par des interventions en matière d'urbanisme. De plus, ces interventions peuvent avoir de nombreuses retombées avantageuses. Elles peuvent agir de manière positive sur des problèmes économiques et environnementaux. Par exemple, les interventions qui rehaussent la qualité de vie des Autochtones ou des personnes âgées, dont l'amélioration du logement, stimulent l'activité économique et peuvent améliorer le milieu urbain dans un contexte de revitalisation des friches industrielles. Créer une collectivité plus saine, c'est réduire les pressions exercées sur le système de santé public. Cela peut aussi accroître la productivité de l'économie locale.

5.0 La durabilité environnementale

Pour être davantage viables, les villes doivent être aménagées et gérées de manière à réduire la consommation de ressources matérielles et énergétiques. Il s'agit notamment de réduire l'utilisation des ressources non renouvelables, c'est-à-dire la consommation de carburants fossiles pour l'habitation, le commerce, l'industrie et le transport, et de les remplacer dans la mesure du possible par des ressources renouvelables. La durabilité environnementale peut être atteinte en réduisant la mise au rebut des ressources minérales limitées et en utilisant le plus possible de matières renouvelables ou recyclables. L'aménagement et la gestion des villes doivent être considérées dans les contextes plus larges des paysages et des enjeux économiques et sociaux qui touchent l'ensemble du pays. Des concepts comme l'empreinte écologique, permettant d'intégrer ces enjeux, devraient servir à évaluer les répercussions de l'expansion urbaine hors des villes.

En principe, la durabilité environnementale exige le maintien et la mise en valeur d'une variété d'habitats naturels et de paysages culturels. Cette notion de « variété requise » part du principe que la variété contribue à la santé écologique et humaine, variété qui est nécessaire au maintien de la biodiversité, des traditions et du sentiment d'appartenance. Il existe un besoin connexe d'améliorer la recherche pour mieux comprendre les environnements soutenables.

Enfin, il faut réduire l'étalement urbain en recourant à une forme urbaine plus compacte et en faisant un meilleur usage des installations et du territoire. Des outils comme l'aménagement intercalaire, la réurbanisation et la densification peuvent aider à atteindre cet objectif. La réduction de la dépendance à l'égard des véhicules motorisés par l'encouragement des autres modes de transport – le vélo, la marche et le transport en commun – devrait constituer un autre objectif.

5.1 L'expérience canadienne

5.1.1 Le contexte général

Traditionnellement, la définition de l'environnement, composante essentielle de la durabilité, se limitait au milieu naturel et comprenait les attributs, les caractéristiques et les processus biotiques et abiotiques. Cette définition s'est élargie au fur et à mesure qu'est apparue l'importance de joindre au milieu naturel les questions sociales et économiques.

La *Loi sur les évaluations environnementales* de l'Ontario exprime bien cette définition élargie de l'environnement – « l'environnement s'entend de ce qui suit, selon le cas : a) air, terre ou eau, b) végétaux et animaux, y compris l'être humain, c) conditions sociales, économiques et culturelles qui exercent une influence sur la vie de l'être humain ou sur une collectivité, d) bâtiment, ouvrage, machine ou autre dispositif ou chose fabriqué par l'être humain, e) solide, liquide, gaz, odeur, chaleur, son, vibration ou radiation qui proviennent, directement ou indirectement, des activités humaines, f) partie ou combinaison de ces éléments, et rapports qui existent entre deux de ces éléments ou plus.

5.1.2 Les tendances canadiennes en matière d'environnement urbain

Les principales tendances en matière d'environnement urbain abordées dans le présent document sont groupées sous quatre thèmes : l'air, l'eau, les déchets et l'énergie.

Air

La pollution de l'air dans les grandes villes canadiennes comme Toronto, Vancouver et Montréal provient de la combustion de carburants fossiles liée à la production d'énergie destinée au chauffage et au refroidissement domestiques ainsi qu'aux véhicules de transport (Tyler, 2000, p. 486).

Les polluants atmosphériques transportés des États-Unis vers le nord représentent aussi un grave problème dans certaines régions canadiennes. Les effets sont nombreux, dont l'augmentation du nombre de jours d'alerte au smog (Ville de Toronto, 2002); les effets sur la santé, comme l'asthme (Société Radio-Canada, 2002); la contribution aux émissions de gaz à effet de serre (Tyler, 2000, p. 486); et le transport à grande distance de déchets, du Canada central par exemple, y compris le plomb, les BPC et les hydrocarbures qui sont « emportés par les vents dominants et aboutissent dans l'eau souterraine, les terres humides ou le réseau trophique marin » (Olson, 2000, p. 235). L'étalement urbain est une cause importante de beaucoup de ces problèmes, car plus de « la moitié de la pollution de l'air de nos villes (et une bonne part de la pollution de l'eau et du sol) est attribuable aux voitures et aux camions... » (Fowler et Hartmann, 2002, p. 156).

Pollution de l'eau

Bien que doté d'eau en abondance, le Canada a « de la difficulté à maintenir la qualité de l'eau en raison de la contamination d'une bonne part de son approvisionnement en eau des rivières, de l'eau souterraine et des Grands Lacs » (Price, 2002, p. 145). L'expansion industrielle dans la région du Golden Horseshoe, dans la région de Vancouver ainsi qu'à Montréal et à Halifax a entraîné au fil des ans l'accumulation de polluants industriels « dans les sols urbains, dans l'eau souterraine et au fond des cours d'eau » (Olson, 2000, p. 236).

Le pays a aussi été aux prises avec des éclosions de coliformes, et en particulier de l'*E. coli*, qui ont touché des milliers de personnes et causé sept décès tragiques à Walkerton, petite ville du Sud de l'Ontario entourée de terres agricoles. La contamination des approvisionnements en eau par des dérégulateurs endocriniens compte parmi les nouvelles tendances suscitant aussi des préoccupations pour la santé.

La consommation d'eau tend aussi à augmenter. Selon Tyler (2000, p. 483), « entre 1983 et 1994, la consommation résidentielle d'eau des réseaux municipaux au Canada a augmenté de 23 p. 100, alors que la population s'est accrue de 16 p. 100. » Les pressions de l'expansion urbaine entraînent l'étalement et « soustraient de la production agricole des terres de première qualité, remblayent des terres humides, altèrent le tracé et le débit de cours d'eau, détruisent l'habitat de nombre d'espèces et modifient les climats locaux » (Tyler, 2000, p. 483).

En outre, le « revêtement en dur » du paysage signifie dans les faits l'enlèvement et le tassement du sol et empêche l'infiltration de l'eau de pluie ou de fonte de la neige (Tyler, 2000, p. 484). Les effets sur les écosystèmes ont été graves et comprennent la perte de plus de 70 p. 100 des terres humides du Sud de l'Ontario, l'urbanisation de bassins hydrographiques entiers, y compris l'enfouissement de cours d'eau, et les effets sur les loisirs, tels que les fermetures de plages en raison de la contamination. Le rejet d'eaux usées brutes dans les cours d'eau et à proximité des rivages est répandu autour de grandes villes comme Halifax et, jusqu'à tout récemment, Montréal (Olson, 2000, p. 236), et ce n'est que dernièrement que les villes de Victoria et de Halifax ont entrepris de construire des installations de traitement des eaux usées (Price, 2002, p. 148).

Gestion des déchets

Le Canada possède une économie moderne « fondée sur la consommation massive et continue de nouveaux produits et sur l'élimination des vieux », ce qui donne lieu à la production d'« importants volumes de déchets solides » (Price, 2002, p. 149). « Les villes ont un besoin pressant de gérer leurs déchets de manière plus judicieuse » (Fowler et Hartmann, 2002, p.166). La gestion des déchets est devenue l'un des principaux défis de la gestion de l'environnement urbain. Le syndrome « pas dans ma cour » rend très difficile le choix de l'emplacement des nouvelles installations de gestion des déchets, et les pressions qu'exerce le mouvement écologiste pour régler le problème forcent les administrations municipales et provinciales à modifier leur façon de l'aborder.

La situation à Toronto est extrême, mais illustre bien les problèmes. La Ville a récemment fermé le site d'enfouissement de Keele Valley et compte maintenant sur le transport par camion de ses déchets vers le Michigan, une pratique évidemment insoutenable et que combattent d'ailleurs énergiquement les groupes écologistes de l'État américain. Une proposition visant à transporter les déchets de Toronto par train vers une mine désaffectée près de Kirkland Lake, à quelque 600 km de distance, s'est aussi heurtée à d'énormes difficultés en raison de l'opposition des populations de Kirkland Lake, de Toronto et du voisinage de la voie ferrée. Cela a contraint Toronto à un effort énergique de réduction des déchets comprenant la séparation des déchets secs et humides. La gestion des terrains contaminés, y compris les anciens dépotoirs municipaux, représente un défi supplémentaire (Olson, 2000).

Consommation d'énergie

La consommation urbaine d'énergie est associée aux « demandes quotidiennes pour le chauffage, la production industrielle et le transport ainsi que pour la construction même de la ville » (Olson, 2000, p. 235). En outre, la quantité d'énergie que consomment les agglomérations urbaines est aussi déterminée par « [leur] situation géographique et leur contexte macroclimatique (comme les températures saisonnières, la direction et la vitesse du vent, l'humidité, les précipitations et le relief), lui-même influencé à la fois par la forme et la structure spatiale du cadre bâti et les utilisations du sol qui y sont associées » (Tyler, 2000, p. 487).

Le Canada est situé au nord du 49^e parallèle, et sa géographie et son climat exigent une énergie considérable pour le chauffage en hiver et le refroidissement en été. Au fur et à mesure de l'urbanisation, « le capital écologique que représentent la production de biomasse, les systèmes d'énergie trophique (réseaux alimentaires) et les flux de matière, d'éléments nutritifs et d'eau » subit une transformation « par un processus de construction qui absorbe des quantités considérables d'énergie et de matière. Une fois qu'une région est bâtie, la consommation d'énergie se poursuit pour le chauffage, le refroidissement et le transport » (Tyler, 2000, p. 484). Les besoins énergétiques des villes croissent au fur et à mesure de leur expansion, et une expansion à faible densité exige davantage d'énergie. Or, les principales agglomérations urbaines du Canada tendent à s'étendre à faible densité, et les besoins énergétiques sont par conséquent plus élevés (Olson, 2000, p. 234).

5.1.3 Les réponses de l'urbanisme

Les solutions aux problèmes environnementaux urbains sont apparues en dépit « d'une large frange de l'opinion publique qui doute encore de la gravité des problèmes environnementaux » (Fitzgerald, in Price, 2002, p. 144). Par exemple, il se trouve « encore une minorité qui se fait entendre et qui remet en question les effets du changement climatique... » (Fitzgerald, in Price, 2002, p. 144). Les solutions avancées pour répondre aux tendances décrites plus haut sont interdépendantes et s'attaquent habituellement à plus d'un problème. Celles qui sont présentées ci-après comprennent la planification par bassin hydrographique, la planification du patrimoine naturel et la remise en valeur des friches industrielles.

Planification du transport urbain

L'urbanisme s'intéresse à une foule d'activités. Les politiques du logement et de l'utilisation du sol sont maintenant reliées à d'autres, comme celles des transports. Les systèmes de transport sont fondés sur « la réduction des déplacements des biens et des personnes; l'utilisation accrue du transport en commun et un plus grand nombre de déplacements à pied ou à vélo; et l'utilisation moindre des voitures » (Fowler et Hartman, 2002, p.160). Montréal et Toronto possèdent un réseau de métro de longue date et hautement efficace. De nombreuses villes canadiennes, comme Ottawa et Toronto, ont adopté des politiques d'urbanisme qui facilitent des modes de transport de rechange. Ces politiques prévoient des normes pour l'aménagement de voies réservées aux cyclistes, de voies réservées aux véhicules à plusieurs occupants et de trottoirs. Plusieurs villes du Canada, dont Calgary et Edmonton, ont investi des sommes considérables dans les technologies du transport en commun comme le train léger sur rail.

Gestion de l'énergie

La question de l'énergie est aussi traitée par le biais de l'infrastructure énergétique soutenable qui appuie la production, le transport et l'utilisation efficaces de l'énergie. Les initiatives comprennent l'écologisation des immeubles, les installations de chauffage et de refroidissement centralisées, la production d'énergie écologique, la cogénération et les incitatifs fiscaux en faveur de projets énergétiques soutenables (Fowler et Hartman, 2002). La compacité de la forme

urbaine, la réurbanisation visant à utiliser au maximum l'infrastructure en place, le cologement, l'agriculture urbaine et une meilleure gestion des déchets sont aussi d'importants moyens de planification et de gestion de l'environnement (Fowler et Hartman, 2002).

Planification par bassin hydrographique

La planification par bassin hydrographique encourage les approches multidisciplinaires et relie la science à l'élaboration des politiques et à la prise de décisions. Bon nombre d'organismes de planification de bassin hydrographique parmi les plus progressistes travaillent à l'intérieur de bassins hydrographiques comprenant de vastes territoires urbanisés. Ces organismes ont pour rôle de rassembler l'information à l'échelle du bassin. Aujourd'hui, la planification par bassin hydrographique s'étend généralement aux bilans hydriques, à la protection des sources et des eaux d'amont, à la protection des terres humides, à l'intégration des systèmes du patrimoine naturel et ainsi de suite. Elle contribue aux solutions concernant l'étalement urbain, la pollution et la contamination.

La planification par bassin hydrographique au Canada n'est pas uniforme en raison de la fragmentation de la responsabilité gouvernementale en ce qui concerne l'eau. Le processus est bien souvent lié directement à l'aménagement du territoire par le biais des services municipaux d'urbanisme, comme c'est le cas en Ontario. L'Ontario a une longue histoire de planification par bassin hydrographique, la *Loi sur les offices de protection de la nature* ayant été adoptée dès 1946. Chaque office de protection de la nature entretient des liens étroits avec les municipalités, qui les financent et en assument la direction.

Toutefois, chaque office est unique en raison des caractéristiques abiotiques, biotiques et culturelles de son bassin hydrographique, de même que des besoins et des ressources disponibles. Les offices de protection de la nature semblent avoir connu un regain de vie récemment en Ontario en participant à une importante initiative de protection des eaux d'approvisionnement à la suite de la tragédie de Walkerton évoquée plus haut.

En Colombie-Britannique, les initiatives de planification par bassin hydrographique se font de manière isolée pour chaque bassin; il n'existe ni loi ni programme instaurant une planification générale par bassin hydrographique. Par exemple, le Conseil du bassin du Fraser se compose de représentants des administrations fédérale, provinciale et locales ainsi que des Premières Nations qui mènent des activités de planification dans cet important bassin fluvial. Des associations communautaires locales se sont aussi regroupées pour créer l'Alliance pour l'intendance des bassins hydrographiques de la Colombie-Britannique afin de promouvoir la planification par bassin hydrographique dans la province.

Planification du patrimoine naturel

La planification des systèmes du patrimoine naturel fait depuis peu partie intégrante de l'aménagement du territoire, et en particulier de la planification des franges rurales des villes. Certains systèmes du patrimoine naturel sont maintenant désignés et affectés aux fins de protection. Un exemple récent est le Plan de conservation de la moraine d'Oak Ridges présenté plus loin. Les plans de ce genre visent à forcer l'aménagement à l'intérieur des principales

agglomérations urbaines; ils aident les administrations urbaines dans leur poursuite d'une croissance intelligente et limitent l'étalement urbain à faible densité.

La planification des systèmes du patrimoine naturel comporte la délimitation d'aires principales et de couloirs. Les aires principales sont des territoires intacts relativement étendus qui servent à protéger d'importants habitats naturels, à maintenir et éventuellement à enrichir la biodiversité ainsi qu'à protéger les aires vulnérables d'alimentation et d'émergence des eaux souterraines. Elles peuvent aussi comprendre des terres qui peuvent reprendre leur fonction écologique après restauration. Les couloirs sont des liens naturels entre des éléments séparés des aires principales. La superficie des aires principales peut ne pas suffire au maintien de l'intégrité écologique, et la présence de couloirs peut faciliter le déplacement des espèces entre les aires principales isolées. Ce déplacement peut avoir plusieurs effets bénéfiques sur les populations, dont l'accroissement de la biodiversité à l'intérieur des aires principales.

On recourt habituellement à des démarches de collaboration pour délimiter les systèmes du patrimoine naturel et les traiter comme il se doit dans le cadre de l'aménagement du territoire. Les processus de collaboration associés à la planification des systèmes du patrimoine naturel responsabilisent les collectivités par le biais d'activités comme l'intendance et la surveillance, que les gouvernements sont de plus en plus enclins à partager avec les collectivités et les groupes de la société civile.

Remise en valeur des friches industrielles

En Ontario, la remise en valeur des friches industrielles repose sur l'intégration des enjeux concernant l'environnement, l'utilisation du sol et l'économie. La perception des friches industrielles comme des problèmes a évolué de telle sorte que l'on les voit maintenant comme des possibilités de développement économique et communautaire (ministère des Affaires municipales, 2000).

Une réflexion englobante et une large collaboration ont donné lieu à la *Loi de 2001 modifiant des lois en ce qui concerne les friches contaminées*. Cette loi en a modifié d'autres, dont la *Loi sur les municipalités*, la *Loi sur l'aménagement du territoire*, la *Loi sur les ventes pour impôts municipaux* et la *Loi sur la protection de l'environnement*. Elle permet le gel ou l'exemption des portions provinciales et municipales de l'impôt pour aider à défrayer les coûts de l'assainissement; améliore le processus de vente pour impôt municipal afin de faciliter la récupération des arriérés; améliore le cadre de planification en tant que cadre de reddition de compte en ce qui a trait aux incitatifs financiers à l'intention des promoteurs du secteur privé; relie les normes d'assainissement à la vulnérabilité de la nouvelle utilisation du sol; et exige que les « rapports sur l'état du site » soient effectués par des personnes compétentes.

Les premiers résultats sont positifs : les friches industrielles deviennent une option d'aménagement normale et souhaitée; les municipalités les annoncent dans leur site Web comme des possibilités d'aménagement, elles recourent de plus en plus à des incitatifs financiers et prennent le rôle de facilitateurs de la remise en valeur des friches industrielles. La grande leçon à tirer est de faire fond sur le succès et les possibilités du développement économique et communautaire, d'être ouvert et de considérer les friches industrielles dans le large contexte de

la compétitivité économique mondiale, des emplois, du logement, du patrimoine, de la santé et de la sécurité, de la croissance intelligente et de l'édification des voisinages, des quartiers et des villes.

La croissance intelligente dans une perspective environnementale

Le Plan de l'escarpement du Niagara et le Plan de conservation de la moraine d'Oak Ridges

Ces deux plans d'aménagement du territoire portent sur des régions qui comprennent des agglomérations urbaines. Il se trouve aussi de grandes agglomérations urbaines à proximité du territoire visé par ces plans. Le régime de planification qui orientait l'aménagement de l'escarpement du Niagara avant 1973 reposait sur la délégation du contrôle de l'aménagement du territoire aux municipalités en vertu de la Loi sur l'aménagement du territoire de l'Ontario et sa mise en œuvre au moyen des plans d'urbanisme et du zonage. En 1973, suite aux actions de sensibilisation du mouvement écologiste et à l'étude du gouvernement, un système de planification a été instauré par la Loi sur la planification et l'aménagement de l'escarpement du Niagara, qui prévoit des règlements rigoureux sur l'utilisation du sol ainsi que la propriété publique. Cette loi vise à maintenir l'escarpement du Niagara comme un milieu naturel continu et à assurer la compatibilité de l'aménagement. Ses objectifs concernent la protection et le maintien de l'écologie, de l'eau et du caractère de paysage libre de l'escarpement, de même qu'un accès adéquat pour le public.

La même loi a aussi constitué la Commission de l'escarpement du Niagara, composée de 17 membres, dont neuf représentant le grand public et huit, les paliers supérieurs d'administration municipale. La Commission a élaboré le Plan de l'escarpement du Niagara, approuvé en 1985. Ce plan décrivait en détail les utilisations autorisées au moyen d'un système de sept désignations et de critères de contrôle de l'aménagement. Ces nouvelles mesures institutionnelles ont eu pour effet de concentrer l'urbanisation à l'intérieur des agglomérations urbaines. L'analyse des résultats de la loi et de la Commission donne à penser que cette approche régionale constitue un exemple de croissance intelligente réussie. De la même manière, la Loi de 2001 sur la conservation de la moraine d'Oak Ridges et le Plan de conservation de la moraine d'Oak Ridges créent un couloir d'espaces verts qui fera office de barrière à l'expansion de l'agglomération urbaine de Toronto. Ce couloir aura pour effet de confiner l'urbanisation future dans les limites de la ville et d'empêcher l'étalement urbain sur un territoire important aux plans environnemental et culturel.

La gestion de la croissance dans la région de Vancouver

Le Grand Vancouver est reconnu pour ses politiques progressistes de gestion de la croissance. Ces politiques ont pour motif d'« endiguer l'étalement et de préserver ainsi les caractéristiques écologiques de la région, de réduire l'utilisation de la voiture et la pollution de l'air qui y est associée et de maintenir une qualité de vie élevée » (Tomalty, 2002, p. 432). Le District régional du Grand Vancouver compte 21 municipalités. La Loi sur les stratégies de croissance de 1995 a fait du Plan stratégique pour une région agréable une stratégie de croissance. La notion de région compacte adoptée dans le cadre du plan stratégique permettrait une certaine croissance dans les régions rurales, hors de la partie déjà urbanisée de la région, mais concentrerait

l'essentiel de la croissance dans le secteur central et sa périphérie – environ 70 p. 100 dans les secteurs de concentration de la croissance et 30 p. 100 à l'extérieur de ces secteurs (Tomalty, 2002). La Zone verte se compose de terres qui ont une valeur sociale ou écologique et qui seront protégées contre l'urbanisation dans le cadre temporel du plan. Les municipalités ont proposé d'inclure dans cette zone quelque 173 300 hectares – près des deux tiers de la superficie totale et de la moitié des basses terres constructibles de la région.

Les terres désignées comprennent des terres constituant une réserve de terres agricoles; des parcs de propriété publique; des milieux écologiquement vulnérables protégés par les textes législatifs fédéraux, provinciaux ou municipaux; et d'autres terres proposées par les municipalités. Comme le fait remarquer Tomalty (2002, p. 431), « l'objectif de la région de préserver de vastes espaces verts a été atteint sans avoir été affaibli lors de sa formulation ou de sa mise en œuvre [...] La véritable mise à l'épreuve de la gestion de la croissance régionale viendra dans un proche avenir, lorsque l'expansion future butera contre la barrière de verdure en périphérie et rencontrera de la résistance à la densification à l'intérieur des agglomérations urbaines ».

La remise en valeur de la friche industrielle du secteur de False Creek

La Ville de Vancouver s'affaire présentement à remettre en valeur une friche industrielle dans le secteur de Southeast False Creek. La gloire industrielle du secteur s'était dissipée au début des années 70 et celui-ci se présente maintenant comme une vaste friche industrielle située sur un emplacement de choix pour un réaménagement urbain. À la suite des premiers plans qui proposaient un réaménagement urbain conventionnel (davantage de logements en copropriété, etc.), la collectivité s'est impliquée et a mené le processus jusqu'au point où le Plan de Southeast False Creek « sera le premier plan d'urbanisme de la ville illustrant l'application exhaustive de stratégies de développement soutenable à un nouveau quartier polyvalent à haute densité » (Ville de Vancouver, 2004).

La durabilité a servi de thème central pour orienter le réaménagement, et en particulier « l'utilisation efficace des ressources naturelles dans le cadre d'une planification spatiale souple et d'une solide conception architecturale visant à réduire les effets environnementaux sur l'habitation humaine » (Ville de Vancouver, 2004). La stratégie globale de durabilité traitait de la remise en valeur des friches industrielles, des possibilités en matière de transport, de l'énergie et de la conservation, de l'eau, des déchets et de l'agriculture urbaine. L'intégration et la collaboration ont été les éléments essentiels pour replacer la planification et la conception dans une perspective de développement soutenable. La responsabilisation qui en a découlé a renforcé les capacités et généré du capital social. Il en résultera un quartier urbain hautement soutenable.

5.2 L'expérience internationale

5.2.1 Le contexte international en matière d'environnement

On comprend que des villes respectueuses de l'environnement soient de toute première importance pour atteindre la compétitivité mondiale. La prise en compte des effets environnementaux de décennies de croissance rapide et soutenue de l'économie et de la

population urbaines fait partie intégrante des systèmes de planification et de prise de décisions des pays membres de l'OCDE. Bien qu'il reste des défis à surmonter, l'innovation technologique, la désindustrialisation de l'économie urbaine et l'application de mesures réglementaires ont toutes donné lieu à des améliorations notables de la qualité de l'air, de l'eau et du sol des grandes villes d'Amérique du Nord, d'Europe et d'Australie.

Les agglomérations urbaines des pays en voie de développement se situent à une autre étape de durabilité environnementale. La qualité de l'air reste une préoccupation croissante dans les villes confrontées à un héritage industriel et à une augmentation rapide de l'utilisation des voitures particulières. L'eau propre et les installations sanitaires de base restent le privilège d'une partie seulement de la population urbaine. Ces agglomérations urbaines sont placées devant l'énorme problème qui consiste à élever le niveau de vie alors que la médiocrité de l'environnement limite sérieusement la croissance.

5.2.2 Les enjeux internationaux en matière d'environnement urbain

La dégradation de l'environnement, la pollution et les répercussions du développement rapide sont de toute première importance pour les urbanistes du Nord et du Sud. L'utilisation de l'automobile, la congestion, la pollution et la consommation de ressources croissent avec la taille et la richesse des populations urbaines. Cela exerce une pression supplémentaire sur le transport en commun et rend plus criant le besoin d'espaces publics pour les piétons. Le manque d'hygiène, d'eau potable, de drainage, de routes et de programme de gestion des déchets caractérise bon nombre d'agglomérations urbaines du Sud. L'étalement urbain continue d'assaillir les milieux naturels aux abords des villes, consommant des terres agricoles, affectant des régions côtières fragiles et détruisant des habitats essentiels au maintien de la biodiversité. L'urbanisation contribue aussi à des modifications à grande échelle des systèmes et des cycles planétaires, y compris au changement climatique.

Dans les Caraïbes, les risques naturels que représentent les tempêtes tropicales, les ouragans, les pluies d'orage, les sécheresses, les séismes et les éruptions volcaniques tournent en catastrophes humaines. Les agglomérations urbaines de cette région sont particulièrement vulnérables à l'inondation en raison d'ouvrages de drainage inadéquats; de la couverture du sol naturel et perméable par le béton; du déboisement des versants, qui a pour effet d'accroître le volume et le débit du ruissellement; ainsi que de l'érosion du sol et de l'envasement des chenaux d'écoulement. Toutefois, lorsqu'ils sont confrontés à un désastre, les gouvernements des Caraïbes subissent d'énormes pressions pour trouver les ressources, financières et autres, nécessaires pour réhabiliter l'infrastructure sociale et économique et relancer l'activité économique au complet.

Les taux de croissance économique et d'expansion urbaine en Chine sont très élevés depuis maintenant deux décennies, causant d'énormes pressions sur les agglomérations urbaines et les arrière-pays. La pollution de l'air et de l'eau et la contamination des terrains y sont des traits caractéristiques des villes et des régions urbanisées. Ce sont maintenant les régions périphériques et rurales autour des principales villes qui affichent les taux de croissance les plus élevés. Cette situation, combinée avec la nature des problèmes environnementaux urbains, a créé

le besoin d'une solide planification régionale; les terres agricoles sont de plus en plus sacrifiées à l'urbanisation au fur et à mesure de l'expansion des villes. En plus de contribuer directement aux problèmes de santé et à la dégradation de l'environnement, la pollution soutenue dans les agglomérations urbaines sapera aussi la compétitivité des villes.

5.2.3 Les réponses de l'urbanisme

L'urbanisme relève les défis environnementaux en faisant appel à un ensemble varié de moyens législatifs, de méthodes et de pratiques. Nombre de ceux-ci sont bien établis dans des pays tant du Nord que du Sud, notamment l'évaluation environnementale, les initiatives locales Action 21, les stratégies de gestion de l'environnement, l'écologisation urbaine, l'agriculture urbaine et l'établissement de périmètres d'urbanisation.

Les trois exemples de réponses de l'urbanisme aux défis environnementaux donnés ci-dessous font ressortir plusieurs importants principes d'urbanisme. Le premier d'entre eux est le principe de prévention, présenté dans l'exemple provenant des Caraïbes : dans la mesure du possible, l'urbanisme vise à prévoir le changement plutôt qu'à simplement y réagir. D'autres principes importants comprennent le ralliement des divers secteurs à un unique plan d'action, l'appui aux partenariats nécessaires entre les organismes responsables pour la prise de mesures et la participation au processus de planification des intervenants directement concernés par le changement.

Le programme de renforcement des capacités d'atténuation des risques dans les Caraïbes

Les gouvernements des Caraïbes ont pris part à des activités de prévention et d'atténuation des désastres à la suite de la proclamation de la Décennie internationale de la prévention des catastrophes naturelles (1990-2000) par les Nations Unies. La Banque de développement des Caraïbes a lancé un appel pour que l'atténuation des catastrophes soit intégrée à la planification du développement.

Un centre régional pour l'atténuation des catastrophes dans les Caraïbes élabore des outils et des pratiques de gestion des risques et surveille toutes les étapes du cycle de planification. Un programme régional est mis en œuvre pour renforcer les capacités des gouvernements de la région en élaborant des initiatives exhaustives d'atténuation de la vulnérabilité aux risques grâce à l'élaboration de politiques nationales à cet égard, en créant des programmes appropriés de mise en œuvre des politiques grâce à la mise en place de cadres exhaustifs d'atténuation des risques et en concevant et en mettant en œuvre des programmes de formation et de certification en matière de bâtiments plus sûrs.

Portland (Oregon) : néo-urbanisme et cadre de vie agréables

Le Ville de Portland a réussi trois importants exploits au cours de la dernière décennie, soit d'accroître l'utilisation du transport en commun plus rapidement que la distance parcourue, de ramener le taux de consommation de terres sous le taux d'accroissement démographique et de préserver et de rehausser la production agricole (Blumenbauer, 2002). Le succès de ces initiatives repose sur des stratégies de planification soutenues par des cadres politiques et

réglementaires à tous les niveaux de l'administration municipale et par la participation et l'éducation continues du public (Blumenbauer, 2002).

La démarche de planification de Portland traduit les principes du néo-urbanisme et les politiques de croissance intelligente, qui prévoient « des régions constituées de voisinages prospères reliés par un service de transport en commun efficace et efficient, de voisinages animés, où les gens de tous les horizons peuvent se croiser et satisfaire leurs besoins » (Fregonese, 2002, p. 1). Toute une série d'objectifs oriente le cadre général de planification. L'accent est mis sur la participation des citoyens; l'aménagement du territoire; les terres agricoles et forestières; les espaces ouverts, des sites panoramiques et historiques jusqu'aux milieux naturels; le développement économique; le logement; et les problèmes touchant les rives. Ce cadre de planification exhaustif témoigne d'un intérêt envers un cadre spatial qui déborde du cœur de l'agglomération.

Dans le centre-ville, des sentiers et routes polyvalents, conviviaux, visibles et accessibles relient les parcs et les terrains de jeu. Les habitations sont prévues dans des secteurs polyvalents, ce qui favorise des voisinages diversifiés et culturellement animés. Des « zones de superposition environnementale » facilitent la protection des terres à la frange urbaine. Il s'agit d'espaces naturels le long de cours d'eau, de terres humides et de forêts et parfois de sites historiques et de ressources éducatives et culturelles. Au plan régional, le Concept de croissance 2040 désigne certains secteurs de la région pouvant servir à la croissance et au développement, limitant ainsi l'étalement urbain sur les terres humides, forêts et terres agricoles avoisinantes.

Les limites sont strictement respectées grâce au Plan de gestion fonctionnelle de la croissance urbaine, qui assure le suivi des indicateurs pour les objectifs de croissance, les politiques sur le stationnement, les zones d'emploi et zones industrielles, l'accessibilité des transports, l'abordabilité des logements et la qualité de l'eau.

Nouvelle-Zélande : Action Biodiversité Collectivité

La durabilité, la protection des ressources et la gestion de la biodiversité ont été intégrées à bon nombre de processus de planification. De façon plus particulière, l'urbanisme a commencé à encourager les plans d'aménagement intercalaire et de réaménagement des centres-villes et le long des principales voies publiques. Ces réponses visent à réduire l'utilisation de l'automobile et les émissions, à stimuler le marché pour les aménagements polyvalents et à rehausser la durabilité économique de ces initiatives essentielles.

Les efforts internationaux pour combattre le changement du climat mondial font partie intégrante de la pratique de l'urbanisme en Nouvelle-Zélande. Le programme Action Biodiversité Collectivité (ABC) sert de guide à la planification sur place de la diversité et de la préservation des ressources locales. Il répond à l'incitation internationale d'intégrer dans les faits la protection du climat et la gestion de la biodiversité au niveau des administrations et des collectivités locales. ABC vise à établir des consensus locaux en faisant le pont entre les mesures de planification locales et mondiales qui stimulent l'imagination et qui relient des idées, des ressources et des intérêts qui s'agentent.

ABC s'emploie à constituer des « réseaux d'échange de pratiques » dans divers projets partout en Nouvelle-Zélande, permettant aux citoyens, aux professionnels et aux experts de participer et de contribuer à la préservation de l'environnement de leur bio-collectivité. ABC est dirigé en partenariat avec les administrations locales et centrale pour gérer et aménager des terres généralement situées hors des territoires affectés aux ressources et à la conservation. Le projet a pour but de renforcer les capacités locales de gestion de la biodiversité, c'est-à-dire d'aider les administrations locales à renforcer leurs compétences, leurs connaissances, leurs contacts et leur expérience qui peuvent contribuer à inverser la tendance à la perte de biodiversité.

La *Loi sur l'administration locale* de 2002 oblige les administrations locales à élaborer des plans d'agglomération à long terme ainsi qu'à prévoir des résultats précis et mesurables relativement aux collectivités et à leur environnement, et à répondre de ces résultats. Ces plans se fondent sur les résultats indiqués par la collectivité aux six ans et sont un préalable nécessaire à l'intervention des administrations locales.

5.3 Résumé

Les contextes locaux pour parvenir à la durabilité environnementale varient considérablement entre les agglomérations urbaines des pays membres de l'OCDE et celles des pays en voie de développement. Une différence importante réside dans l'absence de systèmes institutionnels efficaces nécessaires à l'instauration d'une culture de bonne planification. Néanmoins, la réponse des urbanistes repose dans tous les cas sur un ensemble commun de principes et de moyens qui illustrent la naissance et l'application de nouveaux modèles de gouvernance. Il s'agit notamment de la capacité de communiquer et de travailler en collaboration avec un éventail de disciplines et d'intervenants, allant des résidents aux scientifiques jusqu'aux dirigeants.

Il importe tout autant de pouvoir comprendre le lien qui existe entre les problèmes environnementaux et les facteurs sociaux et économiques qui les alimentent et les conditionnent. Ainsi, les efforts des villes canadiennes d'Ottawa, de Toronto, de Montréal et de Vancouver en matière de transport en commun et d'aménagement du territoire ont amélioré l'accessibilité et la mobilité – deux importants objectifs sociaux – tout en appuyant des modes de développement économique plus soutenables. Cela vaut aussi pour des écosystèmes urbains de grande taille comme celui visé par le projet de mise en valeur de la rivière Don, à Toronto, et la Ceinture de verdure de la région de la capitale nationale. Ces milieux protégés contribuent grandement à la qualité de la vie urbaine sous tous ses aspects. Enfin, les projets de mise en valeur des friches industrielles s'attaquent manifestement aux problèmes d'environnement urbains tout en facilitant le développement économique et, dans bien des cas, en améliorant l'offre de logements dans les centres-villes.

6.0 Conclusions et orientations pour l'avenir

Ce survol de la pratique canadienne et internationale de la planification urbaine a permis d'identifier les points communs et les divergences dans le degré de complexité et dans l'envergure des défis posés à la planification, et dans la capacité de les relever. Nous pouvons tirer plusieurs conclusions de cet examen des pratiques de l'urbanisme.

La durabilité urbaine : bien comprise, mais imprécise

Il est évident que la durabilité est un objectif adopté et poursuivi par les villes du Canada et d'ailleurs. Il est également clair que la durabilité est un objectif imprécis pour plusieurs villes, particulièrement dans les pays en développement où l'on doit d'abord satisfaire les besoins primaires avant d'envisager vraiment la durabilité.

Des défis semblables en matière de durabilité urbaine

Les villes du monde entier doivent lutter contre les répercussions locales des tendances économiques, comme le protectionnisme, le libre-échange et la mondialisation en général. Les questions sociales comme la santé, la maladie, l'alphabétisation et la sécurité sont communes aux villes du Canada et d'ailleurs. Les questions environnementales comme l'eau potable, la gestion des déchets et la pollution de l'air sont de plus en plus complexes et exigent une attention immédiate.

Les questions et leurs réponses sont reliées

L'étude démontre que les questions sociales, économiques et environnementales sont inextricablement nouées; dans la planification des villes, il est impossible de traiter des unes en faisant abstraction des autres. Les questions et les réponses sont reliées entre elles et doivent être intégrées. De plus, les limites des compétences politiques sont généralement assez arbitraires et ont peu de relation avec la durabilité économique, sociétale et écosystémique.

Les gouvernements : essentiels, mais insuffisants

Nous ne pouvons compter sur le secteur public seulement pour relever ces défis complexes. L'avènement de partenariats intra- et intersectoriels et la mise en œuvre de leurs ressources combinées représentent une réponse réaliste aux défis de la durabilité. D'autres formes de partenariat peuvent comprendre une variété de disciplines et d'intervenants, des habitants aux scientifiques, jusqu'aux hautes instances du gouvernement. On doit aussi remarquer que ce sont les communautés – les autorités locales et les citoyens – qui dressent l'ordre du jour et qui agissent à partir de la base, « de bas en haut » pour trouver des solutions urbaines locales durables, lorsque les gouvernements supérieurs ne peuvent (ou choisissent de ne pas) agir.

Le renforcement des capacités est fondamental

Alors que les défis sont importants, plusieurs villes ont déployé des efforts très substantiels sur la voie de la durabilité urbaine. Les principes de la durabilité urbaine sont bien compris. Ce qui

semble manquer, ce sont les ressources adéquates et les moyens institutionnels, y compris la volonté et l'engagement politiques soutenus. Les contextes locaux pour atteindre la durabilité environnementale varient énormément entre les régions urbaines de l'Organisation de coopération et de développement économiques et celles des pays en développement. Une question importante est celle de l'absence des systèmes institutionnels efficaces pour mettre en application une culture de bonne planification, en particulier dans plusieurs villes des pays en développement.

La collaboration, le renforcement de l'autonomie et l'intégration

Enfin, on peut identifier trois thèmes partagés par tout le monde et associés à la réponse à la planification et à la gestion par les praticiens canadiens et étrangers. La pratique de l'urbanisme a fait des progrès en vue de l'intégration sur trois fronts principaux : 1) la collaboration, 2) le renforcement de l'autonomie par le biais du savoir et 3) la planification intégrée : politique et mise en œuvre.

6.1 La collaboration

Les cas et expériences exposés dans le présent document démontrent que la collaboration est une tendance prépondérante et plutôt fondamentale dans la planification des villes viables. Dans le contexte actuel, on pourrait définir la collaboration comme comprenant trois éléments reliés et complémentaires : les partenariats et les alliances stratégiques; la participation; et l'approche et la consultation.

Les partenariats et les alliances stratégiques sont apparus comme une réponse à plusieurs questions associées à l'incapacité d'un organisme à résoudre à lui seul des problèmes complexes. On comprend mieux que les efforts réunis sont gages de synergies et de réponses plus efficaces. Le modèle classique a été celui de l'expérience des affaires, domaine dans lequel les partenariats et les alliances sont bien établis. Plus récemment, on voit des arrangements semblables se produire entre des organismes du secteur public (p. ex., des municipalités de l'Alberta), entre des organisations des secteurs public et privé, et entre des organismes publics, privés et sans but lucratif se coalisant autour d'une question d'intérêt commun. Les possibilités et les permutations sont infinies. Les chances de succès sont élevées, à condition qu'il y ait des avantages communs en jeu, et que le pouvoir et les ressources, autant que les bénéfices, soient partagés équitablement entre les partenaires.

La participation est une composante fondamentale du processus de prise de décision en matière de durabilité. En Amérique du Nord, depuis la fin des années 60, le public s'attend à participer au processus de planification urbaine. Plus important, nous assistons à un mouvement ferme d'abandon des processus de prise de décisions axés sur les aspects techniques, pour adopter des approches plus ouvertes. Au lieu des processus orientés vers les élites, nous observons qu'on accorde plus de place à la consultation et à la participation significative du public. Voilà un cheminement qui a évolué au cours des 30 ou 35 dernières années en Amérique du Nord. Les questions d'urbanisme touchent des publics nombreux dont les intérêts et les positions sont multiples et diversifiés. La prise de décision en matière de planification doit respecter et faire

participer, de façon significative, ces intervenants. Les planificateurs éclairés comprennent que la participation dès le début du processus de planification conduit à de meilleures décisions appuyées à l'unanimité.

Il existe tout un éventail de modèles ou de styles de participation, à partir des processus qui ne sont en fait que des séances d'information ne comportant qu'une faible possibilité de vraie participation du public, jusqu'aux processus complets et significatifs de participation publique. La durabilité encourage plutôt cette dernière forme de consultation; elle assume qu'un dialogue franc et enrichissant avec de nombreux intervenants améliorera la compréhension des questions urbaines complexes, fournira des indices vers des solutions possibles et entraînera l'accord général avec les décisions de mise en œuvre.

Bien que ce modèle plus perfectionné et plus ouvert soit généralement bien établi au Canada, aux États-Unis et en Europe de l'Ouest, nous pouvons observer différents niveaux de participation dans les pays en développement. C'est un reflet de la tradition et des attentes culturelles des habitudes de l'exercice du pouvoir et de la prise de décisions établies depuis longtemps. En général, une approche complète de la durabilité sous-entend que la communauté, ses résidents et ses intervenants ont la possibilité d'apporter leur contribution significative au processus de prise de décision.

Et nous en arrivons au troisième point de notre exposé : *la consultation et le rayonnement*. Il est essentiel mais non suffisant d'offrir aux intervenants des occasions de s'exprimer.

Traditionnellement, les urbanistes se sont conformés aux exigences de publiciser une question de planification urbaine et de tenir une rencontre publique pour en discuter. Comme la réunion légiférait sur les exigences, cette approche passait évidemment à côté d'une véritable consultation. Cette stratégie traditionnelle semble avoir cédé le pas à des programmes de consultation plus complets, en répondant aux attentes de plus de responsabilité et d'une plus grande transparence dans les processus de prise de décisions.

Pour aller plus loin, nous prétendons qu'une stratégie plus dynamique est nécessaire pour rejoindre les couches marginalisées et souvent privées de leurs droits de nos communautés. Ces personnes peuvent être des immigrants ne maîtrisant pas toujours leur nouvelle langue, des gens qui sont effrayés à l'idée de déranger ou qui n'ont simplement aucune expérience à l'égard des représentants de l'autorité, de la planification urbaine et de la planification durable, et des gens qui se sentent inconfortables ou qui éprouvent de la difficulté à accéder au processus de consultation publique. Les urbanistes des grandes régions métropolitaines cosmopolites du Canada possèdent des années d'expérience dans les programmes d'approche, y compris un personnel multilingue et de l'information publiée en plusieurs langues. L'utilisation d'outils de communication perfectionnés comme l'information par Internet et les sites de commentaires contribuera à améliorer le processus de consultation. D'autres stratégies complémentaires peuvent comprendre des ateliers avec animateurs, des charrettes de conception, des exercices d'élaboration de visions, des comités consultatifs et des groupes de travail conjoints de la ville et de sa communauté sur des questions de durabilité.

Bien que ces mesures représentent des réponses importantes et valables, le véritable défi, c'est de créer et de maintenir une relation continue basée sur la confiance, le respect mutuel, le besoin

d'échange mutuel de savoir entre les urbanistes et les différents publics - la planification par interaction, comme l'appellerait Friedmann (1973), une prise de décision partagée et une planification en collaboration, selon Healey (1998). Les urbanistes doivent éviter les contacts épisodiques en fonction de projets particuliers avec les intervenants. Nous recommandons plutôt aux planificateurs d'assurer une présence communautaire soutenue par le biais de rencontres de cuisines, de bureaux de quartier et d'une présence soutenue dans la communauté.

6.2 Le renforcement de l'autonomie par le biais du savoir

Jusqu'ici, nous avons démontré le besoin d'une véritable participation aux activités de planification de la durabilité urbaine. Maintenant nous nous proposons d'explorer les façons dont les urbanistes et les intervenants – en fait, quiconque ayant un intérêt pour la durabilité urbaine – peuvent renforcer leur autonomie. La clé du renforcement de l'autonomie repose sur l'amélioration de l'accès à l'information et de son utilisation. Nous envisageons le renforcement de l'autonomie par le biais du savoir produit et communiqué par trois moyens : l'utilisation des nouvelles technologies, la recherche, et les suivi et évaluation.

Les nouvelles technologies, l'Internet en particulier, ont été utilisées comme des outils importants d'approche, d'éducation, de collecte de commentaires sur des questions et des propositions de planification, et de recherche sur les tendances urbaines. La technologie a aussi servi à repérer et à gérer les données par le biais de logiciels de bases de données, de systèmes d'analyse géo-référencés comme le Système d'information géographique (SIG), et de systèmes automatisés de délivrance de permis, pour n'en nommer que quelques-uns. Ces outils contribuent au renforcement de l'autonomie parce qu'ils permettent l'accès rapide et généralement sans obstruction à de vastes sources d'information. Lorsque ces outils sont bien gérés, les consommateurs d'informations peuvent devenir des citoyens avertis et donc mieux équipés pour défier, autant que pour appuyer, les initiatives de planification de la durabilité urbaine.

En général, on manque rarement d'information en matière de durabilité ou de planification urbaine. Cependant, il y a la question de l'équité d'accès à la technologie dont on doit tenir compte; contrairement à la croyance populaire, tout le monde n'est pas branché sur l'Internet. Plusieurs membres de communautés ne possèdent pas les moyens financiers ou le niveau d'alphabétisation nécessaires pour tirer parti de ces technologies avancées de l'information. Nous devons alors tenir compte de la division qui existe entre les communautés qui possèdent la technologie de l'information et celles qui en sont privées. De plus, bien qu'il existe une abondance d'information, encore faut-il l'interpréter de façon sélective, l'ordonner et la replacer dans son contexte. Il existe aussi le problème très concret de la mésinformation qui conduit au malentendu, aux fausses hypothèses, et aux mauvaises décisions. Il est évident que les technologies de l'information améliorent les programmes de recherche. Les urbanistes peuvent scanner des rames d'informations, de rapports et de données à un coût minimal et sans délais. Les planificateurs et les intervenants ont accès à de l'information sur les meilleures pratiques, les innovations, et les problèmes rencontrés dans la planification des communautés viables. L'information peut être échangée, et la banque de savoir améliorée, par des efforts continus de recherche qui donnent corps aux travaux en question.

Enfin, nous observons un intérêt croissant pour *le suivi et l'évaluation* des efforts de durabilité urbaine. Le suivi consiste dans le repérage régulier et continu des tendances et des modèles qui sont basés sur des indicateurs – des données d'information quantitatives et qualitatives.

L'évaluation comprend l'examen et l'analyse de ces tendances pour juger du progrès accompli (ou du contraire) dans les politiques, programmes et projets. Les villes tiennent à savoir si et de quelle façon leur développement est durable. La transmission de données sur la durabilité a reçu une attention considérable au cours de la dernière décennie, grâce aux modèles élaborés par la Société canadienne d'hypothèques et de logement en collaboration avec Environnement Canada (Programme des indicateurs de communauté durable), le Système de suivi de la qualité de vie de la Fédération canadienne des municipalités, et la recherche révolutionnaire de Maclaren (1996a, 1996b) sur les indicateurs de durabilité. Sur le plan municipal, nous observons des travaux innovateurs dans des villes canadiennes comme Hamilton (Vision 2020), Calgary, Edmonton et Vancouver. Le défi est d'intégrer les processus de suivi et d'évaluation comme des composantes fondamentales de la planification urbaine durable.

6.3 La planification intégrée

Et nous en arrivons à la troisième composante de la triade de la planification urbaine durable : la planification intégrée. Dans le présent document, nous avons démontré qu'on ne peut aborder la durabilité au coup par coup ou de façon fragmentaire. La planification urbaine durable exige des approches concertées, basées sur une compréhension de l'interdépendance complexe et dynamique entre les systèmes économiques, sociaux et environnementaux.

Les urbanistes ont accompli des progrès sur la voie de la planification intégrée de plusieurs façons. En commençant par la définition des problèmes, tel que mis en évidence par les approches aux questions du logement et des sans-abri, du développement de zones désaffectées et de l'intensification de l'utilisation du sol, les planificateurs cernent les problèmes en tenant compte de plusieurs questions à la fois. En définissant le problème de façon à reconnaître les relations intersectorielles entre les facteurs qui contribuent au problème, les solutions sont plus facilement élaborées de façon à tenir compte de différents facteurs. La Province de l'Ontario, la Ville de Cambridge et les Villes de Vancouver, de Montréal et de Québec sont des chefs de file à cet égard.

Par exemple, l'approche traditionnelle à la question des sans-abri qui ne tenait compte que de l'urgence de pourvoir à la nourriture et au logement était manifestement inadéquate. Cependant, en considérant les facteurs économiques en jeu dans la fourniture de logements à prix abordable, une stratégie de planification du sans-abrisme efficace comprend à la fois des mesures de soutiens sociales et économiques pour les sans-abri, et des outils et des incitatifs économiques et politiques pour aménager des infrastructures physiques de logements à prix abordable. Ici, les exemples de Saskatoon et de Winnipeg nous viennent à l'esprit.

La planification intégrée dans ce contexte comprend également la coordination de différentes disciplines, professions et organisations. Comme l'ont démontré les cas exposés dans le présent document, les impacts individuels et cumulatifs des questions économiques, sociétales et environnementales exigent la concertation et l'intégration significative des efforts. Cela peut être

soutenu par le biais de structures organisationnelles comme des équipes de projets particuliers, des détachements et échanges de personnel, et des nominations conjointes entre les organismes. Citons-en pour exemples, entre plusieurs autres, le Plan de développement intégré (PDI) d'Afrique du Sud, le Projet de planification et d'aménagement intégré de la communauté urbaine de Port of Spain, Trinidad, la planification relative aux bassins versants de l'Ontario, et l'initiative de gestion de la croissance de la région de Vancouver.

De plus, la planification intégrée signifie également veiller à ce que les questions de durabilité, dans toute leur complexité et leur richesse, soient prises en compte dès le déclenchement des processus de planification et de prise de décisions. On a déjà abordé cette tendance lorsqu'on a tenté de définir l'« environnement ». Maintenant, la définition de l'environnement, dans certains processus de planification et de gestion, comprend les éléments biophysiques, sociaux et économiques, facilitant ainsi l'intégration conceptuelle. On y est parvenu en « moussant » ou en tenant compte des questions environnementales plus tôt dans le processus de prise de décisions. Les processus de participation du public sont également mis en œuvre plus tôt et tout au long des processus de planification et de gestion. Cette façon de faire donne plus de chances à l'intégration de se manifester par le biais de la prise en considération précoce des options de rechange, avant que les décisions ne soient prises et ne deviennent irrévocables.

Les récents développements conceptuels entourant la durabilité illustrent ce mouvement vers l'intégration. Gibson (2002) a élaboré sept principes de durabilité pour orienter les applications pratiques. Ces principes comprennent l'intégrité, la convenance et l'opportunité, l'efficacité, la démocratie et la civilité, la prudence et l'intégration à long terme. Le projet d'une Europe viable se sert d'un modèle qui définit la durabilité comme composée de quatre dimensions : sociale, économique, environnementale et institutionnelle (la dimension institutionnelle comprend non seulement les organismes, mais aussi les mécanismes et les orientations); c'est ce qui est décrit comme le prisme de la durabilité (Spangenberg, 2004).

Enfin, on remarque que les urbanistes ont amorcé la transition critique de la prise en considération de la durabilité vers l'action et la mise en œuvre. Les planificateurs apprennent au sujet de la durabilité en facilitant, surveillant et évaluant les politiques, programmes et projets qui sont propices à la réalisation du concept de durabilité. Ils tirent des leçons de leurs expériences.

6.4 Les résultats

Dans le présent document, nous avons démontré l'importance de trois thèmes lorsqu'on approche et qu'on traite de la durabilité urbaine : la collaboration, le renforcement de l'autonomie et l'intégration. Nous nous pencherons maintenant sur ce qui exige une attention particulière pour soutenir la durabilité.

La collaboration

- Identifier et laisser place aux intervenants démontant un intérêt pour, et dont les intérêts peuvent être touchés par, la planification de la durabilité urbaine.

- Créer et maintenir des partenariats et des alliances stratégiques, d'ordre multisectoriel, pour faire face aux défis complexes de la durabilité.
- Élaborer et mettre en œuvre, de façon constante, des programmes de consultation qui procurent des occasions de participer sérieusement aux processus de prise de décisions.
- Établir le dialogue avec les intervenants de la collectivité marginalisés ou privés de leurs droits bien qu'ils aient un point de vue à faire valoir et des renseignements à partager à propos des dossiers de planification.

Le renforcement de l'autonomie

- Rendre les technologies de l'information facilement accessibles aux intervenants de la communauté.
- Rendre les conclusions de la recherche plus accessibles et facilement échangeables. Par exemple, les données statistiques nationales devraient être disponibles à un prix plus abordable.
- Instruire et orienter les intervenants et décideurs au sujet des concepts de durabilité et d'urbanisation viable.
- Intégrer le suivi et l'évaluation comme des composantes fondamentales des processus de prise de décisions en matière de durabilité.

L'intégration

- Reconnaître l'interdépendance qui existe entre les variables économiques, sociétales, environnementales et institutionnelles.
- Incorporer les questions et objectifs de durabilité dès le début des processus de prise de décisions.
- Favoriser les efforts de recherche interdépendants pour mieux comprendre les agents, mécanismes et processus qui fonctionnent le mieux.
- Concevoir des structures organisationnelles qui facilitent l'intégration des différentes disciplines et professions et des principaux acteurs.

Bibliographie

- Access Calgary (2004). *Access Calgary* [document électronique]. Calgary. Access Calgary. Visionné sur le Web le 20 mars 2004 : <http://www.accesscalgary.ca/>
- Andrew, C. et Morrison, J. (2002). Infrastructure. Dans *Urban policy issues – Canadian perspectives*. (éd.) Fowler, E.P. et Siegel, D. 2^e édition. Toronto : Oxford University Press
- Armstrong, R. (2002). *Reurbanisation in Perth: East Perth and Subico Contributing to a Growing Trend Towards a more Sustainable Perth*. *State Sustainability Strategy*, Gouvernement de l'Australie-Occidentale.
- Armstrong, R. (2002). *Livable Neighborhoods: Guiding New Developments for a More Sustainable Urban Future*. *Sustainability Strategy*, Gouvernement de l'Australie-Occidentale.
- Austin, C., Flux, D., Ghali, L., Hartley, D., Holinda, D., McClelland, R. et al. (2001). *A place to call home: Final report of the elder friendly communities report* Calgary, Alberta : Direction des personnes âgées, Direction générale des services de soutien à la famille et à la collectivité, Ville de Calgary.
- Bourne, L.S. (2000). *Urban Canada in transition to the twenty-first century: trends, issues and visions*. Dans *Canadian Cities in Transition: The Twenty-First Century*. 2^e édition. (éd.) Bunting, T. et Filion, P. Toronto : Oxford University Press
- Bourne, L. et Rose, D. (2001). The changing face of Canada: The uneven geographies of population and social change. *The Canadian Geographer*, 45, 105-120.
- Bourne, L.S. (2004). *Beyond the new deal for cities: confronting the challenges of uneven urban growth*. *Research Bulletin #21*. Toronto: Centre des études urbaines et communautaires, Université of Toronto
- Blumenbauer, E. (2000). *Portland: Ground Zero in the Livable Communities Debate*. The Politics of Place [document électronique] Chicago: Congress of New Urbanism. Visionné sur le Web le 20 mars 2004. (www.cnu.org).
- Colombie-Britannique, Gouvernement de la (1999). *Supportive housing for seniors: a policy and bylaw guide* Victoria : Ministère des affaires municipales, Gouvernement de la Colombie-Britannique.
- Community Development and Participation in Sustainable Planning: Wanghai, Hong Kong Governance and Scale Relations: Planning for Socio Political and Local Economic Development Rescaling: Chine (<http://www.worldbank.org>).
- Cursey, M. (2003). *Six Tools for Developing and Operating a Regional Biodiversity Forum*. Développement des ressources humaines Canada. Initiative nationale pour les sans-abri. *Étude de cas communautaire*. (<http://www21.hrdc-drhc.gc.ca>).
- Dillon Consulting & The Corporation of the City of Windsor (2003). *Accessibility study for the City of Windsor* Windsor: Dillon Consulting et la Corporation de la Ville de Windsor
- Douglas, D.J.A. (1994). *Community economic development in Canada*. Volume un. Toronto : McGraw-Hill Ryerson
- Draper, D. (2002). *Our environment : a Canadian perspective*. 2^e édition. Scarborough, Ontario : Nelson Thomson

- Enyedi, G. (2002). Social sustainability of large cities. *Ekistics*, 412, 142-144.
- Fédération canadienne des municipalités (2000). *Une stratégie nationale pour le logement abordable*, Ottawa.
- Fédération canadienne des municipalités et Arundel, C. (2003). *Falling behind: our growing income gap*, Ottawa.
- Fowler, E.P. et Hartmann, F. (2002). City environmental policy: connecting the dots. Dans *Urban policy issues – Canadian perspectives*. 2^e édition. (éd.) Fowler, E.P. et Siegel, D. Toronto: Oxford University Press.
- Fregonese, J., L. Peterson et C. Nelson. (2002). *Correcting The Record: Comparing Development Policy In Portland, Oregon and Atlanta, Georgia*. Chicago: Congress of New Urbanism. Visionné sur le Web le 20 mars 2004 (www.cnu.org)
- Friedman, A. (2001). *The grow home*. Toronto: McGill-Queen's University Press
- Friedmann, J. (1973). *Retracking America: a theory of transactive planning*. Garden City, NJ: Doubleday-Anchor
- Gibson, R.B. (2000) Spécification des critères de décision axés sur la durabilité et analyse de leurs incidences sur la détermination de l'« importance » dans l'évaluation environnementale, Collection de monographies en recherche et développement de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale. Ottawa, Agence canadienne d'évaluation environnementale. www.ceaa-acee.gc.ca/015/0002/0009/title_f.htm
- Government of West Australia. *Livable Neighborhoods: Guiding New Developments for a More Sustainable Urban Future*. Perth, Gouvernement de l'Australie-Occidentale. Visionné sur le Web le 18 mars 2004. (www.sustainability.dpc.wa.gov.au).
- Grant, J. (2000). Planning Canadian cities : context, continuity and change. Dans *Canadian Cities in Transition : The Twenty-First Century*. 2^e édition. (éd.) Bunting, T. et Filion, P. Toronto: Oxford University Press
- Gullison, L. (2004). *Quantifying universal design: a program for implementation* Ottawa: Société canadienne d'hypothèque et de logement.
- Healey, P. (1998). *Building institutional capacity through collaborative approaches to urban planning*, *Environment and Planning a* 30, 1531-1546.
- Hulchanski, D. n.d. *Homelessness in Canada*. [document électronique]. Toronto: Raising the Roof. Visionné sur le Web le 15 mars 2004. www.raisingtheroof.org/lrn-home-QandA-index.cfm
- Hunsley, D. (1999). Dans *Reforming social policy: Changing perspectives on sustainable human development* (éd.) D.Morales-Gómez, J. Moher, et N. Tschirgi, (Ottawa : Centre de recherches pour le développement international).
- ICLEI. (2002) *Cities for Climate Protection Campaign*. Étude de cas 84. Johannesburg, Afrique du Sud
- Kingston, Ville de (2004). Direction du logement de la Ville de Kingston. Visionné sur le Web le 18 mars 2004. <http://www.cityofkingston.ca/residents/housing/>
- Kitchen, H. et Slack, E. (2004). Étude spéciale : de nouvelles options de financement pour les gouvernements municipaux. *Revue fiscale canadienne*. 51(6). 2216-2277

- Lee, J. (2002). *Visioning diversity: Planning Vancouver's multicultural communities*. Thèse non publiée. Waterloo, Ontario: École d'urbanisme de l'Université de Waterloo.
- Lee, K. (2000). *La pauvreté urbaine au Canada : Un profil statistique*. Ottawa : Conseil canadien de développement social.
- Liverpool City Council. (2002) *Liverpool City Council Corporate Housing Strategy 2003-2006*. Visionné le 18 février 2004 sur le site Web de la Ville de Liverpool, R.-U. (<http://www.liverpool.gov.uk>)
- Liverpool City Council. (2002) *Key Challenges: What the Key Issues are*. Liverpool, R.-U. Visionné le 18 février 2004 sur le site Web de la Ville de Liverpool, R.-U. (<http://www.liverpool.gov.uk>).
- Liverpool City Council. (2002) *Neighborhood Renewal Strategy*. Liverpool, R.-U. Visionné le 18 février 2004 sur le site Web de la Ville de Liverpool (<http://www.liverpool.gov.uk>).
- Maclaren, V. (1996a). *Developing indicators of urban sustainability: A focus on the Canadian experience*. Toronto: Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales.
- Maclaren, V. (1996b). Urban Sustainability Reporting. *Journal of American Planning Association*, 62:184-202.
- Metropolitan action committee on violence against women and children (2004). Metropolitan Action Committee on Violence Against Women and Children. Visionné sur le Web le 18 mars 2004. <http://www.metrac.org/>
- Ministère des Affaires municipales de l'Ontario (2000). *Brownfields showcase*. Toronto : Gouvernement de l'Ontario
- Mokit, M (2000). *Community Participation in Solid Waste Management of Khaka City – A Case of Kalabagan*.
- Mohammed, A. (2002) *Building Capacity for Community and Participatory Planning in East Port Of Spain*. Canadian Institute of Planners. Latin America and Caribbean Participatory Planning Programme
- Montréal, Ville de. (2003)**. Plan d'urbanisme de Montréal: concours d'idées du plan d'urbanisme – synthèse des résultats. **Service du développement économique et du développement urbain, Direction du développement urbain, Division des politiques et du Plan d'urbanisme. Ville de Montréal.**
- Nelson, J.G. (2003). Rural Sustainability in Canada and elsewhere: A Historic and Civics Perspective, *Environments*, 31(2), 73-98.
- Olson, S. (2000). Form and energy in the urban built environment. Dans *Canadian Cities in Transition: The Twenty-First Century*. 2^e édition. (éd.) Bunting, T. et Filion, P. Toronto: Oxford University Press
- Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). (2003). *Examen territorial de l'OCDE de Montréal. L'Observateur de l'OCDE*. Paris : OCDE.
- Ordre des urbanistes du Québec. (2003). *Urbanité*, (2), (2): 49-52.
- Price, T. (2002). Sustainable cities. Dans *Urban policy issues – Canadian perspectives*. 2^e édition, (éd.) Fowler, E.P. et Siegel, D. Toronto: Oxford University Press.

- Prince, J. (2002) *Reclaiming our Streets: Pedestrian Initiatives in Perth*. Australie-Occidentale, Gouvernement de l'Australie-Occidentale.
- Rahman, G. et Tariquzzaman, S. (n.d.). *Squatter Settlement On The Flood Protection Embankment In Dhaka City*. Department of Urban and Regional Planning. Bangladesh University of Engineering and Technology.
- Ressources naturelles Canada. (2002). *Coastal Zone*. Gouvernement du Canada. Visionné le 15 mars 2004 sur le site Web www.adaptation.nrcan.gc.ca.
- Richmond, Ville de (2002). *Affordable seniors supportive housing design guidelines* : Ville de Richmond.
- Roseland, M. (1998). *Toward sustainable communities: Resources for Canadians and their governments*. Île Gabriola, Colombie-Britannique: New Society Publishers
- Safer Calgary (2000). *Safety in numbers: Calgary's safety measurement indicators report for 2000* Calgary: Safer Calgary.
- Saskatoon Housing Initiative Partnership (2004). *Saskatoon community plan for homelessness and housing: 2003 update*. Saskatoon, Saskatchewan: Partenariat pour une initiative de logement. Visionné sur le Web le 19 mars 2004. <http://www.shipweb.org/index.html>
- Scott, K., Smith, P., et Ross, D. (2000). *Données de base sur la pauvreté au Canada*. Ottawa : Conseil canadien de développement social.
- Seidle, F. L. (2002). *The Federal Role in Canada's Cities: Overview of Issues and Proposed Actions*. Réseaux canadiens de recherche en politiques publiques.
- Senecal, G.; Annick, G. et Bénard, J. (2002). *Portrait des pratiques communautaires et locales en revitalisation urbaine et sociale sur le territoire de l'île de Montréal*. INRS-Urbanisation, Culture et Société et le Centre d'intervention pour la revitalisation des quartiers (CIRQ).
- Smith, P.J. (2000). Suburbs. Dans *Canadian Cities in Transition : The Twenty-First Century*. 2^e édition. (éd.) Bunting, T. et Fillion, P. Toronto : Oxford University Press.
- Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL), 2003. *Études de cas portant sur la densification résidentielle – Initiatives municipales*. Ottawa : Société canadienne d'hypothèques et de logement. Visionné sur le Web le 30 mars 2003 : http://www.cmhc-schl.gc.ca/fr/amquablo/masadedu/amcodu/amcodu_004.cfm
- Société canadienne d'hypothèques et de logement, Fédération canadienne des municipalités, Association canadienne des constructeurs d'habitations et Association canadienne d'habitation et de rénovation urbaine (2004). *Abordabilité et choix aujourd'hui*. Ottawa : Société canadienne d'hypothèques et de logement. Visionné sur le Web le 20 mars 2004. <http://www.landcentre.ca/lcframeweb.cfm?ID=3282>
- Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL). 2003. Programme de réhabilitation de terrains abandonnés en milieu urbain - Revi-Sols. *Études de cas portant sur la densification résidentielle – Initiatives municipales*. Ottawa : Société canadienne d'hypothèques et de logement. Visionné sur le Web le 30 mars 2003. http://www.cmhc-schl.gc.ca/fr/amquablo/masadedu/amcodu/amcodu_006.cfm
- Société Radio-Canada (2002). Site Web. Article portant sur la pollution atmosphérique, risque majeur pour la santé des Canadiens. Toronto. Article visionné le 29 mars 2004 www.cbc.ca/stories/2002/06/07/consumers/smog_020607

- Spangenberg, J. (2004). Friends of the Earth Europe. Site Web visionné le 2 avril 2004. www.foeeurope.org/sustainability/sustain/t-content-prism.htm
- Springer, Sabine. (2000). Homelessness: A proposal for a global definition and classification. *Habitat International*. 24 : 475-484.
- Statistique Canada (2003a). *Peuples autochtones du Canada: un profil démographique*. Ottawa: Statistique Canada.
- Statistique Canada (2003b). *Portrait ethnoculturel du Canada: une mosaïque en évolution*. Ottawa : Statistique Canada.
- Statistique Canada (2002). *Profil de la population canadienne: où vivons-nous*. Ottawa: Statistique Canada.
- Stren, R. et Polèse, M. (2000). Understanding the new sociocultural dynamics of cities: comparative urban policy in a global context. Dans Polèse, M et Stren, R. (éd.), *The social sustainability of cities: diversity and the management of change*. Toronto : Presses de l'Université de Toronto.
- Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie (TRNEE), 2003. *Réhabiliter le passé, construire l'avenir : une stratégie nationale des sites urbains réhabilitables pour le Canada*. Ottawa : TRNEE. Site Web visionné le 29 mars 2004 http://www.nrtee-trnee.ca/fre/programs/Current_Programs/Brownfields_Strategy/SOD_Brownfield-Strategy/SOD_Brownfield-Strategy_F.pdf
- Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie (TRNEE), 2003. *L'état du débat - la qualité de l'environnement dans les villes canadiennes – le rôle du gouvernement fédéral*. Ottawa : TRNEE. Site Web visionné le 29 mars 2004. http://www.nrtee-trnee.ca/fre/programs/Current_Programs/Urban_Sustainability/Urban-SOD-Report/Urban_SOD_French.pdf
- Tomalty, R. (2003). *Études de cas portant sur la densification résidentielle : Initiatives municipales. Série socioéconomique 04-002*. Ottawa : Société canadienne d'hypothèques et de logement.
- Tomlinson, R. (2001). Housing policy in a context of HIV/AIDS and globalisation, *International Journal of Urban and Regional Research* 25(3): 649 - 657.
- Toronto, Ville de (1999). *Building a city for all ages: final report of the seniors' task force* Toronto.
- Toronto, Ville de (2003). *Toronto report card on housing and homelessness 2003* Toronto.
- Tyler, M.E. (2000). The ecological restructuring of urban form. Dans *Canadian Cities in Transition*. 2^e édition. (éd.) Bunting, T. et Filion, P. Toronto : Oxford University Press
- UN Earth Summit +5. (1995). *Success Stories From Bangladesh: Urban Squatters Resettlement Project: Rehabilitation and Community Support And Services to the Urban Poor*. New York.
- Vancouver, Ville de (2004). Southeast False Creek ODP Supplement. [Document électronique] Vancouver, Colombie-Britannique. Vancouver, Ville de. Visionné sur le Web le 20 mars 2004. (<http://www.city.vancouver.bc.ca/commsvcs/southeast/documents/Feb21commentsheetanalysis.pdf>)

- Victoria, Ville de (2004). *Initiative pour les sans-abri*. Victoria, Colombie-Britannique.
Visionné sur le Web le 20 mars 2004.
http://www.city.victoria.bc.ca/cityhall/currentprojects_homelessness.shtml
- Wake Carroll, B. (2002). Housing policy in the new millennium: the uncompassionate landscape. Dans *Urban policy issues – Canadian perspectives*. (éd.) Fowler, E.P. et Siegel, D. 2^e édition. Toronto : Oxford University Press
- Windsor Accessibility Advisory Committee (2003). *WAAC news* Windsor: Comité consultatif de l'accessibilité de la Ville de Windsor.
- Winnipeg, Ville de (2003). *First steps: municipal aboriginal pathways*