

2014

Actes du colloque

QUELLES
RECHERCHES POUR QUELLE
ACTION PUBLIQUE?
LES DÉFIS D'UNE PRISE DE
DÉCISION MIEUX INFORMÉE

**« Les politiques publiques en urbanisme
et en transport : innovations et enjeux
de recherche »**

Par *Gérard Beaudet, Patrick Kilfoil
et Jean-Philippe Meloche*

Pour citer cet article : Beaudet, G., P. Kilfoil et J.-P. Meloche (2014). « Les politiques publiques en urbanisme et en transport : innovations et enjeux de recherche », *Télescope, Actes du colloque - Quelles recherches pour quelle action publique? Les défis d'une prise de décision mieux informée*, Québec, 27 septembre 2013, p. 83-100,
www.telescope.enap.ca/Telescope/docs/Index/Actes/Tel_hs_2014_Beaudet_Kilfoil_Meloche.pdf

DÉPÔT LÉGAL
BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC, 2014
BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES CANADA, 2014

ISSN 1929-3348 (en ligne)

Le choix des thèmes et des textes de *Télescope* fait l'objet d'une réflexion collégiale de la part des membres de L'Observatoire. Avant publication, tout article est soumis à un comité composé d'universitaires qui évalue son acceptabilité. En cas de controverse sur un article ou sur une partie d'un article, l'auteur est avisé. La révision linguistique est obligatoire. Elle est assurée par les services spécialisés de l'ENAP. La reproduction totale ou partielle de *Télescope* est autorisée avec mention obligatoire de la source. Les professeurs d'établissements d'enseignement ne sont pas tenus de demander une autorisation pour distribuer des photocopies.

Les numéros réguliers de la revue *Télescope* sont indexés dans EBSCO, Repère et Érudit (www.erudit.org/revue/telescope)

Télescope bénéficie du soutien financier de l'ENAP et du gouvernement du Québec.

LES POLITIQUES PUBLIQUES EN URBANISME ET EN TRANSPORT : INNOVATIONS ET ENJEUX DE RECHERCHE

Par **Gérard Beaudet**, Professeur, Université de Montréal

gerard.beaudet@umontreal.ca

Patrick Kilfoil, Étudiant, Université de Montréal

patrick.kilfoil@umontreal.ca

Et **Jean-Philippe Meloche**, Professeur adjoint, Université de Montréal, Chercheur,
Centre interuniversitaire de recherche en analyse des organisations (CIRANO)

jean-philippe.meloche@umontreal.ca

■ INTRODUCTION

La réalisation, depuis plus d'une décennie, de plusieurs recherches en partenariats stratégiques menées dans le cadre des programmes des organismes subventionnaires – notamment le CRSH, le FQR et le CFQCU – pourrait donner à penser que s'est récemment développée une meilleure articulation des préoccupations et des réflexions entre des chercheurs exerçant dans les universités et des acteurs des milieux responsables des politiques et programmes publics. Est-ce bien le cas?

Dans une lettre collective parue dans *Le Devoir* (Beaudet et autres, 2013), six universitaires déploraient que le Québec ait disparu de l'horizon de la recherche en de nombreux domaines, au moment même où plusieurs professeurs et fonctionnaires de carrière partent pour la retraite, au risque d'une dilapidation d'un héritage pas toujours bien assumé, et ce, au profit d'études internationales et comparatives. Sans nier l'importance de telles mises en perspective et tout en faisant valoir la nécessaire autonomie de la recherche, ces universitaires souhaitaient la création de lieux et de programmes de recherche mieux à même d'alimenter les réflexions menées dans l'administration publique en regard des grands enjeux auxquels la société québécoise est confrontée.

Ce constat reflète-t-il ce qui se passe en urbanisme et en aménagement du territoire? Répondre à cette question est malaisé pour des motifs qui sont propres à l'urbanisme et à d'autres domaines professionnels intéressés par l'action territoriale. D'une part, parce que les politiques urbaines ne sont pas réductibles aux politiques d'urbanisme; les recherches et études en urbanisme ne sauraient en conséquence apporter de réponses satisfaisantes à l'ensemble des enjeux que pose l'urbanisation. D'autre part, parce que le statut et l'intérêt de ces recherches et de ces études sont difficiles à cerner. S'agit-il en effet de recherches *en*, *pour* ou *sur* l'urbanisme, et en quoi se distinguent-elles des études urbaines (Scherrer, 2010 et 2013)? Et en quoi les résultats de ces recherches et de ces études peuvent-ils influencer les pratiques d'urbanisme¹ aussi bien que les politiques d'urbanisme déployées en amont?

Cela étant dit, comment recherche universitaire et politiques publiques se sont-elles articulées et quels sont, de nos jours, les principaux enjeux susceptibles de fonder une telle articulation, si tant est qu'elle soit possible et viable?

Cet article se divise en trois parties. La première propose un bref retour sur les années 1960 et 1970, qui auront constitué une période de grands bouleversements sociétaux et urbains. La deuxième présente trois concepts innovants issus de la recherche sur les politiques publiques en urbanisme au cours des dernières années. Ces trois concepts, qu'on subordonne ici aux impératifs du développement durable, sont ceux des villes résilientes, de la revitalisation urbaine et de la mobilité durable. La troisième et dernière partie de l'article s'interroge sur l'impact de ces concepts innovants et de la recherche universitaire sur la pratique de l'urbanisme au Québec et sur l'énonciation de politiques en urbanisme et de politiques urbaines.

¹ Fischler (2012, p. 13) soutient que « most progress in planning comes from innovations on the part of creative people in the field. The task of researchers is to help assess these innovations and diffuse the most promising ones ». Au surplus, ajoute-t-il, « to a certain extent, the demands of academic research are contrary to the needs of practice, and greater methodological rigor often comes at the expense of practical relevance ».

■ LES ANNÉES 1960 ET 1970 : LES LEGS DE LA RÉVOLUTION TRANQUILLE

Le Québec de la Révolution tranquille inaugure plusieurs chantiers auxquels l'État québécois s'était jusqu'alors peu ou pas intéressé. Celui de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire fut du nombre. Diverses réalisations marquantes ont témoigné, dès les années 1960, de la volonté de l'État québécois d'assumer un leadership certain en regard de la modernisation de l'établissement humain. Les travaux du Bureau d'aménagement de l'Est du Québec, menés de 1963 à 1966, constitueront, de ce point de vue, un exercice phare et un laboratoire exceptionnel pour plusieurs jeunes professionnels et technocrates (Simard, 2009).

L'année même du lancement de ces travaux, le gouvernement Lesage mettait sur pied la Commission provinciale d'urbanisme, dont la présidence était confiée à l'urbaniste Jean-Claude La Haye, qui avait également participé à la création de l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal en 1961. Soumis en 1968, le rapport La Haye proposait réformes administratives et outils devant permettre à l'État et à ses mandataires – en l'occurrence ici les municipalités – de remplir leurs missions.

Mais, contrairement à ce qui s'est passé en éducation à la suite du dépôt du premier tome du rapport Parent, il faudra attendre plus d'une décennie avant que ne soit adoptée une Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Comment expliquer ce décalage?

Dans un texte de 1962, le sociologue Yves Martin (1962) soulignait que, si les travaux d'urbanisme, essentiellement descriptifs, étaient relativement nombreux depuis la fin des années 1950², on devait en revanche déplorer l'absence presque totale d'études d'ensemble sur l'urbanisation. Le politologue Léon Dion (1998) rappelait, quant à lui, que les intellectuels du tournant des années 1950 « ne se préoccupent guère de science, de technologie et d'urbanisation » (p. 55). Plus récemment, Daniel Latouche (2010) soutenait que « [c]e qui frappe à la lecture [de textes publiés dans les années 1961-1966], c'est la place somme toute secondaire occupée par la ville et la question urbaine en général dans la Révolution tranquille » (p. 248). Pour Latouche, « [l]a Révolution tranquille n'a que faire de la "question" urbaine » (p. 255). En fait, poursuit-il, « l'urbanisme [a été] absent du laboratoire urbain québécois de la période » (p. 251).

Or, faut-il le rappeler, le Québec connaissait alors de profonds bouleversements urbains, que favorisait la démocratisation du crédit hypothécaire et de l'accès à l'automobile, et s'apprêtait à lancer plusieurs chantiers immobiliers et infrastructurels qui transformeraient radicalement le cœur des principales agglomérations, aussi bien que leurs périphéries.

Ce désintérêt explique en partie l'orientation donnée à la mission de l'Institut d'urbanisme dans les années qui ont suivi sa fondation. Contrairement à l'Institut de recherche en droit public, également fondé par Paul Gérin-Lajoie en 1961, le premier est en effet rapidement devenu quasi exclusivement un lieu de formation professionnalisante. Le fait que l'État, ses ministères ou d'autres organismes ne lui aient pas confié de mandats de recherche, combiné au statut de plusieurs des professeurs qui étaient également des praticiens, rend compte du recentrement de la mission sur l'enseignement professionnel. Il faudra attendre les années 1970 pour que se développe la recherche universitaire en études

² L'Association canadienne d'urbanisme consacrait le numéro de mars 1957 de sa revue à la pratique de l'urbanisme au Québec. La présentation qu'en fait Fernand Grenier (1957) suggère que, si la pratique se développe, elle n'a pas nécessairement les moyens de ses ambitions, notamment en ce qui concerne la connaissance du fait urbain et les cadres institutionnels de la pratique.

urbaines et en urbanisme (Beandet, 2004). Une recherche qui ne s'extraira que très lentement des petits cercles d'initiés où elle fut d'abord confinée.

Dans un collectif publié en 1971 et proposant un regard étendu sur les enjeux et les défis du Québec du moment, on ne trouve en effet presque rien sur le phénomène de l'urbanisation. Tout au plus Jacques Grand'Maison (1971) constate-t-il que « [l]e refus de la ville, de la rationalité technique et de l'aventure économique reste encore prévalent » (p. 117), tandis que Fernand Martin et André Raynauld (1971) ne s'intéressent à la métropole « qu'en termes de structure occupationnelle, d'aménagement des fonctions de foyer de commandement » (p. 207).

Au même moment, Marcel Bélanger (1971) constatait le peu de place occupée par les questions d'habitat chez ceux qui travaillaient en planification. Il notait plus précisément que les politiques régionales, élaborées en vertu d'une approche technocratique de problèmes à résoudre, répondaient essentiellement d'objectifs à court terme davantage articulés à l'exploitation des ressources ou à l'équipement industriel et infrastructurel du territoire qu'à l'adaptation de l'habitat aux besoins et aux attentes des populations.

Sur le terrain, les années 1970 verront les citoyens interpeller les décideurs publics dans plusieurs dossiers, dont ceux du droit au logement, du patrimoine, de l'environnement et de la consultation publique. Une demande sociale de plus en plus insistante forcera l'État à adopter de nouvelles politiques et à adapter les cadres législatifs et réglementaires existants. Même si l'effervescence du moment retient l'attention de chercheurs, dont ceux rattachés à l'INRS-Urbanisation fondé en 1970, l'intervention publique aura davantage été sensible à l'importance des mouvements sociaux et à l'écho qu'ont trouvé leurs revendications sur la place publique. De ce point de vue, les ouvrages et les prises de position publiés par les activistes, au nombre desquels se trouvaient des universitaires, semblent avoir eu un impact plus déterminant. Ce que confirme le sort réservé aux rapports de certains groupes de travail dont les réflexions avaient été alimentées, à l'instar de celles du Groupe de travail sur l'urbanisation³, par des recherches universitaires. Les années 1980 poursuivront sur cette lancée.

Qu'en est-il de nos jours?

■ L'ÉMERGENCE DE NOUVEAUX PARADIGMES

Trois nouvelles donnes ont influencé la réflexion sur le devenir des villes du Québec au cours des dernières décennies. La première est celle du réchauffement climatique. Sa prise en compte a favorisé l'adhésion d'un nombre croissant de décideurs et de citoyens au concept de développement durable, qui s'impose aujourd'hui comme un fondement du développement territorial et remet en question notre rapport à l'espace, notamment en matière de transports urbains. La deuxième est celle de la désindustrialisation. Amorcée il y a déjà plusieurs décennies, elle s'est caractérisée par l'érosion des secteurs manufacturiers traditionnels et par la tertiarisation des emplois. Des territoires industriels sont alors tombés en désuétude, laissant vacants au cœur des villes de vastes emplacements, souvent contaminés. La troisième et dernière donne est celle du vieillissement de la population. Plus subtile, ses effets sont encore peu perceptibles aujourd'hui. Ce vieillissement n'en représente pas moins

³ Présidé par Claude Castonguay, le groupe de travail déposait son rapport en février 1976. Il faudra attendre encore trois ans avant que ne soit adoptée la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Or cette loi, essentiellement procédurale, ne s'articulera à aucune politique urbaine, contrairement en cela à la Loi sur le zonage agricole.

un défi important pour le développement des villes, d'autant qu'il se double d'une croissance démographique modeste.

Les approches usuelles de l'urbanisme ont montré leurs limites quant à leur capacité à prendre en compte les bouleversements associés à ces nouvelles données. Les nouveaux défis qu'ils posent pour l'avenir des villes exigent l'émergence de solutions innovantes. Bon nombre de recherches sont influencées par ces défis. Leurs résultats remettent en question les modes d'action actuels, voire notre rapport collectif au territoire, et invitent à repenser les politiques territoriales dans une perspective d'intégration des enjeux. Ont-elles pour autant – et plus qu'auparavant – un impact sur les politiques en urbanisme et sur les politiques urbaines?

Le terme développement durable fait partie du vocabulaire des politiques publiques depuis environ un quart de siècle (Brundtland, 1987). Le concept est fondé sur deux notions de base : les besoins essentiels des plus démunis et la capacité limitée de l'environnement à répondre aux besoins créés par le mode d'organisation spatiale actuel. Le développement durable s'impose comme une façon de repenser le développement des sociétés contemporaines et engendre le questionnement des éléments qui composent cette société.

Le concept de la ville durable est le produit de la prise en compte du développement durable par les acteurs de la ville – décideurs, urbanistes, chercheurs. La perspective vise à intégrer les dimensions sociales, économiques et écologiques du développement au sein de politiques urbaines transversales (Gauthier, 2006). Relativement tôt, Scott Campbell (1996) argue que l'avènement du développement durable transforme la pratique de l'aménagement du territoire en mettant en place de nouvelles fondations sur laquelle baser la légitimité de l'action publique. Alors que l'ordonnancement de l'espace constituait le paradigme dominant à l'époque de la planification rationnelle, ses nombreux échecs – démolition de quartiers ouvriers, introduction d'infrastructures démesurées, étalement urbain, etc. – ont imposé la nécessité de reconsidérer l'intervention territoriale. Les savoirs techniques spécifiques, qui constituaient les fondements de la légitimité, ont cédé le pas à la protection environnementale, au développement économique et à la justice sociospatiale. Du coup, les types d'interventions qui font partie du champ des possibilités de l'urbanisme s'en trouvent transformés, tout comme la prise en compte du territoire, moins réductible que jamais à un simple canevas.

Le renouvellement de la recherche en aménagement du territoire et en urbanisme au cours du dernier quart de siècle s'inscrit également dans cette tendance générale de l'avènement du développement durable. Dans un contexte où les acteurs territoriaux doivent faire face à des enjeux de plus en plus complexes, où les pouvoirs publics sont réticents à s'engager dans des modes d'intervention lourds et où le contexte démographique compromet le potentiel de croissance, il importe de faire preuve d'innovation pour développer la ville (Meloche, 2012). L'évolution des problématiques auxquelles sont confrontées les collectivités contribue également à donner une impulsion à la recherche innovante qui porte sur les politiques publiques urbaines et territoriales. On pense notamment ici aux défis que posent le réchauffement climatique, la désindustrialisation et le vieillissement de la population.

Selon Eugène McCann (2011), la recherche en urbanisme doit mettre l'accent sur la circulation d'idées et d'outils qui peuvent contribuer à amenuiser les effets de problèmes globaux à partir de l'analyse de la mise en œuvre de solutions locales. Il souligne

l'importance de ne pas décontextualiser les politiques urbaines tout en reconnaissant la nécessité de partager les bonnes pratiques afin de les adapter convenablement. Un point de vue que partage Raphaël Fischler (2012). La promotion des bons coups inspire certes les praticiens, mais pose également la question des méthodes d'identification et de diffusion des précédents. En effet, si l'utilisation de précédents pigés à gauche et à droite est pratique courante, très peu d'intérêt a été porté aux conditions de transférabilité de ces initiatives (McCann et Ward, 2012). C'est pourquoi le renouvellement de la recherche et de la pratique de l'aménagement du territoire nécessite une réflexion contextualisée sur les pratiques locales, mais également une prise en compte plus large du rôle des villes dans la mise en œuvre de solutions durables aux problèmes auxquels elles se heurtent.

Dans cette optique, les solutions visant à rendre la ville plus durable doivent être flexibles tout en étant adaptées à la nature globale des enjeux. Une recension de la recherche émergente en planification aux États-Unis par Hilda Blanco et ses confrères (2009a et 2009b) répertorie plusieurs thèmes de recherche d'avenir qui témoignent de la nécessaire cohabitation entre problèmes et solutions locaux et globaux dans les politiques urbaines contemporaines. Parmi les enjeux soulevés dans cette recension, on trouve ceux liés aux changements climatiques, à la mobilité, à la compacité, à la diversité urbaines, à la décroissance et à la reconstruction postcatastrophe. On constate que ces enjeux s'articulent aux trois nouvelles données précédemment identifiées.

Trois concepts nous permettent d'englober ces enjeux afin de les traduire dans le contexte québécois : la ville résiliente, la revitalisation urbaine et la mobilité durable. Ces concepts sont habités de dynamiques transversales qui non seulement permettent de repenser les manières de faire dans la pratique, mais imposent aussi une réflexion sur le rapport qu'entretiennent les collectivités avec leur territoire et, par conséquent, sur les politiques publiques qui organisent leur devenir.

La résilience urbaine

À la suite de la destruction de La Nouvelle-Orléans par l'ouragan Katrina en 2005, le concept de « résilience urbaine » a fait son apparition dans la littérature scientifique et le discours politique, en référence à la capacité d'une ville à rebondir après une catastrophe (Campanella, 2006). Comme il est impossible d'éliminer totalement les menaces, une ville résiliente doit être en mesure d'absorber l'impact d'une catastrophe grâce à la résistance ou à l'adaptation, ce qui lui permet de maintenir certaines fonctions de base et de se remettre rapidement sur pied (UNISDR, 2012).

En contexte québécois, où les exemples de désastres urbains demeurent plus rares, le regard universitaire est davantage tourné vers les contextes étrangers, notamment La Nouvelle-Orléans (Thomas, 2008) ou les régions isolées, comme le Nord-du-Québec (Simard et Brisson, 2013). Néanmoins, le déluge du Saguenay, le Grand Verglas et l'accident ferroviaire de Lac-Mégantic montrent que nos villes ne sont pas à l'abri de catastrophes de toutes sortes. Le consortium Ouranos effectue un important travail de recherche sur l'adaptation et la préparation des villes par rapport aux changements climatiques, particulièrement quant à la gestion des eaux de surface (voir, par exemple, Thomas et autres, 2012; Bolduc et autres, 2011; Desjarlais et Larrivée, 2011). Les autres types de menaces ainsi que les stratégies postcatastrophes restent toutefois à la marge de la recherche. Au lendemain de la tragédie de Lac-Mégantic, il y a fort à parier que ces enjeux sont appelés à s'inscrire en haut de la liste des priorités dans la recherche sur l'aménagement du territoire au Québec.

La revitalisation urbaine

Un axe de recherche fort actif sur les défis que posent les villes en déclin (*shrinking cities*) s'est développé à l'échelle internationale afin de comprendre le phénomène et de mettre au point des solutions qui permettent d'adapter ces villes à une ère de décroissance généralisée. Les villes est-allemandes – Leipzig par exemple (Bontje, 2004) – sont des terrains d'étude fertiles (Bernt, 2009), tout comme celles de la *Rust Belt* étatsunienne (Wiechmann et Pallagst, 2012) et les anciennes villes industrielles anglaises (Rink et autres, 2012). L'intervention dans ces situations cherche à amenuiser les impacts négatifs de la décroissance à long terme tout en maximisant les retombées des acquis hérités d'époques plus fastes.

La revitalisation est également l'affaire de villes qui se portent relativement bien. On parle souvent de la reconquête du centre par une nouvelle classe urbaine qui en vient à occuper des espaces laissés en friche ou sous-utilisés. L'expression « reconstruire la ville sur elle-même » est intégrée dans le discours de plusieurs intervenants municipaux, notamment à la Ville de Montréal où on en fait le principe directeur du plan d'urbanisme (Ville de Montréal, 2004). L'angle adopté est fort intéressant dans une perspective de durabilité parce qu'il tient clairement compte de la finitude des espaces qui peuvent être urbanisés. La requalification de secteurs près du centre de la ville apparaît comme une avenue pour libérer de grands espaces et ainsi éviter de ponctionner les terres agricoles ou naturelles (Brueckner et Helsley, 2011).

La recherche québécoise s'intéresse particulièrement au rôle des mouvements sociaux et communautaires dans la revitalisation urbaine des quartiers de Montréal et Québec (Tremblay et Tremblay, 2012). L'objectif est habituellement de renouveler les quartiers visés tout en préservant la mixité et en facilitant la cohabitation entre résidents de longue date et nouveaux arrivants (Freedman, 2009) et se traduit en termes de politiques publiques par des stratégies de revitalisation urbaine intégrée (Séguin et Divay, 2004).

Bien qu'il y ait une réelle réappropriation du centre des plus grandes villes québécoises, ce processus est accompagné d'une problématique de plus en plus importante d'embourgeoisement⁴ (Rose, 2010). Cette problématique place les pouvoirs publics face à un paradoxe. Comment transformer les centres-villes afin de les densifier sans les rendre inaccessibles aux résidents actuels? À cet effet, la perspective de la mobilité durable, particulièrement l'accent qu'elle met sur l'accessibilité des lieux, apparaît pertinente. Nous y reviendrons.

Un autre axe de recherche sur la revitalisation urbaine aborde la question sous l'angle du développement économique local (Joyal, 2012). David Doloreux et Steve Dionne (2007) soulignent que les communautés cherchent de plus en plus à mobiliser leurs potentiels locaux plutôt que de miser sur des investissements externes afin de dynamiser leur développement. Le travail de Diane-Gabrielle Tremblay et Angelo Battaglia (2012), inspiré des thèses de Richard Florida (2002), suggère que la régénération culturelle et l'urbanisme sont deux dimensions fondamentales de la restructuration des espaces économiques dévitalisés.

⁴ Le phénomène n'est pas limité à la ville; Myriam Simard et Laurie Guimond (2012) soulignent que les campagnes québécoises sont de plus en plus investies par des néoruraux urbains, ce qui engendre des problèmes de cohabitation.

La mobilité durable

Concept d'origine européenne, la mobilité durable est élevée au rang de véritable paradigme qui vient remplacer l'approche infrastructurelle de la planification des transports au profit d'une prise en compte de la mobilité et du territoire. Daniel Kaplan et Bruno Marlzoff (2008) la définissent comme une mobilité peu polluante, peu consommatrice d'énergie et d'espace, et qui remplit les fonctions essentielles de lien social, d'accès aux ressources et de développement des échanges économiques (p. 24).

L'intention est d'aborder de façon intégrale les questions du transport et de l'aménagement du territoire en balançant les enjeux physiques comme la forme urbaine et la circulation et ceux de nature sociale, notamment l'accessibilité et la proximité. Ainsi, aux yeux de Banister (2008), les planificateurs doivent agir sur quatre plans : 1) réduire la nécessité de se déplacer; 2) encourager le transfert modal vers les transports collectifs et actifs; 3) réduire la distance parcourue; et 4) améliorer l'efficacité des systèmes de transport (p. 75).

Caroline Gallez et Vincent Kaufmann (2009) affirment que la principale transformation qu'entraîne le paradigme de la mobilité durable est le renversement des priorités par l'introduction d'impératifs sociaux dans la planification. La variable de la demande en transport n'est plus perçue comme externe au calcul, mais est incrustée dans les pratiques sociales, tant et si bien qu'on en vient à considérer que « les milieux urbains déterminent *de facto* les besoins en déplacements des biens et des individus » (Bourdages et Champagne, 2012, p. 10). Qui plus est, la mobilité dépasse largement les questionnements sur la capacité infrastructurelle.

L'intégration des questions sociales dans la planification des mobilités est particulièrement développée en France, alors que l'enjeu commence à se poser au Québec. Max Rousseau (2008) affirme que cet avènement a incité à penser la ville comme véritable « machine à mobilité » et a engendré un discours public qui cherche à combattre l'immobilité. Même constat du côté de Jean-Pierre Orfeuill (2004) : le rétrécissement de l'espace-temps et le regain d'intérêt pour la globalité, similaire à celui qui stimule les grandes explorations de la Renaissance, « s'accompagnent de transformations de territoires géographiques et sociaux » (p. 39). Impossible donc de considérer planification territoriale et mobilités en vases clos, ni d'aborder la question des transports en termes technicistes. Ce qui est en jeu est le lien territorial nécessaire à la vitalité démocratique et à la justice sociale et spatiale (Giorgi, 2003).

La forme urbaine est un enjeu de recherche central à la mobilité durable. Si la planification rationnelle croyait pouvoir utiliser la mobilité pour organiser le territoire (Hansen, 1959), les approches contemporaines proposent plutôt une relation à double sens entre mobilité et développement urbain. L'article de Robert Cervero et Kara Koeckleman (1997) qui constate une corrélation entre certains attributs des milieux bâtis, notamment la densité et la compacité, et la diminution de la dépendance automobile a fait école à cet égard.

Au cours des dernières années, la recherche sur les liens entre morphologie urbaine et mobilité s'est intéressée à deux échelles : métropolitaine et locale. Sur le plan métropolitain, l'aménagement du territoire affiche un caractère durable, voire permanent, autant à Montréal (Sénécal et autres, 2005) qu'à Québec (Dufaux et autres, 2013). Dans les deux cas, les auteurs critiquent l'absence d'intégration entre les tissus urbains hérités et les infrastructures que les planificateurs des transports cherchent à plaquer sur la structure urbaine.

Au final, selon Florent Le Néchet (2011), le passage vers une société moins dépendante de l'automobile et des infrastructures associées nécessite une forte volonté politique en raison du préjugé favorable à l'automobile chez une large part de la population. L'automobilité apparaît ainsi comme une forme de dépendance au sentier qui en vient à menacer la durabilité du territoire en rendant stériles les nouvelles propositions d'aménagement.

Sur le plan local, les chercheurs québécois s'intéressent particulièrement aux déterminants individuels de la mobilité dans différents contextes territoriaux. Cet axe de recherche vise la prise en compte dans les politiques publiques des besoins de déplacement de groupes marginalisés ou laissés pour compte dans la planification traditionnelle, par exemple les enfants (Lewis et Torres, 2010) et les personnes âgées (Lord et autres, 2009). Le constat est particulièrement alarmant en ce qui a trait aux banlieues montréalaises qui ne sont pas adaptées pour faire face au vieillissement de leurs populations qui souhaitent continuer à se déplacer malgré des capacités individuelles décroissantes (Negron-Poblete, 2012). Ces auteurs s'entendent sur la futilité d'agir directement sur les comportements individuels comme solution durable; adapter ces secteurs à la réalité démographique changeante doit passer par des actions sur les environnements social et urbain.

Pourtant, les pouvoirs publics semblent toujours miser sur les « effets structurants » des infrastructures de transport afin d'agir sur le développement territorial. Ce réflexe renforce la dépendance automobile (Dupuy, 1999; Paulhiac Scherrer et Kaufmann, 2006) malgré la diminution de la valorisation de l'automobilité (Kaufmann et Jemelin, 2003). Jean-Marc Offner (1993) constate que ce type d'intervention répond d'une logique erronée fondée sur des bases scientifiques réfutées et une rhétorique politique purement électoraliste. Anne Hecker (2012) confirme cette position en constatant que le développement urbain est marqué par des dynamiques territoriales que même des mesures fortement interventionnistes peuvent difficilement infléchir.

Si le terme « mobilité durable » est intégré dans le discours politique québécois, celui-ci n'a jusqu'à maintenant eu que peu d'effet sur le contenu des politiques publiques. L'incohérence entre le positionnement du transport en commun en tant qu'élément clé des politiques innovantes de gestion des déplacements et son sous-financement – régulièrement dénoncé – reflète un certain parti-pris infrastructurel (Sioui et Morency, 2012). À cet effet, Marie-Hélène Vandersmissen (2003) soutient que

« [le] développement d'activités en zones périphériques de l'agglomération [de Québec], réalisé sans considération, semble-t-il, des liens entre l'aménagement du territoire et le transport, associe et associera de plus en plus l'automobile à un accès efficace au marché du travail, en dépit malheureusement des conséquences environnementales » (p. 219).

Au final, la mise en œuvre de la mobilité durable comme concept qui intègre aménagement du territoire et planification des transports est loin d'être acquise, particulièrement au Québec. Pourtant, Gérard Beaudet et Pauline Wolff (2012) soulignent que le transport a été et demeure un objet central de l'urbanisme. La mise en cause du penchant techniciste dans plusieurs aberrations et problèmes urbains mène à une conclusion générale : il ne suffit pas de gérer les flux de circulation pour aménager le territoire. Le concept de mobilité permet de placer le territoire sur le même registre que les infrastructures et ainsi d'engendrer « une prise de distance critique par rapport à la question du déplacement physicospatial et de ses modalités » (p. 11-12).

La mobilité durable a le potentiel de transformer de fond en comble l'aménagement du territoire, mais elle doit pouvoir relever le défi de l'opposition probable des élus. Par rapport à l'électoratisme des politiciens, « il existe de réelles opportunités de changer la situation actuelle et de créer des environnements grâce auxquels le public pourrait contribuer de manière constructive à la résolution de problèmes complexes qui suscitent des controverses » (Szyliowicz, 2003, p. 218). Il est cependant fort probable que ce mouvement nécessite un effort de pédagogie, non pas tant auprès des citoyens que des élus et des professionnels. Cette éducation devra porter sur deux facettes : la finitude spatiale et les conséquences de l'étalement urbain, ainsi que la nécessité de maîtriser le temps qui, lui aussi, constitue une ressource limitée.

■ RECHERCHE, INNOVATION ET POLITIQUE PUBLIQUE

Si le Québec des années 1960 et 1970 s'est montré généralement peu préoccupé par les questions liées à l'urbanisation et à l'aménagement du territoire, du moins du point de vue de la recherche universitaire, il en est autrement depuis les années 1980. On peut certes y voir le résultat de la place prise par les mouvements sociaux et les revendications citoyennes, ainsi que par la mobilisation autour de nouveaux enjeux, notamment ceux du développement durable et de la mobilité. On reconnaîtra toutefois que l'évolution de l'enseignement dans les programmes professionnels, en accordant davantage d'intérêt à la recherche appliquée et fondamentale, y est également pour quelque chose.

Cette évolution aurait-elle suffi à créer un climat favorable à une percolation des résultats de la recherche vers les milieux où sont élaborées et adoptées les politiques publiques? On peut en douter. Tout observateur attentif du monde de l'urbanisme et de l'aménagement, ainsi que de l'univers des politiques publiques en matière d'urbanisation et d'aménagement du territoire, reconnaîtra que l'étanchéité entre l'université, les instances politiques et la fonction publique reste très grande.

Cette disjonction entre la recherche universitaire et la conception ou la mise en œuvre de politiques publiques n'est pas propre à l'urbanisme. Selon Karen Bogenschneider et Thomas Corbett (2010), elle influe également sur les autres domaines de l'action publique : aux États-Unis, on estime que la recherche universitaire ne représenterait en fait que 6 % des sources de renseignement des décideurs politiques ou autres responsables de politiques publiques, les agences gouvernementales conservant en la matière un quasi-monopole.

Comment expliquer ce phénomène dans le cas particulier du Québec et en regard des dossiers relatifs à l'organisation des territoires? À défaut de pouvoir invoquer les résultats d'études spécifiques, on se permettra ici de proposer quelques hypothèses contextuelles.

D'une part, les recherches menées *sur, en et pour* l'urbanisme et l'aménagement du territoire, au sens étendu du terme – c'est-à-dire en incluant les pratiques professionnelles, leurs cadres juridique et institutionnel, de même que les pratiques de consultation et de participation qui leur sont associées –, pourraient difficilement avoir un impact sur les politiques publiques dès lors que l'un et l'autre n'ont fait l'objet d'aucune véritable politique depuis l'émergence de la profession, au tournant des années 1950 aux années 1960. La loi sur l'aménagement et l'urbanisme est, de ce point de vue, un énoncé essentiellement procédural, énoncé que ne soutient aucun projet de territoire qui se déclinerait en politiques publiques.

La situation se présente-t-elle différemment en ce qui concerne l'influence qu'auraient pu avoir les recherches sur les pratiques? La réponse est ici plus nuancée. D'une manière

générale, il faut reconnaître que l'objet même de ces pratiques, en l'occurrence le territoire, ne retient pas toute l'attention qu'il mériterait. Il reste un impensé, au point où nous avons soutenu ailleurs que l'aménagement du territoire est le parent pauvre des sciences régionales québécoises (Beaudet et Meloche 2012). Un constat similaire pourrait être avancé pour ce qui est des milieux urbains, des activités et des acteurs retenant davantage l'attention, au détriment des territoires et de leurs dynamiques internes (Beaudet, 1997).

Les résultats des recherches *en, sur et pour* l'urbanisme et l'aménagement du territoire et des études urbaines, ainsi que la critique à laquelle ont été soumises les pratiques, ont-ils malgré tout eu un impact? Il semble que ce soit le cas. Il s'agit toutefois d'un effet limité, comme le montre l'examen des dossiers du patrimoine urbain (Beaudet, 1997 et 2008) et du débat public sur le développement durable (Gauthier et autres, 2008).

Il existe tout de même des exemples d'applications concrètes d'idées développées dans les universités, notamment en ce qui a trait à la mobilité durable. On citera la *Politique de mobilité et transport durables* de l'Union des municipalités du Québec (2008)⁵. Dans son énoncé de vision, cette politique affirme que la « nouvelle culture de mobilité doit privilégier une réduction des déplacements inhérents à une mobilité imposée par des organisations spatiales trop étalées, des distributions des usages et des activités trop ségrégués et une offre modale en transport inadéquate ou insuffisante » (p. 5). Ce propos rompt avec la logique techniciste fondée sur la capacité des infrastructures qui prévaut dans la planification traditionnelle des transports. Il confirme également le souhait des organismes responsables de l'aménagement du territoire de « repolitiser » l'espace géographique pour remettre en question les choix sociétaux d'occupation du territoire. Plusieurs villes ont emboîté le pas et ont adopté – ou sont en voie de le faire – des plans et politiques de mobilité durable, notamment Montréal (2008), Québec (2011), Laval (2011), Sherbrooke (2012), Longueuil (2012) et Gatineau (2013).

Si ces percées peuvent susciter un certain espoir, il n'en demeure pas moins que la culture du traitement en silos des problématiques et enjeux urbains au gouvernement du Québec constitue un obstacle au développement de politiques publiques intégrées et transversales.

Quant aux municipalités locales et régionales, responsables en première ligne de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, elles sont soumises à un ensemble de lois, réglementations, directives et programmes d'une très grande complexité et qui constituent autant de politiques urbaines par cumul et par défaut. Des politiques qui n'entrent en général dans aucune filière gouvernementale établie (Josef Konvitz, dans Lees 2012). Les enjeux urbains qui ne cadrent pas avec les missions ministérielles sont donc singulièrement orphelins, ce qui favorise la pérennité d'une conception du territoire réduit à l'espace d'accueil des interventions gouvernementales.

Paradoxalement, si les politiques adoptées dans ce contexte sont rarement véritablement « urbaines » – c'est-à-dire par destination –, elles n'en ont pas moins une incidence indéniable sur le monde urbain et l'urbanisation. C'est pourquoi l'Union des municipalités du Québec réclame dans son *Livre blanc sur l'avenir des municipalités* (2012) la reconnaissance de la transformation du statut et des missions des municipalités, ainsi qu'un renouvellement des relations entre celles-ci et le gouvernement du Québec, ce qui leur

⁵ Rédigée par Gérard Beaudet, professeur titulaire à l'Institut d'urbanisme et Pauline Wolff, étudiante au doctorat à la faculté de l'aménagement.

permettrait, soutient-on dans le document, de réellement organiser leurs territoires dans une perspective durable. Est-ce suffisant?

Si la recherche propose de nouvelles conceptions du territoire, force est de reconnaître que celles-ci tardent à être intégrées dans la pratique. Cette difficulté de passer de la recherche à la pratique serait due, selon certains auteurs, à une réflexion incomplète sur la réalité du développement durable en contexte urbain (Ghorra-Gobin 2008). C'est que « l'intitulé "ville durable" a fait l'économie d'une sérieuse réflexion sur la ville et son devenir, sur le développement urbain en relation avec la restructuration économique et les mutations sociales, pour se limiter à infléchir les modes de faire à la marge » (Ghorra-Gobin, 2008, p. 9). Il y aurait un réel besoin pour la communauté universitaire de démontrer que la relation entre développement durable et urbanisation n'est pas à sens unique. Le développement durable impose aux planificateurs non pas de protéger tous azimuts le territoire, mais plutôt d'en faciliter l'aménagement responsable, raisonné et organisé. Il ouvre également la voie à de multiples leviers pour infléchir les dynamiques territoriales qui sont encore massivement conçues presque exclusivement en termes techniques, particulièrement dans le domaine du transport, et en fonction d'une conception du développement étroitement corrélé à la croissance. Mais on ne transforme pas le territoire et on n'infléchit pas les dynamiques qui y ont cours comme on revoit un programme en santé publique ou comme on réforme la fiscalité. Et le défi des politiques publiques en matière d'urbanisme et d'aménagement est d'autant plus grand que les facteurs de croissance sur lesquels on a longtemps tablé n'ont plus le dynamisme qu'on leur a connu (Meloche 2012).

De ce point de vue, parler d'une désynchronisation entre le monde universitaire et les milieux responsables de l'adoption de politiques urbaines et de la mise en œuvre de solutions innovantes, qui permettraient aux villes et aux instances gouvernementales engagées dans le développement des territoires de faire face aux défis auxquels elles sont confrontées, ne rend que partiellement compte du problème. Certes, il faut du temps pour que les résultats de la recherche passent des milieux universitaires aux instances de l'État. Mais encore faut-il que les canaux d'une éventuelle percolation existent et soient ouverts. Or, le cloisonnement et l'étanchéité des missions de l'État, doublés d'une relégation à la marge de la problématique urbaine, rendent extrêmement difficile la mise en place de tels canaux.

Qui plus est, certains soutiennent par ailleurs que la recherche sur les politiques publiques innovantes en urbanisme et en aménagement du territoire n'en serait qu'à l'étape de la mise au point d'un programme cohérent (Esko et autres, 2012). Il y aurait donc loin de la coupe aux lèvres.

■ CONCLUSION

Les défis posés aux acteurs de la Ville, des aires métropolitaines et des territoires ruraux par le développement durable sont multiples et complexes. Ils imposent une reconsidération des manières de faire dans la plupart des champs d'intervention relevant des politiques urbaines, ce que la recherche émergente souligne par ses intérêts pour la résilience, la revitalisation et mobilité durable. Le passage vers des politiques publiques plus durables se heurte toutefois à l'inertie des structures gouvernementales qui impose une sectorisation des questions urbaines, alors que l'urbanisme et l'aménagement du territoire supposent une intégration des perspectives. Ceci a pour effet de banaliser le territoire, d'en faire un simple réceptacle d'intervention, plutôt que d'apprécier ses dynamiques internes et son

véritable potentiel dans le développement de collectivités dynamiques et durables, potentiel que traduisent en partie les concepts d'innovation et d'intelligence territoriales.

La débanalisation du territoire et de l'urbain apparaît comme une condition *sine qua non* au passage vers le développement durable de la société québécoise. De ce point de vue, l'expertise urbanistique peut être mise à profit. Dans leur quotidien, les urbanistes créent, gèrent et coordonnent constamment des politiques publiques. Ils sont donc confrontés à des contextes institutionnels fragmentés et à des réalités concrètes qui nécessitent des interventions intégrées et la concertation des acteurs concernés. Ils font donc face à une question fondamentale : comment mobiliser le territoire comme facteur d'innovation et de développement? C'est précisément la question que le Québec doit se poser afin de transformer ses pratiques en matière d'occupation du territoire.

Pour Suzanne Berger (1980), le succès de l'intégration de la recherche universitaire dans l'élaboration et la mise en œuvre de politiques publiques dépend du maillage entre les habiletés de recherche et l'intérêt politique du chercheur universitaire, d'une part, et les habiletés politiques et les intérêts scientifiques du décideur politique, d'autre part. Comme le soulignent Bogenschneider et Corbett (2010), l'influence de la recherche universitaire sur les politiques publiques dépend d'abord et avant tout des relations entre les personnes. Les chercheurs en urbanisme doivent se montrer ouverts et prêts à travailler avec les décideurs locaux, les conseils municipaux, les Conférences régionales des élus, l'Union des municipalités du Québec ou la Fédération québécoise des municipalités par exemple. Quant aux décideurs politiques et aux autres responsables de l'élaboration ou de la mise en œuvre des politiques publiques en urbanisme, ils doivent avoir une certaine ouverture ou démontrer un intérêt vis-à-vis de la recherche universitaire. Miser davantage sur la recherche dans les programmes de formation universitaire, notamment en urbanisme, peut être une avenue intéressante. La probabilité qu'un acteur des politiques publiques s'intéresse à la recherche universitaire peut s'accroître s'il est exposé à cette recherche durant sa formation.

Au final, il faut toutefois reconnaître que les connaissances relatives à l'impact de la recherche universitaire sur la pratique de l'urbanisme ou l'élaboration de politiques urbaines demeurent limitées au Québec. Une recherche plus approfondie sur la question serait nécessaire pour aider les chercheurs à mieux se positionner dans leurs futurs travaux de recherche, mais aussi pour faire connaître aux politiques et aux responsables de l'urbanisme le potentiel de recherche qui existe dans ce domaine dans les universités québécoises.

Mais peut-être faudrait-il également que les uns et les autres envisagent d'explorer le potentiel que recèle la prospective territoriale (Destatte, 2012), dans la mesure où elle incite à penser à côté, ce qui, le rappelait Einstein, est la meilleure manière d'innover.

■ BIBLIOGRAPHIE

- Banister, D. (2008). « The Sustainable Mobility Paradigm », *Transport Policy*, vol. 15, n° 2, p. 73-80, <http://dx.doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.005> (page consultée en septembre 2013).
- Beaudet, G. (2008). « Patrimoine, débat public et renouvellement de l'urbanisme montréalais », dans Gauthier, M., Gariépy, M. et Trépanier, M.-O. (dir.), *Renouveler l'aménagement et l'urbanisme. Planification territoriale, débat public et développement durable*, Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal, p. 247-263.
- Beaudet, G. (2004). « L'institut et l'urbanisme au Québec », dans G. Beaudet (dir.) *L'Institut d'urbanisme 1962-62/2001-02 : un urbanisme ouvert sur le monde*, Trames, p. 15-56.
- Beaudet, G. (1997). « Le patrimoine urbain : autopsie d'une conquête inachevée », *Urbanité*, vol. 2, n° 3, p. 28-34.
- Beaudet, G. et J.-P. Meloche (2012). « L'aménagement du territoire au Québec, le parent pauvre des sciences régionales », *Revue d'Économie régionale & urbaine*, n° 4, p. 691-716.
- Beaudet, G. et P. Wolff (2012). « La circulation, la ville et l'urbanisme : de la technicisation des transports au concept de mobilité », *VertigO*, hors série n° 11, <http://vertigo.revues.org/11689> (page consultée en septembre 2013).
- Bélangier, M. (1971). « De la région naturelle à la région urbaine : problèmes d'habitat », *Conférences J.A. de Sève*, Les Presses de l'Université de Montréal, p. 43-63.
- Berger, S. (1980). *The Utilization of the Social Science in Policy Making in the United States*, Paris, Organisation de coopération et de développement économiques.
- Bernt, M. (2009). « Partnerships for Demolition: The Governance of Urban Renewal in East Germany's Shrinking Cities », *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 33, n° 3, p. 754-769.
- Blanco, H. et autres (2009a). « Hot, Congested, Crowded and Diverse: Emerging Research Agendas in Planning », *Progress in Planning*, vol. 71, n° 4, p.153-205.
- Blanco, H. et autres (2009b). « Shaken, Shrieking, Hot, Impoverished Ad Informal: Emerging Research Agendas in Planning », *Progress in Planning*, vol. 72, n° 4, p. 195-250.
- Bogenschneider, K. and T. J. Corbett (2010). *Evidence-Based Policymaking*, New York, London, Routledge.
- Bolduc, S. et autres (2011). *Adaptation aux changements climatiques en matière de drainage urbain au Québec : Analyse économique et synthèse de l'étude*, Montréal, gouvernement du Québec, 55 p.
- Bontje, M. (2005). « Facing the Challenge of Shrinking Cities in East Germany: The Case of Leipzig », *GeoJournal*, vol. 61, n° 1, p. 13-21.
- Bourdages, J. et É. Champagne (2012). « Penser la mobilité durable au-delà de la planification traditionnelle du transport ». *VertigO*, hors série n° 11, <http://vertigo.revues.org/11779> (page consultée en septembre 2013).
- Brueckner, J. K. et R. W. Helsley (2011). « Sprawl and Blight », *Journal of Urban Economics*, vol. 69, n° 2, p. 205-213.
- Brundtland, G. H. (1987). *Notre avenir à tous* [Rapport Brundtland], New York, Organisation des Nations Unies, 349 p.

- Campanella, T. J. (2006). « Urban Resilience and the Recovery of New Orleans », *Journal of the American Planning Association*, vol. 72, n° 2, p. 141-146.
- Campbell, S. (1996). « Green Cities, Growing Cities, Just Cities?: Urban Planning and the Contradictions of Sustainable Development », *Journal of the American Planning Association*, vol. 62, n° 3, p. 296-312.
- Cervero, R. et K. Kockelman (1997). « Travel Demand and the 3Ds: Density, Diversity, and Design », *Transportation Research Part D*, vol. 2, n° 3, p. 199-219.
- Desjarlais, C. et C. Larrivée (2011). *Analyse économique de l'adaptation aux changements climatiques en matière de drainage urbain au Québec : comparaison de diverses stratégies d'adaptation pour un secteur de Montréal*, Montréal, Ouranos, 25 p.
- Destatte, P. (2012). « La quête du futur », *Urbanisme*, n° 386, p. 52.
- Dion, L. (1998). *La Révolution déroutée, 1960-1976*, Montréal, Les Éditions du Boréal, 324 p.
- Doloreux, D. et S. Dionne (2008). « Is Regional Innovation System Development Possible in Peripheral Regions? Some Evidence from the Case of La Pocatière, Canada », *Entrepreneurship & Regional Development: An International Journal*, vol. 20, n° 3, p. 259-283.
- Dufaux, F., M. Labarthe et M. Laliberté, M. (2013). « The Deadlock of Technocratic Planning: Quebec City's Urban Form and Transportation Dilemmas », *The Journal of Space Syntax*, vol. 4, n° 1, p. 38-73.
- Dupuy, G. (1999). *La dépendance à l'automobile. Symptômes, analyse, diagnostic, traitement*, Paris, Anthropos.
- Esko, T., J. Tuunainen et R. Miettinen (2012). « Social Impact and Forms of Interaction between University Research and Society in the Humanities and Social Sciences », *International Journal of Contemporary Sociology*, vol. 49, n° 1, p. 17-46.
- Fischler, R. (2012). « Fifty Theses on Urban Planning and Urban Planners », *Journal of Planning Education and Research*, n° 32, no 1, p. 107-114.
- Florida, R. (2002). *The Rise of the Creative Class*, New York, Basic Books.
- Freedman, M. (2009). « Faire cohabiter mixité et espace public : un enjeu de la revitalisation urbaine. Défis du nouveau Saint-Roch à Québec », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 53, n° 150, p. 405-420.
- Gallez, C. et V. Kaufmann (2009). « Aux racines de la mobilité en sciences sociales : contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine », dans Flonneau, M. et Guigueno, V. (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, p. 41-55.
- Gauthier, M. (2006). « La ville, l'urbain et le développement durable dans la revue Natures Sciences Sociétés : rétrospectives et prospectives », *Natures Sciences Sociétés*, vol. 14, n° 4, p. 383-391.
- Gauthier, M., M. Gariépy et M.-O. Trépanier (2008). *Renouveler l'aménagement et l'urbanisme. Planification territoriale, débat public et développement durable*, Montréal, les Presses de l'Université de Montréal, 350 p.
- Ghorra-Gobin, C. (2008). *La Ville Durable : Entre développement économique et cohésion sociale dans une perspective environnementale. Qu'est-ce qui institue l'urbain durable?*, Paris, ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables, 92 p.

- Giorgi, L. (2003). « Mobilité durable. Enjeux, possibilités et conflits. Le regard des sciences sociales », *Revue internationale des sciences sociales*, n° 176, p. 201-205.
- Grand'Maison, J. (1971). « Les enjeux idéologiques », dans J.-L. Migué et G. Bélanger (dir.), *Le Québec d'aujourd'hui : regards d'universitaires*, Montréal, HMH Hurtubise, p. 101-127.
- Grenier, F. (1957). « L'urbanisation dans la province de Québec », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 2, n° 2, p. 217-220.
- Hecker, A. (2012). « Mobilité en site propre et forme urbaine : une possible interaction? », *Revue géographique de l'Est*, vol. 52, n° 1-2, <http://rge.revues.org/3623> (page consultée en septembre 2013).
- Joyal, A. (2012). « Le développement local au Québec : trois décennies de contributions », *Revue d'économie régionale & urbaine*, n° 4, p. 673-690.
- Kaplan, D. et Marzloff, B. (2008). *Pour une mobilité plus libre et plus durable*, Paris, Éditions FYP, 86 p.
- Kaufmann, V. et C. Jemelin (2003). « Articulation entre urbanisme et transports : quelles marges de manœuvre? », *Revue internationale des sciences sociales*, n° 176, p. 329-340.
- Latouche, D. (2010). « Les villes québécoises et la Révolution tranquille : un premier rendez-vous », dans J.P. Augustin (dir.), *Villes québécoises et renouvellement urbain depuis la Révolution tranquille*, Pessac, Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, p. 243-268.
- Lees, L. (2012). « Urban policy and the future of cities: an interview with Josef Konvitz », *Environment and Planning A*, vol. 44, n° 9, p. 2124-2133.
- Le Néchet, F. (2011). « Consommation d'énergie et mobilité quotidienne selon la configuration des densités dans 34 villes européennes », *Cybergeo : revue européenne de géographie*, <http://cybergeo.revues.org/23634> (page consultée en septembre 2013).
- Lewis, P. et J. Torres (2010). « Les parents et les déplacements entre la maison et l'école primaire : quelle place pour l'enfant dans la ville? » *Enfances, Familles, Générations – Revue internationale de recherche et de transfert*, n° 12, p. 44-65.
- Lord, S., F. Joerin et M. Thériault (2009). « La mobilité quotidienne de banlieusards vieillissants et âgés : déplacements, aspirations et significations de la mobilité », *The Canadian Geographer*, vol. 53, n° 3, p. 357-375.
- Martin, F. et A. Raynauld (1971). « Les choix urbains et régionaux dans le Québec des années 1970 », dans J.-L. Migué et G. Bélanger (dir.), *Le Québec d'aujourd'hui : regards d'universitaires*, Montréal, HMH Hurtubise, p. 195-208.
- Martin, Y. (1962). « Les études urbaines au Canada-français », dans M. Rioux et Y. Martin (dir.) (1971), *La société canadienne-française*, Montréal, les Éditions Hurtubise HMH, p. 253-262.
- McCann, E. (2011). « Urban Policy Mobilities and Global Circuits of Knowledge: Toward a Research Agenda », *Annals of the Association of American Geographers*, vol. 101, n° 1, p. 107-130.
- McCann, E. et K. Ward (2012). « Assembling Urbanism: Following Policies and 'Studying through' the Sites and Situations of Policy Making », *Environment and Planning A*, vol. 44, n° 1, p. 42-51.
- Meloche, J.-P. (2012). « Contrer l'immobilisme », dans Beaudet, G., J.-P. Meloche et F. Scherrer, *Questions d'urbanisme*, Montréal, les presses de l'Université de Montréal, p. 57-62.

- Negron-Poblete, P. (2012). « Arrimer les compétences individuelles des personnes âgées et l'accessibilité des territoires de banlieue pour une mobilité durable », *Vertigo*, hors-série n° 11, <http://vertigo.revues.org/11761> (page consultée en septembre 2013).
- Offner, J.-M. (1993). « Les "effets structurants" du transport : mythe politique, mystification scientifique », *Espace géographique*, vol. 22, n° 3, p. 233-242, http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/spgeo_0046-2497_1993_num_22_3_3209 (page consultée en janvier 2014).
- Orfeuil, J.-P. (2004). *La mobilité et sa dynamique sur longue période, du moyen âge à la société hypermoderne*, Centre de recherche Espace, transport, environnement et institutions locales, Paris, Université Paris XII Val-de-Marne.
- Paulhiac, F. et V. Kaufmann (2006). « Transports urbains à Montréal : évolution des référentiels et enjeux d'une politique durable », *Revue d'économie régionale & urbaine*, n° 1, p. 49-80.
- Rink, D. et autres (2012). « From Long-Term Shrinkage to Re-Growth? The Urban Development Trajectories of Liverpool and Leipzig », *Built Environment*, vol. 38, n° 2, p. 162-178.
- Rose, D. (2010). « Local State Policy and 'New-Built Gentrification' in Montréal: The Role of the 'Population Factor' in a Fragmented Governance Context », *Population, Space and Place*, vol. 16, n° 5, p. 413-428.
- Rousseau, M. (2008). « La ville comme machine à mobilité », *Métropoles*, n° 3, p. 181-206, <http://metropoles.revues.org/2562> (page consultée en janvier 2014).
- Scherrer, F. (2013). « Le champ de la recherche en urbanisme existe-t-il? Quelques repères pour la relève », *Urbia*, hors série n° 1, p. 225-231.
- Scherrer, F. (2010). « Le contrepoint des études urbaines et de l'urbanisme : ou comment se détacher de l'évidence de leur utilité sociale », *Tracés*, hors série 10/2010, p. 187-195.
- Séguin, A.-M. et G. Divay (2004). « La lutte territorialisée contre la pauvreté : examen critique du modèle de revitalisation urbaine intégrée », *Lien social et Politiques*, n° 52, p. 67-79.
- Sénécal, G., P. J. Hamel et N. Vachon (2005). « Forme urbaine, qualité de vie, environnements naturels et construits : éléments de réflexion et test de mesure pour la région métropolitaine de Montréal », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 49, n° 136, p. 19-43.
- Simard, M. et C. Brisson (2013). « L'industrie minière et le développement urbain en milieu nordique : l'exemple de Fermont au Québec », *Espace, Société, Territoire*, document 637, 19 p., <http://cybergeogeo.revues.org/25817> (page consultée en janvier 2014).
- Simard, J.F. (2009). « L'influence du Bureau d'aménagement de l'Est du Québec dans le développement de l'administration publique québécoise », *Administration publique du Canada*, vol. 52, n° 3, p. 457-483, <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1754-7121.2009.00092.x/pdf> (page consultée en septembre 2013).
- Simard, M. et L. Guimond (2012). « Que penser de l'embourgeoisement rural au Québec? Visions différenciées d'acteurs locaux », *Recherches sociographiques*, vol. 53, n° 3, p. 527-553.
- Sioui, L., et C. Morency (2012). « De la légitimité du transport en commun au Québec : un exemple simple de mesure de ses contributions au développement durable », *Recherche Transports Sécurité*, vol. 28, n° 2, p. 119-138.
- Szyliowicz, J. S. (2003). « Prise de décisions, transport intermodal et mobilité durable : vers un nouveau paradigme », *Revue internationale des sciences sociales*, n° 176, p. 207-220.

- Thomas, I. (2008). « Étalement urbain et fragmentation urbaine : Quel impact sur la résilience de La Nouvelle-Orléans? », dans Zaninetti, J.-M. et I. Thomas (dir.), *Étalement urbain et ville fragmentée à travers le monde*, Orléans, Presse universitaire d'Orléans, p. 190-204.
- Thomas, I. et autres (2012). *Analyser la vulnérabilité sociétale et territoriale aux inondations en milieu urbain dans le contexte des changements climatiques, en prenant comme cas d'étude la Ville de Montréal*, Montréal, Ouranos, 130 p.
- Tremblay, D.-G. et A. Battaglia (2012). « El Raval and Mile End: A Comparative Study of Two Cultural Quarters between Urban Regeneration and Creative Clusters », *Journal of Geography and Geology*, vol. 4, n° 1, p. 56-74.
- Tremblay, S. et P.-A. Tremblay (2012). « Défis et enjeux de la revitalisation intégrée dans les villes moyennes : le cas des arrondissements de Chicoutimi, Jonquière et Alma », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 56, n° 157, p. 207-224.
- Union des municipalités du Québec (2008). *Énoncé de politique. Mobilité et transport durables*, Montréal, UMQ, 20 p.
- Union des municipalités du Québec (2012). *Livre blanc municipal. L'avenir a un lieu*, Montréal, UMQ, 78 p.
- United Nations Office for Disaster Risk Reduction (2012). *Making Cities Resilient Report 2012*, New York, Organisation des Nations Unies, 116 p.
- Vandersmissen, M.-H. (2003). « Mobilité, accessibilité et cohésion sociale », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 47, n° 131, p. 201-222.
- Ville de Gatineau (2013). *Plan de déplacements durables de la Ville de Gatineau. Au cœur de notre qualité de vie!*, Gatineau, Ville de Gatineau, 96 p.
- Ville de Laval (2011). *Laval 2031, Une ville en mouvement. Plan de mobilité durable*, Laval, Ville de Laval, 156 p.
- Ville de Longueuil (2012). *Résumé du projet du Plan de mobilité et de transport de l'Agglomération de Longueuil*, Longueuil, Ville de Longueuil, 38 p.
- Ville de Montréal (2004). *Plan d'urbanisme de Montréal*, http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2761,3096652&_dad=portal&_schema=PORTAL (page consultée en septembre 2013).
- Ville de Montréal (2008). *Plan de transport*. Montréal, Ville de Montréal, 220 p.
- Ville de Québec (2011). *Plan de mobilité durable. Pour vivre et se déplacer autrement*, Québec, Ville de Québec, 166 p.
- Ville de Sherbrooke (2012). *Plan de mobilité durable de Sherbrooke 2012-2021*, Sherbrooke, Ville de Sherbrooke, 84 p.
- Wiechmann, T. et K. M. Pallags (2012). « Urban shrinkage in Germany and the USA: A Comparison of Transformation Patterns and Local Strategies », *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 36, n° 2, p. 261-280.