

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL

LES FACTEURS PERMETTANT LA PIÉTONNISATION

MÉMOIRE
PRÉSENTÉ
COMME EXIGENCE PARTIELLE
DE LA MAÎTRISE EN GÉOGRAPHIE

PAR
MANON PAWLAS

DÉCEMBRE 2011

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL
Service des bibliothèques

Avertissement

La diffusion de ce mémoire se fait dans le respect des droits de son auteur, qui a signé le formulaire *Autorisation de reproduire et de diffuser un travail de recherche de cycles supérieurs* (SDU-522 – Rév.01-2006). Cette autorisation stipule que «conformément à l'article 11 du Règlement no 8 des études de cycles supérieurs, [l'auteur] concède à l'Université du Québec à Montréal une licence non exclusive d'utilisation et de publication de la totalité ou d'une partie importante de [son] travail de recherche pour des fins pédagogiques et non commerciales. Plus précisément, [l'auteur] autorise l'Université du Québec à Montréal à reproduire, diffuser, prêter, distribuer ou vendre des copies de [son] travail de recherche à des fins non commerciales sur quelque support que ce soit, y compris l'Internet. Cette licence et cette autorisation n'entraînent pas une renonciation de [la] part [de l'auteur] à [ses] droits moraux ni à [ses] droits de propriété intellectuelle. Sauf entente contraire, [l'auteur] conserve la liberté de diffuser et de commercialiser ou non ce travail dont [il] possède un exemplaire.»

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier toutes les personnes qui m'ont aidée tout au long de mes recherches. Tout d'abord les différentes personnes que j'ai rencontrées dans le cadre de ma recherche. Tout particulièrement Paul Lewis pour les précieux contacts qu'il m'a fournis. Également, les professionnels de Convercité qui m'ont aidée dans mon travail, en fournissant des données ou en m'apportant une aide technique : Daniel Malo, Alexandre Beaudin et Benoit Gasiglia. Enfin, je souhaite remercier ma famille, en particulier ma mère qui m'a aidée autant qu'elle pouvait, ainsi que mes amis qui m'ont soutenue et motivée quand il le fallait. Enfin, je remercie mon directeur de mémoire, Sylvain Lefebvre grâce à qui j'ai été amenée à m'intéresser au transport durable, domaine dans lequel je souhaiterais continuer à travailler. À tous je voudrais dire un grand merci !

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES FIGURES	vi
LISTE DES TABLEAUX.....	viii
RÉSUMÉ	ix
INTRODUCTION	1
CHAPITRE I	
CONTEXTE DE LA RECHERCHE	4
1.1. Des villes créées pour les automobiles	4
1.2. Les problèmes induits par la sur-utilisation de l'automobile	5
1.3. Aspiration à un nouveau cadre de vie urbain plus sain et plus agréable	10
1.4. De nouveaux aménagements	15
1.5. Une des solutions : les rues piétonnes	19
1.6. Contexte nord-américain	25
CHAPITRE II	
MÉTHODOLOGIE.....	30
2.1. Problématique et hypothèse.....	30
2.2. Questions secondaires.....	31
2.3. Méthodologie opératoire.....	33
CHAPITRE III	
CADRE THÉORIQUE	39
3.1. Les rues piétonnes : facteurs de piétonnisation et pré-requis	39
3.2. La mobilité durable.....	46
3.3. Conflits et légitimité	48
3.4. Les jeux d'acteurs / systèmes d'acteurs	51
3.5. Les ressources à disposition des acteurs.....	57
3.6. Leadership et pouvoirs.....	60

CHAPITRE IV	
LES RUES PIÉTONNES À MONTRÉAL	64
4.1. Le transport au Québec.....	64
4.2. Le transport à Montréal	70
4.3. Les rues piétonnes au Québec	73
4.4. Les rues piétonnes à Montréal.....	75
CHAPITRE V	
LA RUE SAINTE-CATHERINE	83
5.1. Localisation	83
5.2. Accessibilité	84
5.3. Histoire de la rue Sainte-Catherine.....	85
5.4. Le cadre bâti / la morphologie urbaine.....	90
5.5. Le contexte socioéconomique	96
5.6. Le contexte économique.....	100
5.7. Les déplacements dans Ville-Marie	103
5.8. La piétonnisation de la rue Sainte-Catherine.....	104
5.8.1 Les Outgames en 2006 : l'élément déclencheur	105
5.8.2. Les caractéristiques de la piétonnisation de la rue Sainte-Catherine.....	105
5.8.2 Les acteurs en présence	107
5.8.3 Une piétonnisation qui s'étend dans le temps et dans l'espace	110
CHAPITRE VI	
L'AVENUE DU MONT-ROYAL.....	111
6.1. Localisation	111
6.2. Accessibilité	112
6.3. Histoire	113
6.4. Le cadre bâti / la morphologie urbaine.....	116
6.5. Le contexte socio-économique	122
6.6. Les déplacements sur le Plateau Mont-Royal.....	127
6.7. Le contexte économique.....	129
6.8. Mont-Royal Avenue Verte : Développement d'un projet citoyen	131
6.8.1 L'avenue Mont-Royal présente de nombreux problèmes	131

6.8.2	En 2002 : Un effet Kyoto	132
6.8.3	Historique du projet.....	133
6.8.4	Polarisation du débat	134
6.8.5	La politisation du groupe.....	138
CHAPITRE VII		
	ANALYSE ET RÉSULTATS	140
7.1.	Comparatif récapitulatif des caractéristiques des deux études de cas	140
7.2.	Valeurs et ressources : résultats d'observation.....	148
7.2.1.	Valeurs	149
7.2.2.	Les ressources	157
7.3.	Leadership et rapport de force	162
7.3.1.	Le leadership de la SDC du Village	163
7.3.2.	Le leadership de la SDAMR	164
7.4.	Schématisation de l'analyse des deux études de cas	165
7.5.	Modèle théorique après analyse	167
7.6.	Étapes de mise en place d'un projet de piétonnisation.....	167
	CONCLUSION GÉNÉRALE.....	171
	ANNEXES.....	174
	Annexe A : Entretien avec Owen Rose	174
	Annexe B : Entretien téléphonique avec Lise Béland	177
	Annexe C : Entretien avec Paul Lewis	178
	Annexe D : Entretien avec Michel Depatie	180
	Annexe E : Entretien avec Bernard Plante	183
	Annexe F : Entretien avec Michel Labrecque	186
	Annexe G : Entretien avec Normand Parisien	188
	Annexe H : Entretien avec André Lavallée et Corinne Andrieu	190
	BIBLIOGRAPHIE.....	193

LISTE DES FIGURES

Figure 1. 1 : Localisation des piétons victimes de collision routière	6
Figure 1. 2 : Exemples d'aménagements possibles pour rééquilibrer la place des différents usagers de la rue	16
Figure 1. 3 : Rue Amagertory, Copenhague, Danemark	22
Figure 1. 4 : Rue de la Mésange, coin rue de l'Église, Strasbourg, France	22
Figure 1. 5 : Une rue du quartier Riesenfeld, Fribourg, Allemagne	22
Figure 1. 6 : 16th street, Denver, Colorado, USA	29
Figure 2. 1 : Localisation des cas d'études dans l'Île de Montréal	30
Figure 2. 2 : Mise en place des stratégies d'acteurs pour le contrôle de la décision (d'après Lemieux, 2002)	32
Figure 2. 3 : Modèle théorique dérivé de Lemieux, 2002	33
Figure 3. 1 : Rue de la République, Lyon, France	45
Figure 4. 1 : Répartition des émissions de gaz à effet de serre au Québec	66
Figure 4. 2 : Consommation d'énergie par passager	66
Figure 4. 3 : Évolution des investissements routiers du MTQ de 2000 à 2013	68
Figure 4. 4 : Échangeur Turcot à Montréal	72
Figure 4. 5 : Rue Prince-Arthur au coin de rue de l'Hôtel de ville	78
Figure 4. 6 : à gauche - rue Saint-Paul, coin de la Place Jacques-Cartier - à droite - rue Saint-Paul fermée à la circulation durant une fin de semaine, été 2009	78
Figure 4. 7 : à gauche - rue Ottawa, coin rue Prince - à droite - Fonderie Darling sur la rue Ottawa, 2009	78
Figure 4. 8 : Rue Duluth coin rue de Bullion - à gauche - vers l'Ouest - à droite - vers l'Est	79
Figure 4. 9 : Place des Festivals, 25 juin 2010, à l'occasion du concert d'ouverture du Festival International de Jazz de Montréal	79
Figure 4. 10 : Localisation des rues piétonnes existantes et à venir à Montréal	80
Figure 4. 11 : Braderie sur l'avenue du Mont-Royal, 1986	80
Figure 5. 1 : Localisation de la rue Sainte-Catherine dans l'arrondissement Ville-Marie, Montréal	84
Figure 5. 2 : à gauche - Terminus Craig et siège social de la Montreal Tramway Compagny, 1932 - à droite - Magasin des frères Dupuis au coin de la rue Sainte-Catherine, 1939	87
Figure 5. 3 : Rue Sainte-Catherine, coin rue Amherst	90
Figure 5. 4 : Cadre bâti et typologie commerciale - Le Village	91
Figure 5. 5 : Secteurs caractéristiques dans le Village	94
Figure 5. 6 : À gauche et au centre - Bâtiments désuets proches de la rue Saint-André - à droite - Édifice nouvellement construit	95
Figure 5. 7 : Espace vacant entre les rues Amherst et Wolfe	95
Figure 5. 8 : Revenus annuels de la population résidant dans le secteur "Village"	97
Figure 5. 9 : Répartition de la population par âge dans le secteur "Village" et sur toute l'Île de Montréal	97

Figure 5. 10 : Répartition hommes - femmes dans la population du secteur "Village"	98
Figure 5. 11 : Niveau d'éducation de la population âgée de 15 ans et plus dans le secteur "Village" ...	99
Figure 5. 12 : Niveau d'éducation de la population âgée de 15 et plus sur l'Île de Montréal	99
Figure 5. 13 : Évolution des familles avec ou sans enfant, dans les Faubourgs entre 1991 et 2001 ...	100
Figure 5. 14 : Mode de transport utilisé pour se rendre au travail dans le secteur "Village"	104
Figure 5. 15 : Piétonnisation estivale de la rue Sainte-Catherine - à gauche - en 2009 - à droite - en 2010.....	106
Figure 6. 1 : Localisation de l'avenue du Mont-Royal dans l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, Montréal	112
Figure 6. 2 : en haut - avenue du Mont-Royal, coin boulevard Saint-Laurent, vers l'Est, 1930 – en bas - Avenue du Mont-Royal, coin rue Papineau, 1930	115
Figure 6. 3 : Avenue du Mont-Royal, coin rue Saint-Hubert	116
Figure 6. 4 : Cadre bâti et typologie commerciale - Avenue du Mont-Royal	117
Figure 6. 5 : Secteurs caractéristiques de l'avenue du Mont-Royal	120
Figure 6. 6 : Petites boutiques, avenue du Mont-Royal.....	121
Figure 6. 7 : Bâtiment récent, avenue du Mont-Royal	121
Figure 6. 8 : Revenus annuels de la population résidant dans le secteur Mont-Royal	124
Figure 6. 9 : Répartition de la population en fonction de l'âge pour le secteur Mont-Royal et pour l'Île de Montréal	124
Figure 6. 10 : Niveau d'éducation de la population âgée de 15 ans et plus dans le secteur Mont-Royal	125
Figure 6. 11 : Niveau d'éducation de la population âgée de 15 ans et plus sur l'Île de Montréal	125
Figure 6. 12 : Évolution des familles avec ou sans enfant, sur le Plateau-Mont-Royal entre 1991 et 2001.....	126
Figure 6. 13 : Mode de transport utilisé par la population âgée de plus de 15 ans résidant le secteur Mont-Royal pour se rendre au travail.....	128
Figure 7. 1 : Schématisation du processus de piétonnisation de la rue Sainte-Catherine	165
Figure 7. 2 : Schématisation de l'évolution du conflit sur la piétonnisation de l'avenue du Mont-Royal	166
Figure 7. 3 : Modèle théorique final.....	167

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1. 1 : Coûts d'utilisation annuels d'une automobile moyenne	9
Tableau 1. 2 : Classement des 22 indicateurs de qualité de vie les plus importants	14
Tableau 3. 1 : Récapitulatif des pré-requis et facteurs de piétonnisation de A. Fehr et P. Lewis.....	44
Tableau 5. 1 : Typologie commerciale des commerces de la rue Sainte-Catherine	101
Tableau 5. 2 : Typologie commerciale du Village et mixité idéale	103
Tableau 5. 3 : Récapitulatif des acteurs et groupes d'acteurs - Projet de piétonnisation estivale de la rue Sainte-Catherine	109
Tableau 6. 1 : Typologie commerciale de l'avenue du Mont-Royal.....	130
Tableau 6. 2 : Acteurs et groupes d'acteurs - Projet de piétonnisation de l'avenue du Mont-Royal....	134
Tableau 7. 1 : Comparatif des caractéristiques des deux études de cas – Morphologie urbaine	140
Tableau 7. 2 : Comparatif des caractéristiques des deux études de cas - Transport.....	142
Tableau 7. 3 : Comparatif des caractéristiques des deux études de cas - Acteurs	143
Tableau 7. 4 : Comparatif des caractéristiques des deux études de cas – Contexte socio-économique	146
Tableau 7. 5 : Récapitulatif des valeurs et ressources observées pour les différents acteurs des processus étudiés.....	148

RÉSUMÉ

Mon mémoire de maîtrise porte sur les facteurs favorisant le processus de piétonnisation dans le contexte nord-américain. Plus précisément la question posée est :

« Quels sont les facteurs qui ont permis au processus de piétonnisation de la rue Sainte-Catherine [à Montréal] de se concrétiser et qui n'étaient pas présents, ou étaient différents, dans le débat sur la piétonnisation de l'avenue Mont-Royal n'aboutissant à aucun consensus et réalisation ? »

Je me suis penchée en particulier sur deux études de cas : d'une part la piétonnisation estivale de la rue Sainte-Catherine dans le secteur du Village, qui existe depuis 2008, et d'autre part, le projet de piétonnisation de l'avenue Mont-Royal, proposée par le regroupement citoyen « *Mont-Royal Avenue Verte* », en 2002. Ce second projet n'a pas vu le jour, mais a donné lieu à un vif débat très polarisé entre les porteurs du projet d'un côté et l'administration de l'époque et les commerçants de l'avenue Mont-Royal, opposés au projet, de l'autre côté.

Afin de répondre à ma problématique, j'ai développé l'hypothèse qu'un leadership fort et structuré a été déterminant dans la mise sur pied effective ou non de la piétonnisation.

J'ai ainsi soulevé trois questions :

Qs1 – Existe-t-il un leadership fort pour mener (ou désamorcer) le projet ? En d'autres mots, où se situe le pouvoir ?

Qs2 – Quelles sont les valeurs défendues par les principaux leaders menant à la mise en place ou au rejet du projet ?

Qs3 – Quelles sont les ressources à la disposition des acteurs expliquant la présence ou l'absence d'un leadership ?

Suite à la revue de littérature, à la revue de presse, ainsi qu'à mes rencontres avec différents membres des associations citoyennes, des associations de commerçants, des chercheurs ainsi que des représentants de l'administration et des figures politiques, j'ai été amenée à mettre en relief l'influence du rôle des acteurs et principalement de leur leadership, combinée à des moyens et des ressources différents, dans l'évolution des projets de piétonnisation. Ceci jouerait un rôle déterminant dans l'évolution d'un tel projet vers sa mise en place ou au contraire vers son désamorçage. Ainsi, le leadership que possède la Société des Commerçants (SDC) du Village a permis au projet de s'imposer suite à l'impulsion donnée par l'ancien maire de l'arrondissement Ville-Marie, Benoit Labonté, tandis que ce même leadership de la SDC de l'avenue Mont-Royal s'est exprimé par un refus catégorique de dialogue avec les tenants du projet, aboutissant à un résultat nul de ce point de vue pour les citoyens. Le regroupement de citoyens n'a pas réussi, malgré ses efforts, à convaincre même les commerçants du bien-fondé de leur action, ces derniers s'étant rangés derrière l'avis de la SDC. Finalement, dans les deux études de cas, la coalition SDC et arrondissement a créé un rapport de force dominant leur permettant d'imposer leur vision, à savoir dans un cas, la piétonnisation estivale de la rue et dans l'autre, le rejet du débat sur la question du réaménagement de l'avenue en faveur du piéton.

Mon mémoire montre ainsi, suite à l'analyse de deux études de cas, l'importance du pouvoir des acteurs dans les prises de décision finale. Celle-ci semble peu liée au projet en tant que tel, à ses impacts, mais davantage à la localisation du leadership, dans notre cas celui des SDC, et aux valeurs et ressources dont elles disposent.

Mots clés : Piétonnisation, Mont-Royal, Sainte-Catherine, leadership, valeurs, ressources

INTRODUCTION

Notre recherche porte sur le processus de validation ou d'invalidation des projets que proposent différents acteurs dans le système politique montréalais. Nous avons étudié les éléments qui permettraient de comprendre l'évolution et l'issue de projets d'aménagement et de transport, plus particulièrement, les projets de piétonnisation. Cette étude ne se veut pas généralisable à l'ensemble des projets d'aménagement, mais elle essaie de comprendre quels sont les facteurs principaux qui peuvent entrer en jeu lors de proposition de rues piétonnes. Celles-ci sont des aménagements peu développés en Amérique du Nord, y compris dans le contexte qui nous intéresse ici, au Québec. Malgré le développement des transports durables, ceux-ci sont encore marginaux par rapport à l'omniprésence de l'automobile. Dans ce contexte, nous avons essayé de comprendre pourquoi un projet de piétonnisation peut être accepté relativement facilement dans un cas et pourquoi il a suscité un vif conflit entre acteurs dans un autre cas. Nous allons présenter deux cas précis, celui de l'avenue du Mont-Royal et celui de la rue Sainte-Catherine dans le secteur du Village gai. Une étude précise des deux rues doit nous permettre de mettre en lumière leurs différences et leurs ressemblances afin de faire ressortir les raisons d'une évolution différente des deux projets. Nos hypothèses de départ sont liées à la question du leadership dans le contexte de la mise en place de projet de mobilité durable. Ces hypothèses sont des questionnements sur l'importance des valeurs et des ressources dont disposent les acteurs comme facteurs influençant le résultat des conflits créés par les projets d'aménagement. Nous avons donc analysé les données quantitatives, notamment celles du recensement de 2006 de Statistique Canada, puis nous avons étudié la morphologie urbaine des deux rues et enfin nous avons rencontré plusieurs acteurs qui ont été impliqués de manière directe ou indirecte dans les deux processus que nous étudions ici.

Dans une première partie de contextualisation, nous présentons les raisons historiques qui expliquent le développement du concept de transports durables et des rues piétonnes par une mise en perspective internationale et régionale. Nous montrons les problèmes liés à une sur-utilisation de l'automobile dans les métropoles et à un urbanisme centré sur la croissance des infrastructures routières comme réponse à la croissance des flux routiers. Nous

montrons qu'un courant de pensée, axé sur l'idée que la solution réside plutôt dans le développement de solutions techniques et urbanistiques durables et alternatives à l'automobile ainsi que dans le changement des habitudes de transport. Les rues piétonnes apparaissent alors comme une solution parmi d'autres pour rééquilibrer la place respectivement occupée par les différents usagers de la rue.

Nous exposons dans un second temps, la problématique, les hypothèses et les questions secondaires que nous nous sommes proposé de développer, ainsi que la méthodologie que nous avons mise en place pour répondre aux questions que nous nous sommes posées. Cette partie doit présenter les différentes étapes que nous avons franchies au cours de nos recherches et expliquer nos différents choix.

Dans un troisième chapitre, nous nous attachons à expliquer le cadre théorique qui englobe notre recherche. Il est ainsi question des facteurs qui permettent, d'après notre revue de la littérature, la piétonnisation et les pré-requis indispensables avant la mise en place de tout projet visant la piétonnisation d'un secteur. Nous y développerons également le concept de mobilité durable, de légitimité et de conflits, la question des jeux d'acteurs et de l'opposition ainsi que celle des ressources dont chacun dispose. Nous présenterons enfin le concept de leadership que nous lierons à la recherche du pouvoir permettant notamment d'imposer un projet.

Le quatrième chapitre est centré sur la question du transport et des rues piétonnes à Montréal et au Québec. Nous retracerons un historique de leur mise en place, les caractéristiques du transport et l'importance du transport durable aujourd'hui dans cette ville nord-américaine et dans la province du Québec.

Les deux chapitres suivants concernent nos deux études de cas. Le chapitre 5 présente la rue Sainte-Catherine et la partie 6 l'avenue du Mont-Royal. Pour chacune des rues, nous présentons leur histoire et nous étudions leurs caractéristiques urbanistiques, leur contexte sociodémographique et économique, ainsi que les habitudes de déplacement qu'on y observe. Concernant la rue Sainte-Catherine, nous retracerons l'historique du processus qui a vu la mise en place d'une piétonnisation estivale qui est reconduite tous les ans et jugée, la plupart du temps, comme une véritable réussite. Le chapitre sur l'avenue du Mont-Royal contient quant à lui le contexte d'émergence d'une association citoyenne, Mont-Royal Avenue Verte,

qui demandait la piétonnisation de l'avenue. Cette demande n'ayant pas été entendue, nous présentons alors les différents acteurs et leurs motivations, aboutissant à la polarisation des points de vue et à l'absence d'un débat public constructif.

L'analyse qui suit en chapitre 7 essaie de comprendre à travers les résultats de nos recherches, pourquoi le projet mis en place sur Sainte-Catherine a vu le jour et pourquoi au contraire un tel projet a soulevé une levée de boucliers de la part des acteurs institutionnels et économiques sur l'avenue du Mont-Royal. Nous mettrons ainsi en exergue, dans un premier temps les valeurs et les moyens en possession des acteurs et, dans un second temps, l'importance du leadership des acteurs qui portent le projet, celle de la possession du pouvoir d'agir.

CHAPITRE I

CONTEXTE DE LA RECHERCHE

1.1. Des villes créées pour les automobiles

L'étalement urbain s'est opéré en parallèle au développement du parc automobile, en Europe, mais surtout en Amérique du Nord. Alors que l'étalement urbain de villes comme Montréal a débuté avec les transports en commun, le tramway tiré par des chevaux, puis le tramway électrique, cet étalement s'est accru avec la généralisation de l'automobile. Selon Corinne Mignot (2001)¹ « près des deux tiers des déplacements quotidiens sont effectués en voiture ». L'attachement à l'automobile, symbole de liberté et de mobilité, est très important. Le mode de déplacement dominant dans nos pays industrialisés est l'automobile individuelle. Les grandes métropoles ont été façonnées pour la voiture et continuent d'être pensées pour absorber des flux motorisés toujours plus importants (grands boulevards urbains, autoroutes dans la ville, etc.). Afin d'accommoder la croissance du trafic automobile, les aménageurs ont construit un réseau extrêmement dense d'infrastructures de transport. Créant ainsi un appel d'air, le trafic automobile a crû de manière très importante jusqu'à une saturation des réseaux urbains. L'automobile prend une place considérable dans la vie de la population, comme moyen de déplacement principal, mais surtout par l'espace qu'elle occupe dans notre environnement. La chaussée occupe la majorité de l'espace dans les rues. Les piétons y sont interdits en dehors des passages dédiés à leurs traversées et les autres usagers, vélo, skate et roller y sont peu tolérés. Il faut ajouter à cela les autoroutes que l'on retrouve parfois au sein même des villes et les immenses échangeurs. L'urbanisme des cinquante dernières années s'est entièrement dédié à accommoder l'automobile. Une telle domination des modes de

1 Mignot Corinne. 2001. *Mobilité urbaine et déplacements non motorisés*. Paris : La Documentation française.

transport motorisés, en accroissant l'insécurité des autres modes de transport tels que le vélo ou la marche, et en amenant à la création de nouvelles infrastructures toujours plus importantes, entraîne la ville dans un cercle vicieux ne conduisant qu'à entretenir toujours plus cette croissance. Malheureusement, le confort que la voiture individuelle apporte en fait toujours le moyen de transport le plus sollicité. Selon Marie Demers (2008)², le déclin de la marche tient pour beaucoup de la combinaison de deux phénomènes : l'environnement n'est plus adapté à la marche et les individus n'ont plus le temps, ou plutôt croient ne plus avoir le temps de marcher. La pratique de la marche ne cesse de décroître. Elle apparaît comme une perte de temps et une activité dangereuse (criminalité, circulation, mais également bruit et paysages mornes).

Agacée par les nuisances liées à l'omniprésence de l'automobile, la population commence à critiquer sévèrement la priorité donnée aux transports motorisés. Il s'est ainsi développé parmi les habitants des villes, une sorte de relation amour/haine entre la voiture et eux : difficile de s'en passer, mais difficile d'accepter la situation telle qu'elle est.

1.2. Les problèmes induits par la sur-utilisation de l'automobile

Cette situation a été de très nombreuses fois présentée dans la littérature, souvent avec un accent particulièrement alarmiste. Selon Marie Demers (2008), la sur-utilisation de l'automobile a un prix élevé, et ce, dans plusieurs domaines : congestion, accidents, pollution (de l'air, de l'eau, sonore, etc.), réduction du capital social (par manque de rencontres), perte d'espace par les diverses infrastructures, destruction d'habitat naturel, impacts globaux sur la planète avec les changements climatiques dont on parle de plus en plus, coût financier également pour la construction des infrastructures, augmentation des problèmes de santé publique liés à la pollution et à la sédentarisation de la population et enfin catastrophes naturelles qui peuvent découler du réchauffement de la planète. Les accidents de la route, par leur fréquence, sont presque devenus « normaux ». On s'attriste pour les victimes puis on oublie. On les mentionne dans les journaux, mais on en parle peu. C'est pourtant la principale

2 Demers, Marie. 2008. *Pour une ville qui marche, aménagement urbain et santé*. Montréal : Les Éditions Écosociété.

cause de mort violente en Occident, et même bien devant les homicides aux États-Unis (Demers, 2008, p.52). La majorité des accidents de piétons sont en fait lié à l'absence d'infrastructures adaptées à ces derniers (pas de trottoirs, pas de passages protégés, rues de plus en plus larges, etc.). New York, qui possède le plus fort taux de personnes allant au travail à pied, présente un des taux les plus bas de piétons tués aux États-Unis, alors qu'elle est aussi la région métropolitaine la plus dense (Demers, 2008, p.57). Les taux de piétons tués les plus faibles se situent en effet dans les aires métropolitaines les plus densément peuplées (Portland, Chicago), alors que les taux les plus élevés se retrouvent dans les villes à faibles densités telles que Dallas, Atlanta ou encore Phoenix. Demers (2008) souligne qu' « alors même que c'est l'environnement qui n'est pas adapté au piéton, la faute des accidents est généralement rejetée sur les victimes. Aujourd'hui, l'amélioration de la sécurité des piétons se fait principalement en limitant l'accès des piétons à la rue » (Demers, 2008, p.61).

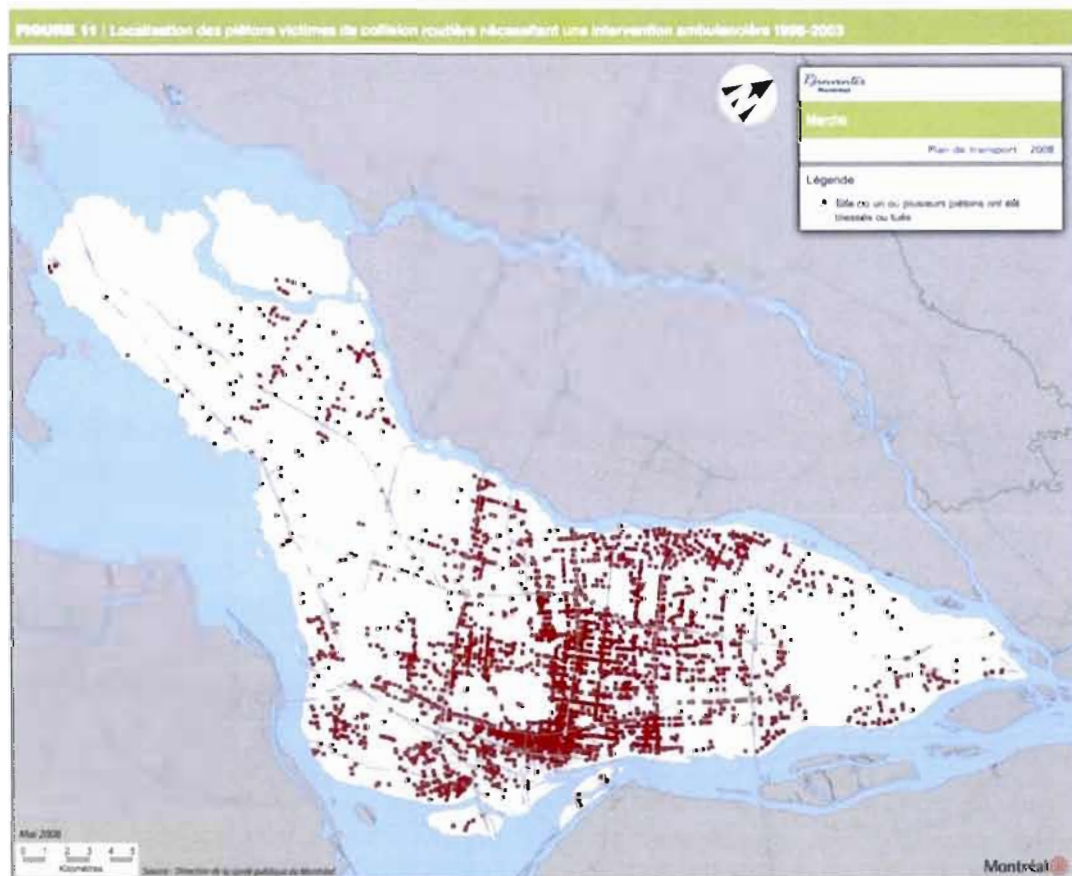


Figure 1.1 : Localisation des piétons victimes de collision routière (Plan de Transport de Montréal, 2008)

La figure 1.1, fournie par la Ville de Montréal dans son Plan de Transport 2008 montre une concentration de piétons victimes de collision routière dans les axes de transit, par exemple le long de la rue Sherbrooke ou sur les axes de transit nord-sud notamment dans l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, ainsi qu'une concentration particulièrement importante dans le secteur du centre-ville. Les accidents se trouvent évidemment là où la masse de piétons est la plus importante tandis que les automobilistes n'adaptent pas forcément leur vitesse à cette présence.

La sur-utilisation de l'automobile ne pose pas seulement un problème de santé publique à travers les accidents qu'elle entraîne, mais aussi beaucoup par la pollution qu'elle génère. Les maladies respiratoires qui lui sont liées se multiplient et touchent particulièrement les enfants qui peuvent avoir des retards de développement. Et ce sont paradoxalement ceux qui sont le plus actifs à l'extérieur qui sont les plus concernés. « Près de 15 millions [d'Américains] souffrent d'asthme, entraînant chaque année plus d'un million et demi de visites au service d'urgence d'un hôpital, environ un demi-million d'hospitalisations et plus de 5 500 décès » (Demers, 2008, p.129). De plus, l'obésité est devenue un problème de santé publique extrêmement important en Amérique du Nord. Celle-ci serait liée à la combinaison de trois éléments : les prédispositions génétiques, l'environnement et le comportement. L'environnement joue un rôle à travers divers facteurs que Marie Demers synthétise en cinq groupes : politiques et surexposition alimentaires, progrès technologiques, aménagement urbain, choix de transport, et enfin, politiques scolaires. La combinaison de ces facteurs amène à l'inactivité. Celle-ci concerne toutes les tranches d'âge, adultes, enfants, adolescents et personnes âgées. Les loisirs sont de plus en plus sédentaires alors que le travail de bureau impose déjà de longues heures assises, de même que les déplacements en automobile. Les coûts de santé pour la société en deviennent extrêmement élevés.

L'isolement créé par le repli de la population dans sa voiture ou devant son écran de télévision diminue les potentialités de rencontres et d'échanges, érodant ainsi le sentiment d'appartenance à une même communauté, et par là, la cohésion sociale. Les espaces publics diminuent au profit des espaces privés augmentant la ségrégation entre les différents individus. L'absence d'espace pour se réunir et débattre en public ampute la démocratie et réduit le citoyen à un simple observateur. C'est au contraire la rencontre des individus qui

inspire la confiance et l'engagement envers les autres. Reprenant le concept des « yeux » de la ville élaboré par Jane Jacob en 1961, Marie Demers (2008) rappelle que des rues animées sont moins propices aux crimes. Or, la spécialisation des villes crée de véritables zones vides, les banlieues le jour, les centres-villes hors des horaires de travail et les zones commerciales la nuit. Toujours selon Jane Jacobs, les trottoirs sont des espaces de sociabilisation, car ils sont le théâtre de l'activité de la population où chacun est un étranger familier pour l'autre (Stanley Milgram, 1972) grâce au lien de confiance qui s'établit implicitement entre les gens qui se croisent régulièrement dans le même quartier. Certains règlements de zonage doivent, selon Marie Demers (2008), être supprimés, car ils ne s'appliquent plus au fonctionnement actuel des villes. Si par le passé, les zones résidentielles devaient être protégées de la pollution des usines, la question est toute différente aujourd'hui du fait de la modification de l'économie mondiale. Les quartiers doivent avoir davantage de mixité des fonctions, afin de créer des espaces vivants toute la semaine.

L'automobile a également un très fort besoin d'espace. Et ce besoin augmente avec la vitesse des véhicules. Aux États-Unis, le réseau routier occuperait 44 480 km² de territoire (Demers, 2008, p.98). Les stationnements occupent une très large partie de l'espace urbain. Ce recouvrement par l'asphalte augmente les risques d'inondation en multipliant les surfaces imperméables qui empêchent tout écoulement du trop-plein d'eau, diminue la qualité de l'eau et réchauffe les zones urbaines. Cela détruit également la faune et la flore dont l'habitat n'existe plus ou est fortement réduit et émietté. L'étalement urbain est également à l'origine de la diminution des terres arables, autrement dit cultivables.

Avoir une automobile n'est enfin pas non plus abordable pour tous : aux États-Unis, « la plupart des ménages consacrent plus d'argent à l'automobile qu'aux soins de santé, à l'éducation ou à l'alimentation » (Demers, 2008, p.115). Le tableau 1.1, ci-dessous, illustre le coût que représente la possession d'une automobile. Les coûts de fonctionnements intègrent les prix de l'essence en 2009, soit 0,812 \$ par litre. Sachant qu'aujourd'hui le prix de l'essence est plutôt à 1,35 \$ le litre, il convient de souligner la sous-estimation de ses chiffres par rapport au coût actuel d'une automobile.

Tableau 1.1 : Coûts d'utilisation annuels d'une automobile moyenne (CAA, 2009)

COÛTS D'UTILISATION ANNUELS en fonction d'une Cobalt LT				
Kilomètres parcourus par année	Coûts de fonc- tionnement annuels (variables)	Coûts de propriété annuels (fixes)	Coût total	Coût par kilomètre
12 000 km	1 284,00 \$	6 515,25 \$	7 799,25 \$	0,650 \$
16 000 km	1 712,00 \$	6 515,25 \$	8 227,25 \$	0,514 \$
18 000 km	1 926,00 \$	6 515,25 \$	8 441,25 \$	0,469 \$
24 000 km	2 568,00 \$	6 659,25 \$	9 227,25 \$	0,384 \$
32 000 km	3 424,00 \$	6 851,25 \$	10 275,25 \$	0,321 \$

Avec la place que l'automobile a prise dans le quotidien des gens, il y a eu, dans les projets d'aménagement des villes une totale absence de considération des autres usagers. Les piétons, cyclistes et autres usagers des transports alternatifs ont peu de place dans la rue, rendant leurs trajets d'autant plus dangereux. Dans les villes américaines, les transports collectifs sont également oubliés dans les aménagements de même que dans les plans de financement. Pourtant, dans sa thèse, Annette Fehr (2003)³ rappelle qu'il est important de souligner l'importance de la marche et de la prise en compte des piétons à travers le fait que tout individu, même le plus dépendant à l'automobile, est piéton au moins au début et à la fin de sa journée.

La voiture est vue comme un élément de liberté, favorisant la mobilité pour tous. Cependant, « un tiers de la population américaine ne détient pas de permis de conduire : jeunes, gens âgés, personnes handicapées et pauvres dépendent des autres pour leurs déplacements » (Demers, 2008, p.111). L'automobile n'a donc rien d'universel et ne peut être vue comme le seul moyen de déplacement. D'autres moyens doivent être développés afin de répondre aux besoins de tous.

3 Fehr, Annette. 2003. « Step-by-step : a framework for the evaluation of pedestrian street opportunities ». Mémoire de maîtrise. Montréal : McGill University, School of Urban Planning.

1.3. Aspiration à un nouveau cadre de vie urbain plus sain et plus agréable

Avec la prise de conscience environnementale et les luttes contre la pollution, la voiture est devenue indésirable dans l'optique d'un cadre de vie agréable et sain, sans pollution environnementale et sonore. En réaction à ces problèmes, on assiste depuis quelques années à la multiplication des groupes de citoyens demandant un apaisement de la circulation dans leurs quartiers. Il en va de leur sécurité et de celle de leurs enfants, mais également de leur santé et de leur tranquillité. Les enjeux sont nombreux et fédèrent facilement l'adhésion des résidents.

Les conflits générés sont donc également nombreux. Si les habitants ne veulent pas une circulation trop importante dans leur quartier, ils souhaitent néanmoins suffisamment de stationnements pour leur(s) voiture(s). Les commerçants demandent une bonne accessibilité à leurs établissements et les places de stationnement nécessaires à leurs clients. Les gens de passage souhaitent un trafic fluide. Les élus de leur côté souhaitent garder leur poste et donc contenter leurs électeurs tout en développant économiquement leur circonscription. Les demandes sont variées et les choix à faire impliquent forcément le contentement des uns et la désapprobation des autres.

La population fait, cependant, de plus en plus pression sur les pouvoirs publics pour que ceux-ci prennent davantage en compte la sécurité des usagers non motorisés et la préservation de l'environnement dans les nouveaux aménagements urbains. L'importance de l'impact de l'automobile sur les finances publiques et les pressions exercées par une partie de la population et l'opinion publique contribuent à inciter les élus à prendre acte du besoin de changement dans la vision de l'aménagement et de la planification territoriale. Dans les divers programmes, par exemple plan d'urbanisme ou plan de transports, le piéton est davantage cité comme élément à prendre en compte dans la planification nouvelle des villes. Pour certains cela reste des symboles, pour d'autres cela figure un espoir de changement.

La notion de transport durable s'est ainsi développée. Selon Linda Steg et Robert Gifford (2005)⁴, « le transport durable implique de trouver un équilibre entre les qualités

4 Steg, Linda et Robert Gifford. 2005. « Sustainable transportation and quality of life », *Journal of Transport Geography*, volume 13, Issue 1, p.59-69.

économiques, sociales et environnementales actuelles et futures »⁵ (Steg et Gifford, 2005, p.66). Il devient impérieux de penser au futur, car, déjà aujourd'hui, les impacts négatifs du système de transport actuel dépassent les aspects positifs. Ces impacts sont généralement étudiés sous l'angle de l'énergie et des terres utilisées, du temps perdu dans la congestion automobile, du bruit et de la pollution, du coût des accidents, etc.⁶ (Steg et Gifford, 2005, p.66).

D'après une étude de 2002 citée par Marie Demers (2008), les Américains seraient prêts à adopter des modes de transports non motorisés. S'ils ne s'y adonnent pas encore ce serait à cause des distances à parcourir et du manque de temps (Demers, 2008, p.185). Selon une seconde étude citée, datant également de 2002, ils seraient prêts à marcher 3,4 km (p.186, Demers, 2008), soit environ 35/40 minutes d'après nos calculs. L'intérêt porté aux destinations vacances comme les randonnées pédestres et les « villes conviviales » telles que New York, San Francisco ou Boston, montre que l'esthétique et l'histoire, combinées à un développement à taille humaine, attirent les gens dans la rue et dopent du même coup l'économie locale. L'exemple de Vancouver, l'une des villes les plus favorables à la marche d'Amérique du Nord, démontre qu'il n'est pas nécessaire que ce soit des villes anciennes ou de taille modeste (Demers, 2008, p.188). La présence d'arbres, les aménagements en faveur du vélo et du transport collectif, combinés à un développement résidentiel dense y créent une qualité de vie élevée que l'on peut comparer à Zurich ou Genève.

Selon Dieter Frick (1986)⁷, « le concept de qualité de vie urbaine émerge à la fin des années 1960 et au début des années 1970 quand la crise environnementale est devenue un problème national majeur, non seulement pour les États-Unis mais également à travers le monde »⁸ (Frick, 1986, p.20). Le terme qui n'est pas aisé à définir. Toujours selon cet auteur,

5 Traduction de l'auteure : *"It is generally accepted that sustainable transport implies balancing current and future economic, social and environmental qualities"*. Steg et Gifford. 2005. p.66.

6 *"The positive and negative values and externalities of current transport systems are examined, such as energy and land use, waste, traffic safety, traffic noise, health consequences, accident costs, accessibility and economic wealth. Governments and international bodies such as the OECD often apply this approach"*. Steg et Gifford. 2005. p.66.

7 Frick, Dieter. 1986. *The Quality of Urban Life ; Social, psychological, and Physical Conditions*. Berlin : New York : Walter de Gruyter.

8 Traduction de l'auteure : *"The concept of "quality of urban life" emerged during the late 1960's and early 1970's when the environmental crisis became a major national issue not only*

la qualité de vie urbaine est ce qui entre en jeu lorsqu'on pose les questions : « La vie est-elle facile ou difficile ? Est-ce que les gens sont satisfaits ou insatisfaits ? Est-ce que la ville les aide à réaliser leurs buts et désirs ou est-ce qu'elle les contrecarre ? »⁹ (Frick, 1986, p.20). Le concept doit être « multidimensionnel » (Frick, 1986, p.21), chacun définissant ce qu'est la qualité pour lui-même de différentes manières.

Dans un article portant réflexion sur les liens entre forme urbaine et qualité de vie et les moyens possibles pour mesurer cette dernière, les chercheurs Gilles Sénécal, Pierre J. Hamel et Nathalie Vachon (2005)¹⁰ nous apprennent que :

La qualité de vie en milieu urbain serait conditionnée à la fois par des facteurs objectifs, comme les aspects physico-morphologiques et socio-économiques du milieu urbain, mais aussi par des dimensions subjectives qui relèvent des valeurs, des perceptions et des aspirations de chacun (Sénécal, Hamel & Vachon, 2005, p.20).

Kevin Lynch (1982)¹¹ porte l'accent sur la qualité sensorielle au risque de construire des « cités sans âmes » (Lynch, 1982, p.4) et que celle-ci est liée à la dimension sociale et affecte la vie quotidienne des populations. Il parle ainsi du « sens du lieu ». Selon lui il est important de comprendre un lieu, car « un sens profond du lieu renforce la conscience que nous avons de notre identité personnelle » (Ibid. p.25), mais l'espace peut parfois être difficile à comprendre. Plusieurs acteurs contrôlent la qualité sensorielle des régions. D'après Lynch, il y a d'abord les gros entrepreneurs privés et publics qui, pour les premiers pensent d'abord à la vente, et pour les seconds réfléchissent en fonction des coûts et des entretiens à long terme. Les formes géométriques et simples sont alors privilégiées, ainsi que l'ordre et l'homogénéité. De leur côté, les particuliers peuvent agir sur leur propriété, mais leur action est limitée en dehors de leur cadre de vie direct. Dans l'espace public, la question de l'entretien est prédominante, tout doit servir à un contrôle optimal de l'espace (barrières, panneaux informatifs, etc.). Bien souvent, cela résulte de normes de sécurité, de conventions juridiques, d'inventions techniques, etc., qui n'ont rien à voir avec l'esthétique et dont

in the United States but around the world"

- 9 Traduction de l'auteure : "Is life easy or hard ? Are people satisfied or dissatisfied ? Does the city help them realize their purposes and desires, or does it thwart them ?"
- 10 Sénécal, Gilles, Pierre J. Hamel et Nathalie Vachon. 2005. « Formes urbaines, 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. pp.19-43.
- 11 Lynch Kevin. 1982. *Voir et planifier l'aménagement qualitatif de l'espace*. Paris : Dunod.

l'expression est finalement « désordonnée et souvent inhumaine » (Ibid. p.12). Ainsi, bien que la tâche des gouvernements soit « d'assurer le bien-être de toute la population » (ibid.), ils usent de moyens indirects rationalisés (voirie, bâtiments publics, règlements, etc.) et ne s'intéressent pas à la question de l'attrait en lui-même. Car Lynch soutient que « les thèmes qui nous intéressent englobent les problèmes visuels et esthétiques, mais s'étendent bien au-delà. Ils reposent sur l'idée que le bien-être des individus et des petits groupes est lié à l'interaction directe de ces derniers avec leur cadre d'existence, et non pas essentiellement à leur rôle d'observateurs passifs » (Ibid. p.37).

À la suite des réflexions portées par Kevin Lynch et Jane Jacob, les études actuelles placent la qualité de vie comme indissociable de la qualité de l'environnement urbain. « Le bien-être de la population et la qualité des environnements naturels et construits [formeront] les deux dimensions structurantes de la qualité de vie » (Sénécal, Hamel et Vachon, 2005, p.21). Dans la lignée de recherches produites par l'école de sociologie urbaine de Chicago (hypothèses zonales et radiales de Burgess quant à la distribution des phénomènes sociaux) des études françaises ont également, dès 1952, tenté d'établir « le rapport entre l'organisation du cadre urbain, les structures sociales et le bien-être des gens » (Sénécal, Hamel et Vachon, 2005, p.24). L'importance de « l'image de la ville » dans sa structuration est un élément défendu par Kevin Lynch dès 1982 et se confirme à Montréal selon l'étude qu'en font Sénécal, Hamel et Vachon (2005) : « les rives des plans d'eau et les hauts lieux, comme le mont Royal à Montréal, sont appropriés par les couches sociales supérieures et forment des paysages urbains fortement valorisés » (Sénécal, Hamel et Vachon, 2005, p.28).

Pour Linda Steg et Robert Gifford, la qualité de vie est une notion qui regroupe plusieurs dimensions et qui traduit à quel point les valeurs et les besoins de la population sont atteints. Ils se sont attachés à l'étude des notions subjectives du bien-être et de la qualité de vie, car ces notions sont rattachées à une évaluation personnelle de la vie des individus¹² (Steg et Gifford, 2005, p.62). Leur étude est basée sur une revue de la littérature sur le sujet. Ils présentent un tableau (Tableau 1.2 ci-dessous ; « Table 1 », p.63. Steg et Gifford, 2005) regroupant les indicateurs les plus récents de qualité de vie, se fondant sur le travail de l'Université de

12 "We focus on subjective well-being or QoL [i.e. Quality of life], which refers to individuals cognitive and affective evaluations of their lives". Steg et Gifford, 2005. p.62.

Groningen aux Pays-Bas. En s'appuyant sur les résultats du tableau, Linda Steg et Robert Gifford indiquent que les éléments qui ont le plus de valeur pour la population sont les impacts sur la santé, la famille, la justice sociale, la liberté et la sécurité. La beauté matérielle, la spiritualité et la religion, le statut et la reconnaissance et enfin le défi et l'excitation sont les éléments qui portent le moins de valeur dans le tableau. Ainsi, lorsque les décideurs politiques doivent faire des choix, ils devraient tenir compte davantage des impacts possibles sur les indicateurs les plus importants (Steg & Gifford, 2005).

Tableau 1. 2 : Classement des 22 indicateurs de qualité de vie les plus importants (Steg et Gifford, 2005, "Table 1", p.63)

Table 1 Description and importance ratings of 22 quality-of-life indicators		
Indicator	Description	M
Health	Being in good health. Having access to adequate health care	4.9
Partner and family	Having an intimate relationship. Having a stable family life and good family relationships	4.7
Social justice	Having equal opportunities and the same possibilities and rights as others. Being treated in a just manner	4.7
Freedom	Freedom and control over the course of one's life, to be able to decide for yourself, what you will do, when and how	4.5
Safety	Being safe at home and in the streets. Being able to avoid accidents and protected against criminality	4.5
Education	Having the opportunity to get a good education and to develop one's general knowledge	4.3
Identity/self-respect	Having sufficient self-respect and being able to develop one's own identity	4.2
Privacy	Having the opportunity to be yourself, to do your own things and to have a place of your own	4.2
Environmental quality	Having access to clean air, water and soil. Having and maintaining good environmental quality	4.2
Social relations	Having good relationships with friends, colleagues and neighbours. Being able to maintain contacts and to make new ones	4.2
Work	Having or being able to find a job and being able to fulfil it as pleasantly as possible	4.2
Security	Feeling attended to and cared for by others	4.1
Nature/biodiversity	Being able to enjoy natural landscapes, parks and forests. Assurance of the continued existence of plants and animals and maintaining biodiversity	4.1
Leisure time	Having enough time after work and household work and being able to spend this time satisfactorily	4.0
Money/income	Having enough money to buy and to do the things that are necessary and pleasing	3.6
Comfort	Having a comfortable and easy daily life	3.5
Aesthetic beauty	Being able to enjoy the beauty of nature and culture	3.5
Change/variation	Having a varied life. Experiencing as many things as possible	3.3
Challenge/excitement	Having challenges and experiencing pleasant and exciting things	3.2
Status/recognition	Being appreciated and respected by others	3.0
Spirituality/religion	Being able to live a life with the emphasis on spirituality and/ or with your own religious persuasion	2.9
Material beauty	Having nice possessions in and around the house	2.6

Adapted from Poortinga et al. (2004).

1.4. De nouveaux aménagements

De nombreuses solutions sont présentées face aux problèmes induits par l'automobile. Les constructeurs automobiles préconisent évidemment le développement des automobiles hybrides qui consomment moins d'essence et polluent moins l'environnement. Les populations sont parallèlement encouragées par les gouvernements à changer leurs habitudes en utilisant davantage les transports en commun (métro, bus, trains de banlieue). La rue peut également être aménagée afin de réduire l'emprise de l'automobile et de donner plus de place aux autres usagers. Ces aménagements doivent également procurer davantage de sécurité à ces autres usagers.

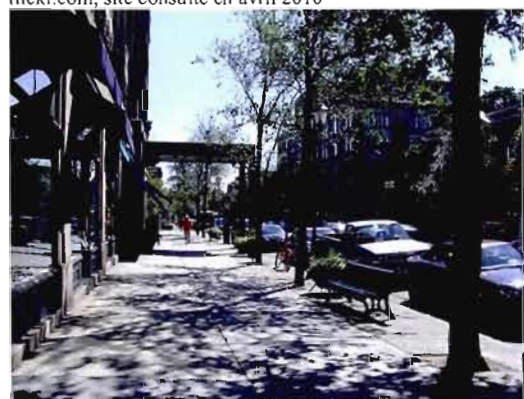
Lorsque les demandes d'apaisement de la circulation sont entendues, de nombreuses solutions sont possibles. Elles sont de plusieurs types, plus ou moins radicales et affectent donc plus ou moins la circulation routière. Un premier type rassemble les solutions qui amènent un ralentissement de la vitesse des automobilistes et une prise de conscience par ces derniers qu'ils ne sont pas les seuls usagers des rues et qu'ils doivent prêter attention aux autres modes de transports présents. Il pourra être proposé par exemple les rétrécissements de la chaussée (terre-plein central, marquage au sol, élargissement du trottoir), ou la mise en place de ralentisseurs comme des dos-d'âne ou des passages piétons surélevés. Un second type de solutions rassemble celles qui privilégient des modes de transport alternatifs. On peut y classer la création de pistes cyclables, le développement des transports en commun (financements, aménagements de voies réservées, etc.) et des systèmes de covoiturage (passant pour ces différents modes de déplacement par des sites propres garantissant sécurité et rapidité), et la solution la plus radicale qui est celle de la piétonnisation temporaire ou définitive d'une portion de rue (et parfois de quartiers entiers). Cette dernière solution interdit alors la présence d'automobiles de manière temporaire ou permanente, n'autorisant que la desserte locale, les livraisons, ainsi que les véhicules d'urgence. Cette typologie, non exhaustive, sépare en deux types les solutions qui peuvent être apportées pour l'apaisement de la circulation, mais pour un résultat efficace, il est primordial de combiner les méthodes.



Voie réservée en Angleterre ; Photo : Pátricio Londaitis, flickr.com, site consulté en avril 2010



Terre-plein central sur le boulevard Saint-Joseph (coin rue Saint-Hubert) en 1945; Photo : Archive de la ville de Montréal



Trottoir élargi rue Bernard à Montréal; Photo : Roxana Veronica, flickr.com, site consulté en avril 2010



Élévation de la chaussée en France; Photo : Ludo29880, flickr.com, site consulté en avril 2010

Figure 1. 2 : Exemples d'aménagements possibles pour rééquilibrer la place des différents usagers de la rue.

D'après Peter Calthorpe (1993)¹³, auteur de l'un des ouvrages fondateurs du mouvement de *New Urbanism*¹⁴, une alternative simple à l'étalement urbain est un quartier avec des maisons, des parcs, des écoles qui soient à distance de marche raisonnable de tous les services (quotidien ou non), lieux de travail et zones de transit. La population doit avoir le choix entre l'automobile, les transports en commun et la marche. Un développement idéal mettrait en équilibre « communauté et vie privée, automobile et marche, grandes institutions et petits commerces, banlieues et centres » (Calthorpe, Peter, 1993, p.17). Ce vers quoi

13 Calthorpe, Peter. 1993. *The Next American Metropolis, Ecology, Community and the American Dream*, New-York : Princeton Architectural Press.

14 Le *New Urbanism* « se conçoit comme un ensemble de règles d'urbanisme » « dont l'intention est de créer un environnement de qualité qui répond à des principes environnementaux, sociaux et économiques » et met l'accent sur les espaces publics, les transports en commun ainsi que sur la diversité des fonctions et la mixité sociale (Ghorra-Gobin, Cynthia. 2006. *La théorie du New Urbanism ; Perspectives et enjeux*. Paris : Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la mer. p.12 et 61).

Calthorpe voudrait tendre est un espace davantage intégré, où il serait aisé de se déplacer à pied, un espace avec une identité locale forte et des espaces publics conviviaux (Calthorpe, 1993, p.21). Pour lui, les différents usagers de la route n'ont pas les mêmes besoins. Les automobilistes ont besoin de larges routes droites, de grands stationnements, etc., tandis que les transports collectifs ont besoin de hautes densités, de passages fréquents et de nombreux arrêts. Enfin, les piétons ont également besoin de hautes densités, mais aussi de tous les services à proximité, accessibles par des voies directes qui évitent les détours, ainsi que des rues relativement étroites pour être aisément traversées. Les piétons ont besoin de se sentir en sécurité, ainsi les bâtiments doivent « regarder » vers la rue grâce à des porches, des fenêtres, etc. La diversité des besoins peut être satisfaite par un environnement varié (Calthorpe, 1993, p.28). C'est également l'avis de Marie Demers qui, citant Lewis Mumford : « La vitesse de notre mode de locomotion devrait dépendre du but à atteindre. [...] Pour être efficace, un réseau doit comporter la plus grande diversité possible de mode de locomotion, permettant des vitesses et des volumes variables et répondant à différents objectifs et fonctions », souligne le fait qu'une offre de transport variée permettrait de rendre une ville plus conviviale et qu'en favorisant la marche pour les déplacements courts, les déplacements en automobile et en transports en commun seraient ainsi facilités pour les déplacements plus longs (Demers, 2008, p.42). Ainsi pour Calthorpe, la solution est simple : il faut densifier les quartiers, mixer les fonctions et amener la population à marcher et à prendre les transports collectifs par des aménagements et politiques cohérentes et volontaires (Calthorpe, 1993, p.29).

Par le développement de mode de transports variés, c'est la réduction de l'usage de l'automobile qui est visée. La réduction du trafic automobile engendre de fait une réduction du nombre d'accidents :

En Allemagne et aux Pays-Bas où, respectivement, au moins le tiers et presque la moitié des déplacements en zone urbaine ont été effectués à pied ou à vélo en 1995, le nombre de piétons et de cyclistes tués ou blessés, tant par déplacement que par kilomètre, était inférieur à celui observé aux États-Unis (Demers, 2008, p.91).

De même que Linda Steg et Robert Gifford (2005), Stephen Davies (1982)¹⁵ développe le concept de "*balancing*", que l'on peut traduire par équilibre. Il souligne l'importance

15 Davies, Stephen. 1982. *Designing effective pedestrian improvements in business districts*,

accordée à l'amélioration de la qualité de vie des piétons tout en accordant de la place aux besoins de l'automobile liés à la livraison des commerces, aux stationnements ainsi qu'aux déplacements des résidents locaux (Davies, Stephen, 1982, p.3). Bien qu'un équilibre parfait soit utopique, les aménageurs doivent avoir à l'esprit cet équilibre comme objectif. L'importance de rééquilibrer l'espace octroyé aux piétons et aux automobiles est également liée au fait que « le trottoir n'est pas seulement une voie de circulation »¹⁶ (Davies, 1982, p.7), c'est également le lieu de nombreuses autres activités comme le lèche-vitrine, un lieu de rencontre, de socialisation, etc. Dans la largeur du trottoir, il ne faut donc pas seulement tenir compte des piétons qui circulent, mais également des bancs, arbres et autres aménités. La définition que font Mangin et Panerai (1999)¹⁷ de la rue montre cependant qu'elle n'est pas vraiment perçue comme un espace public, mais seulement comme parcours et support de l'édification : la rue est une « voie desservant directement de part et d'autre des parcelles bâties en même temps qu'elle permet de se déplacer dans le quartier » (Mangin & Panerai, 1999, p.57). Par ailleurs, en fonction de la largeur de la rue et de son usage, différentes possibilités de rééquilibrage de l'occupation de la voie existent. Il faut avant tout étudier les usages de la route afin de les comprendre et de pouvoir proposer un aménagement qui soit efficace pour les piétons comme pour les automobiles. En effet, des aménagements tels la suppression de voies de stationnement ou du trafic automobile pour certaines heures, peut également être bénéfique pour les automobiles, car ces mesures peuvent contribuer à réduire la congestion. Le centre-ville devient ainsi plus accessible et plus agréable dans le même temps¹⁸ (Davies, 1982, p.10).

L'État a un rôle à jouer dans la promotion de modes de déplacements alternatifs. Les coûts que représente la sur-utilisation de la voiture, à travers la question des infrastructures et celle de la santé publique, en font un acteur important dans l'élaboration et la mise en place de changements.

Chicago American Planning Association.

16 Traduction de l'auteur : « *City sidewalks are not just though fares for pedestrians* », Davies, 1982, p.7.

17 Mangin, David & Philippe, Panerai. 1999. *Projet urbain*. Marseille : Parenthèse.

18 « *Better management of vehicles can reduce traffic congestion and make a downtown more accessible ad convenient, as well as more pleasant* », Davies, 1982, p.10.

Plusieurs groupes, dont le Congress for the New Urbanism aux États-Unis – qui a pour président John Norquist, maire de Milwaukee de 1998 à 2003 et auteur d'un ouvrage intitulé *The Wealth of Cities* –, travaillent à trouver des solutions pour réparer les dommages causés par l'étalement urbain au cours des cinquante dernières années, cherchant à créer des collectivités plus conviviales en revitalisant d'anciens centres- villes et en instaurant des quartiers plus compacts et favorables à la marche (Demers, 2008, p.217).

Malheureusement, les responsables de l'étalement urbain, « entrepreneurs immobiliers, entrepreneurs en construction routière et lobby de l'industrie pétrolière » (Demers, 2008, p.217), sont extrêmement puissants et il faudrait une volonté politique et des finances très importantes pour faire le poids.

Cependant, la préférence du mode de transport demeure un choix de chaque individu et l'habitude y exerce une large influence. Les changements comportementaux sont particulièrement longs à se faire, ce qui peut laisser présager de changements à long terme, mais une efficacité limitée à court terme. Il faut réapprendre à la population à se déplacer autrement qu'en automobile. Les modes de transports alternatifs à l'automobile n'ont pas la possibilité d'être réellement efficaces sans un changement profond de nos modes de développement et d'aménagement (Demers, 2008).

1.5. Une des solutions : les rues piétonnes

D'après l'ouvrage, édité par le Service des études et projets de la Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire en 1981¹⁹, les rues piétonnes sont une manière alternative de redonner vie aux centres-villes, en parallèle aux programmes de rénovation et d'amélioration des quartiers centraux (Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, Service des études et projets. 1981). Les espaces piétonniers ne sont pas vus comme une solution miracle répondant à tous les problèmes des centres-villes, mais comme une partie prenante de la solution (Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, Service des études et projets, 1981, p.3). Longtemps valorisées pour leur seul attrait esthétique, les zones piétonnières sont aujourd'hui perçues comme des lieux favorisant la

19 Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, Service des études et projets. 1981. *Les voies piétonnières au centre-ville*, Québec, 161p.

qualité et la quantité des échanges humains et donc comme une amélioration sociale. Cependant, les auteurs rappellent, que la seule mise en place d'espaces piétons ne règle en rien le problème des centres-villes, mais « doit être considérée comme un élément faisant partie d'un ensemble de politiques intégrées afin que les efforts de revitalisation des centres-villes atteignent leurs objectifs » (p.13, Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, Service des études et projets, 1981). L'aménagement d'espaces piétonniers a pour but de rééquilibrer les différents modes de transports. Il ne s'agit donc pas de supprimer l'automobile, mais d'en réduire l'usage pour laisser la place aux autres usagers. L'installation de mails piétonniers doit donc se faire en partenariat avec les commerçants qui doivent présenter un marché compétitif aux centres commerciaux périphériques en proposant une marchandise variée et adaptée au marché actuel. L'amélioration du milieu de vie passe par la réduction de la place de l'automobile qui apporte pollution environnementale et sonore et entache l'image et le caractère des villes, et par la mise en valeur du patrimoine architectural et des espaces verts. Enfin, le piéton n'est plus vu que comme un individu qu'il faut reléguer sur un bord de la voie pour sa sécurité et faire de la place aux automobiles, mais enfin comme un « individu ayant des interactions avec son milieu environnant » (Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, Service des études et projets, 1981, p.9). Son parcours doit présenter une diversité de fonctions et les différents quartiers doivent être reliés. Sa sécurité est également perçue comme supérieure dès lors que l'automobile est restreinte.

D'après le mémoire de recherche d'Annette Fehr, les prémices des espaces piétons se trouvent dans le développement au XXe siècle des théories de « Garden City » orientées vers le transport public et faisant de la place pour la marche. Avant ce mouvement, des espaces étaient déjà dédiés aux piétons, par exemple Central Park à New York. La question de la séparation des modes de transports se posait déjà au XIXe siècle afin d'assurer la sécurité et la tranquillité des piétons. Le passage de « la ville comme espace commercial »²⁰ (Gehl & Gemzoe 2001, p.116 cité dans Fehr, 2003. p.12) aux centres commerciaux géants des banlieues, s'est effectué en lien avec l'avènement de l'automobile. La nouvelle vision de la rue contemporaine semble vouloir se réapproprié cette notion de « *city as marketplace* ». Les

20 Traduction de l'auteure : "*the city as marketplace*". Fehr, 2003. p.12.

centres commerciaux ont privatisé les espaces publics, ainsi, « les rues piétonnes peuvent être vues comme une réaction contre cette transformation de l'espace public »²¹ (Fehr, 2003, p.13). Contrairement à ce que l'on croit généralement, le concept de rue piétonne en Europe trouve sa source dans les « *shopping centres* » principalement des États-Unis (Fehr, 2003, p.16). En effet, ils ont amené l'idée que pour mieux consommer, les individus avaient besoin d'espaces sans voitures afin d'avoir leur esprit seulement concentré sur l'achat. La plupart des rues piétonnes étaient construites dans une optique entièrement commerciale (d'après Gehl et Gemzoe, 2001, p.119, cité dans Fehr, 2003, p.16). Les tout premiers « *malls* » piétons aux États-Unis datent des années 1960 en lien avec l'engouement que suscitent les espaces piétons en Europe. Le tout premier à voir le jour fut celui de Kalamazoo dans le Michigan en 1959 (Fehr, 2003, p.19). En Europe comme en Amérique du Nord, **les espaces piétons existent pour quatre raisons principales : « pour des questions de transport, pour améliorer le commerce, en particulier la promotion du centre-ville, pour créer une certaine ambiance ou pour améliorer l'environnement naturel »**²² (Fehr, 2003). La question des transports concerne en fait celle de la congestion du trafic, toujours plus importante du fait de la croissance du nombre et de l'usage de l'automobile. Les routes construites en Europe ont canalisé la circulation vers les centres-villes, ainsi, la pression du trafic a fait prendre conscience qu'il fallait agir pour contrôler le trafic routier. Des rues à sens unique ou la restriction des places de stationnement ne peuvent suffire. Les zones piétonnes font partie de la solution (Brambilla 1977, p.4, cité dans Fehr, p.25). Cette question du contrôle de l'usage de l'automobile s'est posée en Europe, mais n'a jamais été, ou du moins rarement, un moteur du développement, un objectif principal, de la création d'espaces piétons en Amérique du Nord. Au contraire, « la question de la promotion du commerce est probablement la raison numéro un de leur existence, même si ironiquement, ce sont les propriétaires des commerces qui sont les premiers à protester contre la piétonnisation »²³ (Fehr, 2003, p.27). En effet, « le

21 Traduction de l'auteur : "*pedestrian areas are also a reaction against this transformation since the streets remain public space*". Fehr, 2003, p.13.

22 Traduction de l'auteur : "*to address transportation issues, to improve commerce including the promotion of downtown, to create a certain ambiance, or to improve the natural environment*". Fehr, 2003, p.25.

23 Traduction de l'auteur : "*Perhaps the number one reason globally why pedestrian areas are developed is the promotion of the commercial sector, although ironically it is usually the shopkeepers who are the first to protest against pedestrianisation*", Fehr, 2003, p. 27.

succès d'une piétonnisation est généralement mesuré non pas seulement selon le volume de piéton mais en fonction des profits des commerçants »²⁴ (Fehr, 2003, p.27).



Figure 1. 3 : Rue Amagertory, Copenhague, Danemark (Google street view, 2011)



Figure 1. 4 : Rue de la Mésange, coin rue de l'Église, Strasbourg, France (Google street view, 2011)



Figure 1. 5 : Une rue du quartier Riesenfeld, Fribourg, Allemagne (Habiterdd, 2009)

24 Traduction de l'auteur : "when one speaks of the success of a pedestrian area, this is not only measured in increases in pedestrian volume, but also in commercial profit", Fehr, 2003. p. 27.

Les rues piétonnes sont généralement constituées dans une optique de développement économique d'un secteur à revitaliser. Toutefois, elles devraient, selon nous, être vues comme des éléments apportant une nouvelle manière de vivre la ville, dans une optique de développement des commerces de proximité, mais plus généralement avec la vision d'une réduction des déplacements, une diminution des distances à parcourir, par un rapprochement des lieux de résidences, de travail, d'éducation, de loisirs et d'achats. Ainsi, la rue piétonne de Amagerstorv à Copenhague au Danemark s'insère dans une politique volontariste de réduction de l'automobile au centre-ville et de promotion des transports actifs notamment le vélo qui représente aujourd'hui 37 % des déplacements entrant dans la ville de Copenhague²⁵ (cf. figure 1.3). De même, le centre-ville de Strasbourg en France est entièrement piéton, mais cela s'est fait en parallèle avec l'installation de plusieurs lignes de tramway qui cohabitent avec les piétons et les cyclistes (cf. figure 1.4). Autre exemple, celui du quartier Riesenfeld à Fribourg en Allemagne qui a été conçu pour les transports alternatifs à l'automobile, le quartier étant relié au centre-ville par les transports en commun et le trafic au sein du quartier se fait par les transports actifs. Comme le montre la figure 1.5, les rues sont des rues partagées où tous les modes doivent cohabiter. La majorité des habitants ne possèdent pas d'automobiles et des commerces de proximité ont été intégrés au quartier dès sa création.

Selon Annette Fehr (2003), les rues, aires et zones piétonnes peuvent présenter des formes extrêmement variées : d'une petite section dans une rue à une ville entière, elles peuvent être isolées les unes des autres dans une ville ou au contraire être interreliées. Des rues piétonnes peuvent se trouver dans des secteurs résidentiels ou commerciaux. Par ailleurs, une rue piétonne ne doit pas obligatoirement être exclusivement réservée aux piétons. Un espace peut être réservé à d'autres modes de transports, tels l'automobile, le vélo, les transports collectifs, et leur autorisation peut varier en fonction des saisons, des heures ou des types de véhicules. Aucune définition ou typologie exacte des aires piétonnes n'existe dans la littérature. Ainsi dans le cadre de son mémoire, Annette Fehr définit une rue piétonne comme « une rue commerciale urbaine, située dans un espace public, exclusivement réservé à l'usage des piétons et des cyclistes par une exclusion du trafic motorisé, que cette rue ait été autorisée

25 Villadsen, Kristian & Louise Kielgast. 16 février 2010. « Concevoir les rues en fonction des gens dans une ville d'hiver », Université McGill.

à l'usage automobile ou ait toujours été réservée aux piétons »²⁶ (Fehr, 2003, p.4). Les aires et zones piétonnes sont définies comme le prolongement en réseau des rues piétonnes.

Malgré le fait que nos deux études de cas sont des rues commerciales urbaines, nous ne limitons pas notre définition des rues piétonnes à ce type de fonction. **Une rue piétonne est pour nous une rue, commerciale ou résidentielle, réservée à l'usage des piétons et des cyclistes, excluant le trafic motorisé en-dehors des véhicules de livraison autorisés à circuler dans une période de temps limitée et de possibles véhicules de transport collectif.** En effet, par de nombreux exemples dans le monde, notamment à Strasbourg, une rue piétonne peut offrir une desserte en transport en commun.

Concernant la possibilité de fermer totalement une rue à la circulation automobile, même pour quelques heures, Davies (1982) souligne l'importance de prendre en compte les impacts sur les rues avoisinantes sur lesquelles le trafic pourrait se déplacer, et de faire attention à ce que la circulation piétonne soit suffisamment conséquente pour que la rue ne semble pas vide sans les voitures. En effet, « l'élargissement d'une rue peut affecter la densité des piétons »²⁷ (Davies, 1982, p.12). Ce type de transformation de l'usage de la rue est plus spécifiquement souhaitable pour les rues plus étroites.

Selon Davies, la méthode la plus pratique pour relier processus analytique et prise de décision consiste à répartir les décisions en trois étapes. La première étape, ou étape du concept ou de « l'idée » (Davies, 1982, p.55), consiste à déterminer les grandes lignes du projet : quels sont les besoins de la population ? Quelle est la vision de la municipalité ? Etc. L'important est de s'attacher à ce moment-là aux fonctions que l'on souhaite voir se développer et non pas déjà aux questions de design en s'inspirant de modèles étrangers qui ne sont peut-être pas applicables. Par exemple, une rue exclusivement piétonne n'est pas forcément la meilleure solution dans certains cas. La deuxième étape est la phase de la construction. Enfin, la troisième phase, celle de l'ajustement est souvent oubliée, mais elle est nécessaire, car même si le projet semble fonctionner, il y a toujours de petits réglages à faire

26 Traduction de l'auteur : *"for the purpose of this study, a pedestrian street will be considered to be an urban commercial street that is a publicly owned and entirely given over to pedestrian and bicycle traffic by the total exclusion of private motorised traffic, whether it be a conversion from a street previously used by motorised traffic, or a street that has always been limited to pedestrian traffic"*, Fehr, 2003. p.4.

27 Traduction de l'auteur : *"the width of a street affects pedestrian density"*. Davies, 1982, p.12.

par la suite. Le design doit donc être « flexible » (Davies, 1982, p.57) afin d'offrir la possibilité de s'adapter par après. Les auteurs rappellent également que les impacts d'un projet ne se limitent pas aux frontières du projet. Il est donc important de « continuer le processus d'amélioration dans toutes les rues qui en ont besoin dans un secteur commercial – et dans ces parcs, places et squares »²⁸ (Davies, 1982, p.57).

Dans le même ordre d'idée, Annette Fehr (2003) indique que pour la réussite de n'importe quel espace piéton, plusieurs autres mesures doivent être mises en place en complément de son implantation tel, le transport public, l'organisation de « *marketing schemes* » et la construction ou la revitalisation d'habitation à proximité du centre-ville. De fait, en Europe comme en Amérique du Nord, « la piétonnisation est juste un élément d'une stratégie plus globale d'un plan de revitalisation »²⁹ (Fehr, 2003, p.55). Une fois que le choix s'est porté sur une rue en particulier, le travail pour la rendre effectivement piétonne ne fait que commencer. Cela demande une étude de faisabilité, une étude des finances, une étude de son intégration dans les objectifs à long terme de la région, et bien sûr une étude d'impact. Il est très important d'étudier où le flux de voiture se redirigera. La communication doit être importante avec les commerçants et les membres de la communauté qui sont les principaux opposants aux projets de piétonnisation. Ils doivent se sentir, au maximum, intégrés au projet. Il faut également bien se poser la question de la possibilité d'autres alternatives peut-être davantage adéquates au contexte.

1.6. Contexte nord-américain

La métropole américaine est interreliée au rêve américain. Ils reflètent tous deux une vision de la famille mononucléaire vivant dans un paysage suburbain. Ils ont été fondés sur une conception que l'on doit aujourd'hui dépasser selon laquelle les familles sont nombreuses, les emplois se trouvent tous au centre-ville, la construction de nouvelles voies arrêterait la congestion automobile et que les énergies sont inépuisables. La ville, telle qu'elle est

28 Traduction de l'auteur : "*Continues the process of making improvements in all street that need help in a commercial area – and to its parks, plazas and squares*". Davies, 1982, p.57.

29 Traduction de l'auteur : "*In fact, on both continents, pedestrianisation is usually just one strategy among several for an over-arching revitalization plan*", Fehr, 2003. p.55

actuellement, est profondément dysfonctionnelle et l'étalement urbain génère d'innombrables pollutions et coûts. Pour régler le problème, il faut repenser la nature et la qualité du développement lui-même (Calthorpe, Peter, 1993).

Pour Marie Demers (2008), alors que la marche est, depuis que l'homme est bipède, son principal moyen de déplacement et que c'est par là qu'il a investi le monde dans sa large majorité, celle-ci est en voie d'extinction en Amérique du Nord. Les distances sont devenues trop importantes, la pratique de la marche à pied est devenue trop dangereuse, la technologie offre des moyens plus rapides et confortables de se déplacer dans l'environnement hostile qu'est l'espace urbain. Mais l'inaction « nuit à la santé et à la vie sociale » (Demers, 2008, p.28).

La question des rues piétonnes est, contrairement à l'Europe, une question relativement nouvelle en Amérique du Nord. Elle est cependant en train de gagner en popularité, en particulier dans les centres-villes (Fehr, 2003, p.1). Mais selon Ouellet (2006)³⁰, les débats liés au développement urbain durable, se multiplient tant en Europe qu'en Amérique du Nord. Certains pays ont, en Europe, une longue tradition d'aménagement durable, et il existe une véritable compétition entre différentes métropoles. Stockholm et Copenhague font figure de leader dans le domaine. Aux États-Unis, « pays symbole de l'étalement urbain s'il en est un » (Ouellet, 2006, p.184), certains gouvernements sont officiellement engagés dans une optique de *smart growth* tels l'Oregon et le Maryland. Au niveau fédéral, des engagements étaient davantage pris sous l'impulsion des gouvernements démocrates. Ouellet cite l'exemple de la ville de Portland en Oregon, qui est généralement citée pour souligner les efforts de certaines villes. Enfin, concernant le Canada, Michel Ouellet souligne le rôle d'acteurs publics nationaux qui ont nourri le débat sur le développement urbain durable. Il rappelle cependant qu'une question entrave l'avancée du débat, celle du rôle que peut jouer le gouvernement fédéral en aménagement vis-à-vis des juridictions provinciales. La Colombie-Britannique fait figure de modèle en matière d'aménagement durable, et en particulier, la ville et la région de Vancouver, grâce à son taux de croissance résidentielle du centre-ville, le respect du plan métropolitain de développement durable, à savoir « une agglomération compacte composée

30 Ouellet, Michel. 2006. « Le smart growth et le nouvel urbanisme. Synthèse de la littérature récente et regard sur la situation canadienne », *Cahier de la géographie du Québec*, vol.50, n°140, p.175-193.

de quartiers mixtes intégrés au transport en commun et favorable à la marche » (Ouellet, Michel, 2006, p.186). L'étalement urbain et la croissance de l'utilisation de l'automobile sont toujours d'actualité au Canada. Les grands centres commerciaux se multiplient et les familles sont toujours attirées par les projets de maisons neuves en périphérie. Pour Michel Ouellet, il s'agit de faire des villes des « entités qui [soient] compétitives en offrant un cadre de vie de grande qualité » (Ouellet, 2006, p.187). Pour cela, certaines conditions doivent être réunies, à savoir le « renforcement des institutions régionales » (Ouellet, 2006, p.187) comme cela a été le cas à Vancouver et « l'investissement financier direct de tous les paliers de gouvernement dans les projets clés et concrets [...] notamment dans le renforcement et le développement des transports publics urbains ». Michel Ouellet rapporte que le Canada a été jusqu'à il y a peu, le seul pays de l'OCDE à ne pas financer les transports publics. Pour lui, « seule une politique d'aménagement du territoire cohérente et intégrée (une compétence provinciale) pourra en maximiser les impacts positifs sur la mobilité et la forme urbaine » (Ouellet, 2006, p.187). Une troisième condition à l'efficacité des mesures prises en matière de développement urbain durable est « une série de mesures complémentaires comme des outils fiscaux et d'incitation économique » (Ouellet, 2006, p.187).

Annette Fehr souligne l'importance d'adapter les méthodes de piétonnisation au contexte nord-américain, et de ne pas se contenter d'importer les modèles européens qui ne seraient en fait pas adaptés. Selon elle, « de nombreux auteurs européens et nord-américains ont écrit à propos des différents facteurs influençant le succès ou non des rues piétonnes mais aucune synthèse n'existe encore »³¹ (Fehr, 2003, p.1). Connaître les éléments entrants en considération pour bien choisir la rue ou l'espace à piétonniser est fondamental pour les autorités publiques, car un échec serait financièrement inacceptable pour eux comme pour les commerces qui en pâtiraient. Annette Fehr (2003) nous rappelle que la faible densité résidentielle de certains centres-villes américains ne permet pas de supporter une rue piétonne exclusive :

31 Traduction de l'auteure : "*Many authors from Europe and North America have written about the various factors influencing the success or failure of pedestrian streets, but no synthesis is yet available*". Fehr, 2003. p.1.

L'échec de la plupart des « *malls* » piétonniers construits dans les centres-villes américains est non seulement lié à la concurrence des banlieues et à la faible densité des centres, mais également aux objectifs irréalistes qui étaient affichés, à savoir le renversement de la balance et le règlement de tous les problèmes des centres³² (Crawford 2002 in Fehr 2003, p.56).

De son côté, la réussite de la rue commerciale *16th street* à Denver est en partie due à la création d'un « *Mall Management District* » ayant pour fonction le management et la maintenance sous contrat avec la ville de Denver, ainsi que l'amélioration du transport et un programme de stationnement clair. Les rues piétonnes se sont multipliées davantage en Europe qu'en Amérique, mais des exemples de réussite tel le *16th street Mall* à Denver nous montre que ce type de développement peut se faire avec succès en Amérique du Nord (voir figure 1.6).

La conversion en rue piétonne exclusive n'est pas le seul moyen et n'est parfois pas la méthode la plus appropriée. Selon Annette Fehr (2003) la méthode la plus employée en Amérique du Nord étant la rue piétonne avec service de transport en commun. En Amérique du Nord, l'enjeu principal des espaces piétons en centre-ville se trouve davantage dans la concurrence avec les banlieues. Les projets qui ont réussi sont souvent le fruit d'efforts communs entre les secteurs privés et publics du fait du poids dominant du secteur privé dans l'aménagement et la gestion de la croissance. Enfin un élément clé de la réussite des zones piétonnes, réside dans l'établissement d'une gestion centralisée permettant de concurrencer plus efficacement les centres commerciaux qui, de par leur statut privé, peuvent contrôler quels sont les établissements qui s'implantent ainsi que l'apparence visuelle du *mall*.

32 Traduction de l'auteur : "*The failure of roughly half of North America's pedestrian malls is explained not only by the powerful competition from the suburbs, and relatively low dwelling densities, but also by unrealistic economic goals that expected pedestrian malls to reverse very deeply-rooted inner-city problems*", Fehr, 2003. p.56.



Figure 1. 6 : 16th street, Denver, Colorado, USA (Google Street View, 2011)

CHAPITRE II

MÉTHODOLOGIE

2.1. Problématique et hypothèse

Localisation des secteurs d'études : Arrondissement du Plateau Mont-Royal
et arrondissement Ville-Marie dans l'île de Montréal

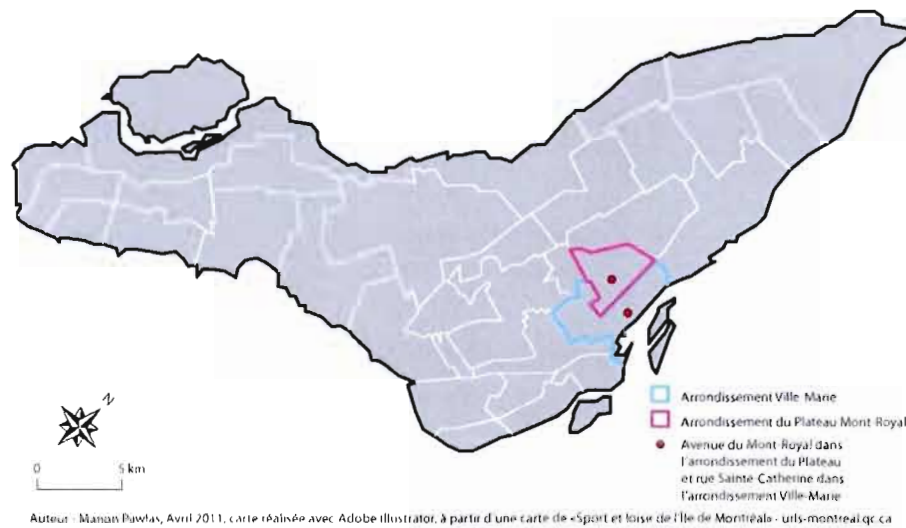


Figure 2. 1 : Localisation des cas d'études dans l'Île de Montréal

Partant de notre connaissance du cas montréalais, nous avons constaté que la rue Sainte-Catherine Est, dans sa portion appelée « le Village », connaît un processus de piétonnisation estivale depuis 2008 sur une période de plus de deux mois. D'un autre côté, le projet de piétonnisation de l'Avenue Mont-Royal proposé par le regroupement de citoyens « Mont-Royal Avenue Verte » a occasionné un violent débat n'aboutissant sur aucune réalisation

concrète. Étudiant chacune des rues (Cf. Chapitre 5 et 6), nous avons établi que ces deux rues présentaient des cadres bâtis relativement similaires (haute densité, hauteur du bâti, largeur de rue, etc.) et des caractéristiques commerciales assez proches pour nous permettre de les utiliser toutes les deux dans le cadre de nos recherches³³. La question qui se posait alors, était de savoir ce qui différenciait ces rues pour que l'une soit piétonne et que la question fasse débat pour l'autre. À partir de la question générale : « Quels sont les facteurs favorisant un processus de piétonnisation dans le contexte nord-américain ? », nous en sommes donc venus à notre problématique qui est de savoir :

« Quels sont les facteurs qui ont permis au processus de piétonnisation de la rue Sainte-Catherine [à Montréal] de se concrétiser et qui n'étaient pas présents, ou étaient différents, dans le débat sur la piétonnisation de l'avenue Mont-Royal n'aboutissant à aucun consensus et réalisation ? »

Après approfondissement de l'étude des deux rues, nous avons établi que le jeu des acteurs a été très différent dans les deux processus. Nous soulevons alors l'hypothèse qu'un leadership fort et structuré a été déterminant dans la mise sur pied effective ou non de la piétonnisation³⁴. Cette notion de leadership fait partie de nos concepts clés.

2.2. Questions secondaires

Un projet tel que la mise en place d'un secteur piéton met en jeu des acteurs dont les intérêts sont généralement différents. Vincent Lemieux (2002)³⁵ a étudié ces jeux d'acteurs sous l'angle du pouvoir. On assiste alors à un débat entre les différents acteurs dont l'objectif

33 Note de l'auteur : Nous jugeons ces deux rues comparables, ce qui ne signifie pas qu'elles soient identiques. Elles présentent évidemment des différences dont certaines font l'objet de notre recherche.

34 Une nuance est apportée dans le chapitre 3 concernant l'intervention d'autres facteurs dans la différenciation des deux rues.

35 Lemieux, Vincent. 2002. *L'étude des politiques publiques, les acteurs et leur pouvoir*, Les Presses de l'Université Laval.

final sera le contrôle de la décision en faveur de ses intérêts propres. Comme l'indique la figure 2.2, les différents acteurs mettent en jeu des moyens différents liés à leurs ressources et normes d'une part, et à leurs valeurs et les informations dont ils disposent d'autre part, afin d'acquérir le leadership nécessaire à l'obtention du pouvoir de décision finale. Notre questionnement secondaire pose ainsi les questions de leadership, de valeurs et de ressources.

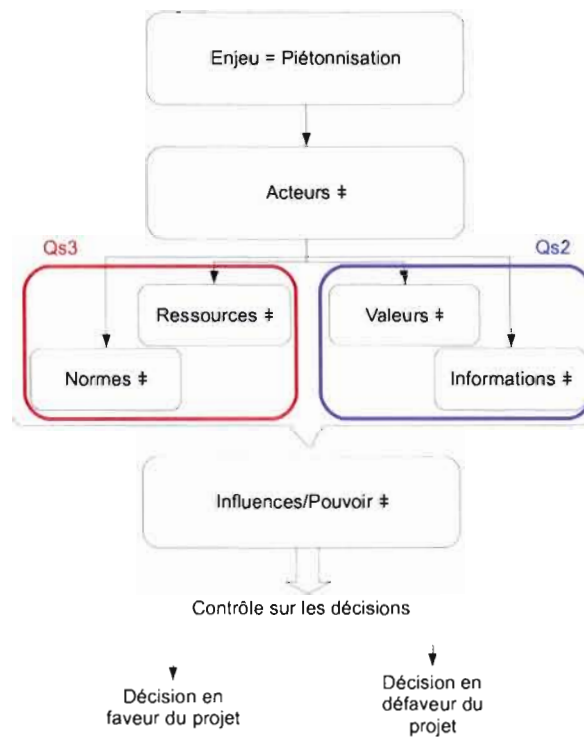


Figure 2. 2 : Mise en place des stratégies d'acteurs pour le contrôle de la décision (d'après Lemieux, 2002)

Dérivé de ce schéma, nous avons mis au point un modèle théorique (figure 2.3) expliquant le processus d'acquisition du leadership dans l'optique du contrôle de la décision finale en faveur de son opinion, qu'elle soit dans l'intérêt de la mise en place du projet ou contre.

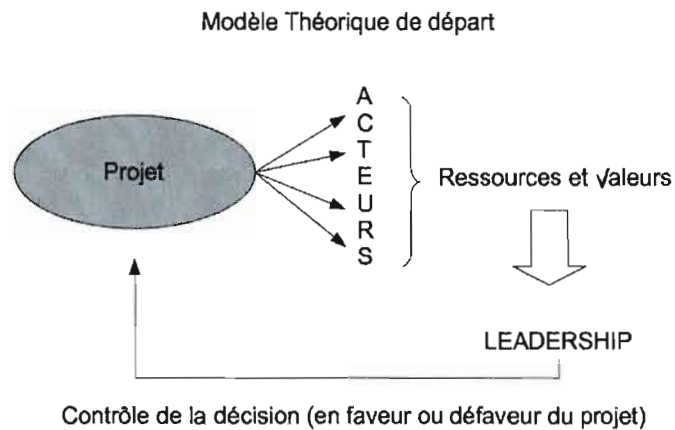


Figure 2. 3 : Modèle théorique dérivé de Lemieux, 2002

Les questions secondaires que nous soulevons sont :

Qs1 – Existe-t-il un leadership fort pour mener (ou désamorcer) le projet ? En d'autres mots, où se situe le pouvoir ?

Qs2 – Quelles sont les valeurs défendues par les principaux leaders menant à la mise en place ou au rejet du projet ?

Qs3 – Quelles sont les ressources à la disposition des acteurs expliquant la présence ou l'absence d'un leadership ?

2.3. Méthodologie opératoire

Pour mener à bien notre recherche, nous travaillerons de deux manières. Nous avons d'une part effectué une recherche approfondie dans la littérature scientifique, dans la cartographie thématique, dans la presse ainsi que dans les nombreuses sources documentaires qui nous sont mises à disposition par Internet ainsi que par les différents acteurs que nous

avons rencontré. Ceci nous a permis de développer nos connaissances en matière théorique aussi bien que sur les pratiques qui existent dans le reste du monde. Pour nos recherches dans la presse, nous avons essayé d'obtenir une vision large des événements. Nous avons pris en compte des articles des journaux *Le Devoir*, *La Presse* et *Voir* pour les médias nationaux francophones, *The Gazette* et *The Mirror* pour les médias nationaux anglophones ainsi que les journaux *Le Plateau*, *Faubourg Ville-Marie*, *Rue Frontenac* et *Rue Masson* pour les médias locaux. La plupart des articles que nous avons lu datent des années 2000 à 2011, mais nous sommes remontés jusqu'en 1989 pour certains articles. Concernant la littérature officielle, nous avons étudié la Charte des Piétons de Montréal, le Plan d'Urbanisme de Montréal, le Plan de Transport de Montréal ainsi que son bilan critique 2008 – 2009 et le Plan de Déplacement Urbain de l'arrondissement du Plateau Mont-Royal. Nous nous sommes également penchés sur les différents mémoires écrits par nombres d'associations concernées à propos de ces différents plans municipaux.

D'autre part, nous avons également rencontré un nombre important d'acteurs différents, afin de pousser au maximum notre connaissance des faits et de multiplier les angles d'études dans le but de connaître et de prendre en compte une multitude d'avis différents et parfois opposés. Cela doit nous permettre d'avoir une connaissance de l'ensemble des aspects de la problématique. Ces rencontres se sont déroulées sous forme d'entretiens. Mario Bédard rappelle que cette méthode comporte un certain nombre de biais liés à la subjectivité des sujets, chercheurs et interrogés, et qu'ainsi « on ne peut certifier que les informations obtenues seraient identiques dans une autre situation d'interaction »³⁶ (Bédard, 2009, p.106).

Lemieux (2002) pèse lui aussi les avantages et les inconvénients liés à la méthode de l'entretien :

L'interview est une technique de collecte des données qui est plus utilisée que le questionnaire dans l'étude des politiques publiques. Elle permet de recueillir de l'information sur l'émergence, la formulation ou la mise en œuvre des politiques ainsi que sur leur évaluation. » (Lemieux 2002, p.150). « Comme le note Plante (1994), l'interview se prête à une grande flexibilité, elle permet de s'adapter à la personne et à la situation en cause, et de réinterroger l'interviewé pour obtenir de nouvelles données ou des données supplémentaires. Par la technique dite de la « boule de neige », elle permet aussi d'obtenir d'une personne interviewée les

36 Bédard, Mario. 2009. *Méthodologie et méthodes de la recherche en géographie*, UQAM.

suggestions sur d'autres personnes à interviewer.» (Lemieux, 2002, p.151). « Toutefois, il y a toujours risque que le chercheur dans la question ou l'interview influence les réponses des « sujets », ou que ceux-ci cherchent à présenter une image favorable d'eux-mêmes (Lemieux, 2002, p.155).

Nous avons mené des entretiens semi-directifs, nous permettant de poser les thèmes à aborder ainsi que de structurer l'entrevue tout en laissant la liberté au sujet interrogé d'aborder des réflexions auxquelles nous n'aurions pas pensé. Nous avons obtenu sept entretiens que nous avons réalisés entre le 25 novembre 2010 et le 9 mars 2011, ainsi qu'un entretien téléphonique le 1^{er} décembre 2010. Nous avons d'abord rencontré Owen Rose en tant que représentant de l'association Mont-Royal Avenue Verte. L'association, qui demandait depuis l'ouverture d'un débat sur la piétonnisation de l'avenue du Mont-Royal, n'est aujourd'hui plus active et ses membres ont parfois quitté le Plateau Mont-Royal pour s'établir en banlieue. Owen Rose est aujourd'hui président du Conseil d'administration du Centre d'Écologie Urbaine (CÉUM), il siège au Conseil d'administration du Conseil régional de l'environnement de Montréal et est architecte associé à l'atelier TAUTEM. Il fait également depuis peu partie du Comité consultatif d'urbanisme de l'arrondissement du Plateau Mont-Royal. Nous avons ensuite contacté Lise Béland par téléphone. Cette dernière est membre du CA de l'Association des Résidents des Faubourgs de Montréal, une association citoyenne dont la mission est de défendre les intérêts des résidents des quartiers compris entre la rue de Bleury, la rue Sherbrooke, la ligne de chemin de fer du Canadien Pacifique et le fleuve Saint-Laurent, à l'exclusion du secteur « Vieux-Montréal ». Nous avons contacté Lise Béland car elle s'était impliquée dans les échanges avec l'arrondissement lors de la présentation du projet de piétonnisation de la rue Sainte-Catherine en 2008 et avait ainsi été citée dans la presse³⁷. Le 3 décembre nous avons rencontré Paul Lewis, professeur titulaire à l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal, directeur de l'observatoire SITQ du développement urbain et immobilier, responsable du Groupe de recherche ville et mobilité et membre du Centre de développement de la recherche internationale en environnement. Nous l'avons contacté pour son expertise dans les questions liées au transport, à l'aménagement du territoire, à la planification et à la gestion des infrastructures de transport, au transport collectif et au transport actif ainsi qu'à la revitalisation des artères

37 *La Presse*, 9 juillet 2008, « Piétonnisation de la rue Sainte-Catherine ; les commerçants sont comblés », p. A15

commerciales et des centres-villes. Sa connaissance des thèmes que nous abordons dans ce mémoire nous paraissait particulièrement pertinente dans notre recherche d'informations. Nous avons rencontré Michel Depatie le 14 décembre 2010. En tant que directeur de la Société de développement de l'avenue du Mont-Royal (SDAMR), il représente les commerçants et était très impliqué lors des débats amenés en 2002 par l'association Mont-Royal Avenue Verte concernant la piétonnisation de l'avenue. À travers la SDAMR, il a participé à la mise au point d'un Plan de développement durable en mai 2007, ainsi qu'à un mémoire sur le Plan de déplacement urbain présenté dans le cadre de la commission sur la sécurité urbaine et la circulation du Plateau Mont-Royal. La SDAMR représente 290 gens d'affaires dont les commerces sont situés sur l'avenue du Mont-Royal entre les rues Saint-Hubert et de Lorimier³⁸. Nous avons par la suite rencontré Bernard Plante le 20 janvier 2011. À travers son statut de directeur général de la Société de développement commercial du Village, ce dernier représente quant à lui les gens d'affaires dont les commerces se situent sur la rue Sainte-Catherine, entre les rues Berri et Cartier, la rue Amherst aux abords de la rue Sainte-Catherine, ainsi que la Place Dupuis. Bernard Plante en est le directeur depuis sa création en 2005. Il a donc été totalement impliqué dans le processus de piétonnisation et était ainsi le plus à même à nous en parler. La SDC du Village a pour mission le développement économique et commercial du secteur, ainsi :

Pour remplir sa mission, la SDC du Village peut notamment encourager et supporter les initiatives locales, servir et représenter ses membres, organiser ou favoriser la tenue d'événements promotionnels, encourager l'investissement, ou prendre tout autre moyen qu'elle jugera à propos³⁹.

C'est dans cette optique, qu'elle a mis en place la piétonnisation de la rue Sainte-Catherine avec le soutien de l'arrondissement Ville-Marie. Le 22 février nous avons rencontré Normand Parisien, directeur général de Transport 2000. Cet organisme existe depuis 1977 et a pour mission de protéger « les droits des usagers du transport en commun » et de « favoriser le développement des transports durables »⁴⁰. Cette entrevue nous fournit le point de vue extérieur aux deux processus qui ont eu lieu sur la rue Sainte-Catherine et sur l'avenue du Mont-Royal, ainsi que des informations concernant les transports alternatifs à

38 *Mémoire sur le Plan de déplacement urbain* présenté dans le cadre de la commission sur la sécurité urbaine et la circulation du Plateau Mont-Royal.

39 Site Internet de la SDC du Village : <http://www.unmondeunvillage.com/>

40 Site Internet de Transport 2000 : <http://www.transport2000qc.org/>

l'automobile au Québec et la question de l'automobile au Québec de manière générale. Nous avons également rencontré Michel Labrecque le 3 mars 2011. Michel Labrecque, présentement Président du conseil d'administration de la Société de transport de Montréal (STM), était précédemment conseiller municipal de l'arrondissement du Plateau Mont-Royal, responsable de l'élaboration du Plan de Déplacement Urbain (PDU) et du développement économique du Plateau, entre 2005 et 2009. Il était donc la référence municipale en matière de transport pour l'arrondissement du Plateau Mont-Royal. Il s'était opposé au projet présenté par l'association Mont-Royal Avenue Verte et avait refusé d'ouvrir tout débat avec ses représentants. Nous l'avons donc rencontré dans l'optique de connaître et comprendre la position de l'arrondissement concernant ce projet. Enfin, nous avons obtenu une entrevue avec André Lavallée et Corinne Andrieu le 9 mars 2011. André Lavallée a été nommé par le maire de Montréal, Gérald Tremblay, à la tête de son cabinet à l'arrondissement Ville-Marie et conseiller spécial au transport au cabinet du maire de Montréal et au comité exécutif de Montréal. Corinne Andrieu est directrice des services administratifs, du greffe et des relations avec les citoyens. Elle est ainsi :

Responsable de la gestion des ressources humaines, financières, matérielles et informatiques de l'arrondissement [et] prépare et soutient les séances du Conseil d'arrondissement, assure l'accès à l'information, en plus de veiller à la conservation et à la gestion des documents et archives de Ville-Marie⁴¹.

L'entretien avec André Lavallée nous permet d'avoir des informations provenant de la direction politique en matière de transport à la ville de Montréal. La présence de Corinne Andrieu nous a permis d'obtenir des informations provenant des membres de l'administration de l'arrondissement Ville-Marie qui avait, de concert avec la SDC du Village, proposé la piétonnisation de la rue Sainte-Catherine et qui gère aujourd'hui tout l'aspect réglementaire (ordre public, propreté, protection du domaine public, nuisances sonores, activités sur le domaine public, promotions commerciales)⁴².

41 Site Internet de la ville de Montréal, portail de l'arrondissement Ville-Marie : http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=87,1423976&_dad=portal&_schema=PORTAL

42 Bilan de la piétonnisation 2010 par l'arrondissement Ville-Marie, fournit par Corinne Andrieu.

Des résumés des entretiens sont présents en annexes. Dans le cas des entrevues avec, Michel Labrecque d'une part, et André Lavallée et Corinne Andrieu d'autre part, qui ont toutes deux été enregistrées, nous présentons des extraits des conversations.

Nous avons également effectué une analyse socio-économique de la population des secteurs proches de nos deux cas d'études, une analyse économique des arrondissements et des deux rues commerçantes, ainsi qu'une étude des habitudes de déplacement dans les secteurs concernés.

D'autre part, nous avons effectué un panorama de photos complet pour un secteur de même taille pour la rue Sainte-Catherine et pour l'avenue du Mont-Royal, à savoir entre les rues Berri et Papineau pour l'avenue du Mont-Royal et entre les rues Saint-Hubert et Papineau pour la rue Sainte-Catherine. Les photos ont été prises sur la rue Sainte-Catherine quelques jours après la fermeture de la rue à la circulation, le samedi 21 mai 2011 au matin et l'avenue du Mont-Royal a été photographiée les deux premiers matins de la foire commerciale, Nuit blanche sur Tableau Noir, alors que la rue était coupée à la circulation, c'est-à-dire les 9 et 10 juin 2011. Ce contexte relativement similaire nous permet de rendre l'ambiance de chacune des rues sans la présence des automobiles, qui, par ailleurs, obstruaient considérablement les photos par leur présence (stationnements et circulation). Ceci nous a permis de produire une analyse de la morphologie urbaine des deux rues et d'opérer un relevé typologique des commerces qui a été complété par des données qui ont été produites en 2007 par Convercité. Convercité nous a également fourni un grand nombre de données quantitatives, notamment des données sociodémographiques liées au recensement 2006 des secteurs qui nous intéressaient, ainsi que des données sur les places d'affaires présentes sur les deux rues que nous étudions. Une analyse par tableau croisé dynamique nous a permis d'en tirer les informations intéressantes.

Toutes les informations que nous avons ainsi récoltées nous ont permis de mieux appréhender les événements liés aux projets de piétonnisation de nos deux études de cas et de mieux connaître les différentes problématiques liées à la piétonnisation et aux questions de transports au Québec.

CHAPITRE III

CADRE THÉORIQUE

3.1. Les rues piétonnes : facteurs de piétonnisation et pré-requis

La présence des transports publics est un élément absolument nécessaire lors de la création de rues piétonnes. La population a besoin de pouvoir accéder aux espaces piétons à partir de tous les endroits de la ville. Ainsi, l'existence de stationnements est également cruciale pour le succès du projet. Il est préférable de construire plusieurs petits stationnements qu'un seul de grosse capacité. Aussi, il faut tenir compte des travailleurs qui utiliseront la plupart des places sur de longues durées tandis que les consommateurs requièrent seulement 10 à 20 % des stationnements (Monheim 2001, p.52, cité dans Fehr, 2003, p.66). La ville de Strasbourg a, par exemple, construit de grands stationnements souterrains sous la zone piétonne. Concernant le transport collectif, en particulier les tramways et les métros, c'est un élément qui est un facteur de succès, surtout dans les villes de plus de 400,000 habitants, en proie à la pollution environnementale et sonore. Plusieurs possibilités s'offrent aux aménageurs, le transport collectif peut circuler le long de la rue piétonne par exemple, ou circuler sur une rue parallèle, ou encore la croiser selon une perpendiculaire (Moreau, 1991, p.50, cité dans Fehr 2003, p.67). La circulation d'un tramway dans une rue sans circulation automobile présente l'intérêt d'offrir un service plus fiable, car plus régulier.

Selon Annette Fehr, « la plus grosse difficulté pour la création d'espace piéton réside dans les problèmes politiques et économiques »⁴³ (Fehr, 2003, p.68). Comme nous l'avons mentionné en 1.5. *Une des solutions : les rues piétonnes*, le groupe le plus critique envers la

43 Traduction de l'auteur : « *Perhaps the most difficult barriers to the pedestrianization of a street are political and economic problems* », Fehr, 2003, p.68.

piétonnisation est celui qui devait en tirer le plus profit : les propriétaires de commerces en centre-ville. D'après les expériences de projets étudiés par l'auteure, il faut que le secteur visé par la piétonnisation soit financièrement stable avant la mise en place du projet, car dans le cas contraire la piétonnisation ne suffira pas à faire revivre le secteur. Enfin, l'insuccès d'un projet de rue piétonne peut être lié à la monotonie du paysage offert, à une architecture peu attractive ou à la propreté et à la sécurité sur le site.

Le procédé utilisé par Annette Fehr consiste en une première élimination de rues potentielles grâce à des critères appliqués à l'ensemble des rues commerciales à l'intérieur d'une zone préétablie. Les rues retenues seront ensuite soumises aux critères de classement. Les critères d'élimination ont été sélectionnés pour leur application plus ou moins globale et ils doivent amener à la réponse « oui » ou « non », c'est-à-dire que la rue étudiée répond ou non au critère. Ils ne doivent pas non plus correspondre à des éléments demandant une étude approfondie de la rue, l'objectif étant de réduire rapidement la liste des rues à étudier en profondeur par la suite. Le premier critère d'élimination est la largeur de la rue. Celle-ci, pour être sélectionnée, ne doit pas excéder 15 m de façade à façade. Ce critère se base sur la nécessité pour une rue piétonne d'être à échelle humaine pour que le piéton se sente confortable et protégé. La plupart des rues piétonnes européennes ne mesurent pas plus de 10 m de large et on peut en trouver en Amérique du Nord par exemple la rue de la Gauchetière à proximité du centre-ville de Montréal qui mesure 8 m. Le second critère est celui de sa longueur. Selon Annette Fehr, une rue piétonne ne doit pas mesurer plus de 4 km de long. Selon Monheim (2001), les rues piétonnes allemandes présentent une fourchette de 4 à 9 km, tandis que pour Desse (2003), les villes françaises présentent des longueurs variant entre 5 et 9 km. Par ailleurs, d'après les travaux de Moreau (1991), la longueur d'un réseau piéton ne dépend pas de la taille de la ville. Pour finir, le troisième critère concerne l'orientation de la rue. Elle doit être Nord-Sud pour les villes de climat froid, et Est-Ouest pour les villes de climat chaud. Cela s'applique pour une rue qui serait piétonnisée seule, indépendamment d'un réseau. Cela s'explique par le fait que dans le cas des climats chauds, les passants rechercheront l'ombre, alors que dans le cas des climats froids, ce sera au contraire un maximum de soleil qui sera recherché. Dans le cas de Montréal, « les rues piétonnes à succès sont situées est-ouest et coupent à travers de nombreuses artères nord-sud, et comme les rues d'axe nord-sud sont plus proches que les rues est-ouest, il y a plus d'intersections

intéressantes à traverser sur une rue est-ouest »⁴⁴ (Fehr, 2003, p.74).

Après la mise au point de ces critères d'élimination, Annette Fehr a sélectionné un certain nombre de critères de classement qui lui permettront de classer les rues étudiées. Nous considérons ces critères d'élimination comme des pré-requis car ils doivent impérativement exister tels que définis ici, précédemment à toute mise en place de projet de piétonnisation. De même, nous considérons les critères de classement comme des facteurs de réussite, c'est-à-dire que, sans garantir la réussite du projet, ce sont généralement des éléments qu'il importe d'avoir dans le secteur que l'on souhaite piétonniser comme éléments encourageants la réussite du projet. Le premier critère de classement est celui de la localisation de la rue piétonne qui doit faire un lien entre une origine et une destination. Choisir la localisation d'une rue piétonne n'est pas chose aisée. Dans la plupart des cas en Europe comme en Amérique du Nord, elles se trouvent dans le centre commerçant, ou dans le centre historique (les deux étant souvent les mêmes en Europe). Elles doivent être une destination majeure (emplois, commerces, services...) et pouvoir drainer une grande quantité de piétons (transports collectifs). La situation la plus efficace étant d'être située sur le lieu de destination ou entre les transports et la destination, obligeant à la traverser. Il est important de ne pas avoir la concurrence d'un centre commercial fermé à proximité. Le plus important restant d'offrir un lien aux deux extrémités entre deux destinations (ou un bassin de population et une destination). Un deuxième critère est l'accessibilité par des moyens variés et efficaces. De manière simple, sans accès faciles, les piétons ne viendront pas. L'accès à l'espace piéton est donc un élément clé de son implantation. Ces accès peuvent se matérialiser par des pistes cyclables ou des couloirs de bus par exemple, et doivent relier l'espace piéton avec l'ensemble de la ville. Par ailleurs, selon les études de Carmen Hass-Klau sur l'Allemagne (cité par Fehr 2003, p.76), les systèmes de transport tels les métros ou les tramways sont bien plus efficaces dans le cas de villes de plus de 400,000 habitants que les lignes de bus. Pour évaluer l'accès, Annette Fehr propose de se fier au nombre de modes de transports offerts et à leur efficacité. La mixité et l'intégration des fonctions sont également des critères de classement pour Annette Fehr. Ce point est, selon elle, accepté de manière générale par les chercheurs. La

44 Traduction de l'auteure : « *both of the successful pedestrian streets are situated east-west and cut across many north-south arteries, and since the N-S streets are placed closer together than the E-W streets, there are more interesting intersections to cross for streets going east-west* », Cirq & Braq, 2002, dans Fehr 2003, p.74.

mixité et l'intégration des fonctions sont nécessaires à la revitalisation d'un centre-ville et à la promotion de la marche et des transports publics. « La mixité des fonctions encourage un usage de l'espace pendant les 24 heures de la journée, et en particulier la juxtaposition d'unités résidentielles conséquentes avec des commerces crée un espace actif toute la journée, et ainsi du dynamisme nécessaire pour le succès de l'implantation d'une rue piétonne »⁴⁵ (Fehr 2003, p.77). L'établissement d'une rue piétonne sera aidé par une densité urbaine forte qui doit être, selon Annette Fehr, d'environ 33 unités d'habitation par hectare. Selon Newman et Kenworthy (1991 ; cité par Fehr 2003), la densité moyenne des villes d'Europe serait de 33 unités d'habitation par hectare. Cette densité étant bien moindre dans les villes américaines, Annette Fehr propose à la place de tenir compte de la densité d'occupation en journée, comptabilisant ainsi les travailleurs et les consommateurs. Annette Fehr prend également en compte la densité commerciale qui doit être d'au moins 20 commerces par tranche de 100 m. Pour attirer la population, une rue piétonne doit avoir une offre en commerce qui soit nombreuse et variée. Le chiffre de 20 établissements ayant pignon sur rue correspond aux chiffres proposés par J.A. Spork. Le sixième critère doit permettre de réduire l'impression de distance et la monotonie pour le piéton. La diversité visuelle de la rue passe par des vitrines qui ne soient pas trop longues. Ainsi pour le passant qui se déplace, la variété se fait rapidement évitant ainsi la monotonie et l'impression de distance trop longue. La promenade est rendue ainsi plus intéressante pour le piéton. Le septième critère s'intéresse à la vitalité commerciale. La fonction commerciale doit en effet être relativement dynamique avant même l'implantation de la rue piétonne. Annette Fehr calcule ce critère en fonction de la marge moyenne de profit des établissements, mise en relation avec l'échelle du secteur commercial de la ville. L'offre commerciale doit être de type commerce de détails ou alimentaire ou encore des services et elle doit être orientée vers la rue. La piétonnisation entraîne un changement dans les commerces présents. Il faut cependant, avant de mettre en place le projet, que certains commerces soient déjà existants, car certains sont plus ou moins adéquats avec la piétonnisation. Par exemple, les commerces de gros, ceux qui vendent des produits nécessitant un véhicule ou des établissements de type petites industries sont

45 Traduction de l'auteure : "*Mixed-uses encourage a 24-hour use of an area, and in particular the juxtaposition of substantial residential units with retail create an area that is active all the day, thus increasing vibrancy and use, which are necessary for the successful establishment of a pedestrian street*", Fehr, 2003, p.77).

particulièrement mal venus sur un tel espace. Au contraire, des bijouteries, des magasins de vêtements, des petits commerces d'artisanat, des bureaux ou des restaurants et des cafés sont tout à fait appropriés. Pour certains commerces qui ont besoin d'être proche de places de stationnement, des compromis peuvent être trouvés. La rue doit aussi être très achalandée en piétons préalablement à la mise en place d'une piétonnisation. Selon Annette Fehr, 15 à 35 pieds carrés par personne, ou environ 3 000 personnes par heure. Selon elle, l'activité de la rue est un élément essentiel qui doit être présent avant la mise en place du projet. Lorsqu'une rue piétonne est créée dans une rue déjà très achalandée, c'est en quelque sorte les piétons qui « poussent les voitures hors de la rue »⁴⁶ (Fehr 2003, p.82). Dans le cas contraire, les piétons ne sont pas davantage amenés à fréquenter une rue après sa piétonnisation, provoquant l'échec du projet. Les deux prochains critères sont très proches, puisqu'ils concernent tous les deux les caractéristiques morphologiques de la rue. Celle-ci doit d'abord être « irrégulière, circulaire ou radiale ». Ce type de rue augmente l'intérêt et le « mystère », la surprise, le long du trajet du piéton. Des rues radiales permettent également d'apporter des coupures. Des rues droites peuvent évidemment devenir également piétonnes, mais des rues sinueuses sont un plus dans un projet de ce type. Le second critère rappelle le précédent, à savoir que des rues sinueuses occasionnent une visibilité courte contribuant au mystère. Dans le cas de rues droites et larges, il y a la possibilité de jouer sur la végétation pour réduire la visibilité. Il convient pour Annette Fehr d'ajouter également la diversité visuelle. Celle-ci est selon elle « un élément crucial mais difficile à définir car il peut être créé par à peu près tout ce qui est présent dans la rue, de l'architecture des bâtiments à la qualité artistique des vitrines, à la qualité du pavage de la rue elle-même »⁴⁷ (Fehr, 2003. p.83). Aux déplacements à pied correspondent une vitesse de déplacement réduite et donc une attention accrue aux détails : les détails sur les surfaces des bâtiments, la verdure, la qualité des commerces, tout est davantage observé. Enfin, il est frappant pour Annette Fehr qu'en Europe, l'homogénéité des franchises commerciales aboutisse à une ressemblance entre les rues piétonnes. La caractéristique des éléments uniques est qu'ils ne sont pas reproductibles (les bâtiments

46 Traduction de l'auteur : *"the high volume of pedestrians literally pushes the cars off the street"*, Fehr 2003, p.82.

47 Traduction de l'auteur : *"Visual diversity is a crucial element to a pedestrian street, yet it is a bit difficult to define since it is created by the details of nearly everything present on the street, from the architecture of the buildings, to the artistic qualities of the window displays, to the quality of paving on the street itself"*, Fehr, 2003. p.83.

historiques par exemple), c'est pourquoi ces éléments doivent être présents dans la rue avant la mise en place du projet et ne peuvent être rajoutés par des aménageurs par la suite.

Selon Paul Lewis⁴⁸, « ce sont les petites rues piétonnes qui ont du succès, comme la rue du Trésor à Québec, où il ne suffit que d'une centaine de visiteurs pour qu'elle soit animée », la rue doit pouvoir se démarquer de ses concurrentes et « il faut qu'elle puisse agir comme place publique et qu'elle unisse deux pôles d'attractions, comme la place Jacques-Cartier dans le Vieux-Montréal. "C'est le lien entre le Vieux-Port et le Vieux-Montréal. Les visiteurs n'y vont pas pour les magasins, mais pour l'ambiance ».

Nous avons fait un tableau reprenant succinctement l'ensemble de ces critères afin de les exposer plus clairement.

Tableau 3. 1 : Récapitulatif des pré-requis et facteurs de piétonnisation de A. Fehr et P. Lewis

PRÉ-REQUIS	
Largeur de rue	Max. 15m de façade à façade
Longueur de rue	Max. 4 km (moyenne en Europe de 4 à 9 km)
Orientation	N/S pour une ville de climat froid E/O pour une ville de climat chaud E/O pour Montréal pour la diversité de rues transversales
FACTEURS	
Lien origine – destination	Entre deux destinations ou être une destination majeure
Forte accessibilité	Modes de déplacements variés et efficaces
Mixité et intégration des fonctions	
Densité urbaine forte	Environ 33 unités d'habitation par hectare
Offre de commerce nombreuse et variée	Au moins 20 commerces par 100 m
Longueur des vitrines faible	
Fonction commerciale active	Avant la mise en place de la piétonnisation
Achalandage piéton fort	Avant la mise en place de la piétonnisation
Rue au tracé intéressant	Rue radiale, sinueuse, irrégulière
Visibilité courte	
Diversité visuelle	Par un grand nombre de détails (architecture, vitrines, etc.)
Présence d'éléments uniques, non reproductibles, créant une démarcation par rapport aux autres rues	Éléments architecturaux, historiques, une ambiance

48 Cité dans Diotte, Simon. 31 mars 2003. « Mont-Royal rue Piétonne », *La Presse*, p.1 et 3.

En ce qui concerne notre recherche, nous considérons que la largeur de rue ne doit pas se limiter à 15 m. En effet, et principalement dans le contexte nord-américain où les rues sont plus larges de manière générale qu'en Europe, nous trouvons que 15 m est un peu trop restrictif. De plus, même si l'impression de vide peut exister dans une rue où l'achalandage n'est pas au rendez-vous, affectant ainsi le sentiment de sécurité, il existe, même en Europe, des rues piétonnes larges d'au moins une vingtaine de mètres. Inspiré par les travaux du Baron Haussmann à Paris, le préfet du Rhône et maire de Lyon Claude-Marius Vaïsse orchestra des percées dans la trame urbaine du centre-ville de Lyon, notamment la rue de la République, qui est aujourd'hui piétonne (Figure 3.1). C'est, à Lyon, une des principales artères commerciales.



Figure 3.1 : Rue de la République, Lyon, France (photo : Marc Bovet-Morinon, 2007)

3.2. La mobilité durable

Selon Gudmundsson (2003)⁴⁹, la mobilité urbaine s'apparente au concept largement employé de transport durable, mais possède une acceptation plus large « en ce sens qu'il ne désigne pas uniquement le déplacement proprement dit, mais aussi la possibilité de se déplacer et, par conséquent, le cadre spatial, économique et social du mouvement » (Gudmundsson, Henrik. 2003, p.239). Comme une déclinaison du concept de développement durable, le concept de mobilité durable met l'accent sur l'intégration des objectifs environnementaux, sociaux et économiques en vue d'améliorer les systèmes de transport. Selon Dorothee Brecard et Julie Bulteau (2011)⁵⁰ si la question de la mobilité est très importante dans les sociétés d'aujourd'hui c'est parce que « grâce à la mobilité, des secteurs entiers de l'économie se développent : tourisme, commerce, travail,... [...]. Le secteur du transport lui-même participe largement à la croissance économique. Dans l'Union européenne, il représente 7 % du PIB et 5 % des emplois » (Brecard et Bulteau, 2011, p.45). La mobilité participe également du bien-être social des individus en leur permettant de « développer leurs relations familiales, amicales et professionnelles » (Brecard et Bulteau, 2011, p.45). Là où la mobilité pose problème selon ces auteures, c'est à travers la dégradation de l'environnement, touchant le troisième objectif de la mobilité durable.

Et les objectifs poursuivis sont encore loin d'être atteints :

Croissance persistante de la demande de transport, faible diminution de la part des transports effectués par voie routière, assez lente pénétration des technologies et pratiques avancées, autant de signes généraux qui viennent corroborer cette constatation, sans compter que le secteur des transports est toujours à l'origine de plusieurs types de très graves dégradations de l'environnement, qu'il s'agisse de la modification du climat à l'échelle de la planète ou de la santé humaine à l'échelon local (Gudmundsson, 2003, p.221).

L'opinion entre les chercheurs peut être largement différente en ce qui concerne la réussite ou l'échec des stratégies de mobilité durable. Elle est fonction des perceptions et de

49 Gudmundsson, Henrik. 2003. « Donner du sens aux concepts. La mobilité durable et les systèmes d'indicateurs dans le domaine de la politique des transports ». *Revue internationale des sciences sociales* 2003/2, n° 176.

50 Brecard, Dorothee et Julie Bulteau. 2011. « Les enjeux économiques et environnementaux de la mobilité durable » in *Quelle gouvernance au service de la mobilité durable ?* sous la dir. de Abelhamid Abidi et Jacques Fialaire, p. 45-63. Paris : L'Harmattan

la définition donnée à la mobilité durable par le chercheur. Ainsi, pour certains, la mobilité urbaine a procédé avec succès à l'intégration des préoccupations environnementales dans la planification des transports laissant apercevoir un avenir plus écologique ; pour d'autres au contraire, elle ne figure qu'un échec politique : le « renforcement de groupes technocratiques et élitistes » et l'accentuation de « la détérioration de la situation des groupes sociaux marginalisés qui supportaient déjà le fardeau des problèmes environnementaux dus à un secteur des transports perturbé » (Gudmundsson, 2003, p.239).

Déjà en 1975, Manuel Castells⁵¹ (1975) écrivait qu'on « ne peut pas confondre la réalité et l'envergure d'un problème avec le traitement social dont il est l'objet » (Castells, 1975, p.82). Il fait ici référence aux manifestations pour la protection de l'environnement qui se multipliaient dans les années 1970 aux États-Unis et étaient soutenues par des grandes firmes et par les gouvernements. Certaines mesures (par exemple le boycottage de la voiture) mettraient en péril une industrie très importante aux États-Unis et ne peuvent donc trouver un soutien massif. Également, il souligne que « si, dans bien des discours officiels, la protection de l'environnement est devenue un véritable leitmotiv, *les mesures concrètes de politique gouvernementale stagnent et les progrès effectués dans la lutte antipollution sont pratiquement nuls* » (Castells, 1975, p.83). Il conclut en disant que « la lutte pour l'environnement aux U.S.A. sera une vaste entreprise de mystification ou un puissant levier de changement, selon la capacité des mouvements politiques à reconnaître et orienter les nouveaux mouvements sociaux urbains » (Castells, 1975, p.90).

De même, parlant du développement durable, Lucie Sauvé (2008) déclare que :

Le « développement durable » est essentiellement une affaire de stratégie, d'opérationnalisation. [...] Les préoccupations environnementales, désormais conçues comme « passage obligé » du développement économique, sont de plus en plus prises en compte par les décideurs. Mais en contrepartie, on peut déplorer le caractère hégémonique du programme politico-économique du développement durable, qui se situe du côté du pouvoir en place et qui en dessert les intérêts (Sauvé, Lucie. 2008, p.4)⁵².

51 Castells, Manuel. 1975. Luites urbaines et pouvoir politique. Paris : François Maspero

52 Sauvé, Lucie. 2008. « Un attracteur étrange, une "invasion barbare" ». Revue *POUR*, 198 : *Systèmes de formation et développement durable*, Juillet 2008, pp.46-54

3.3. Conflits et légitimité

La centralisation du pouvoir entre les mains de ces groupes « technocratiques et élitistes » est aujourd'hui fortement contestée. L'accent est mis sur la démocratie locale fondée sur un mode participatif, opposé à un mode représentatif. Celle-ci implique l'adaptation des élus vers davantage de concertation, de participation et de délibération pour l'élaboration et la mise en œuvre des politiques publiques. Selon Bernard Jouve (2005)⁵³, il y a « contestation d'un mode décisionnel reposant sur la représentation politique (donc sur la centralité du personnel politique élu) et sur la primauté de l'expertise scientifique détenue par des administrations se réfugiant derrière leur monopole de la technique » (Jouve, 2005, p.322). À travers cette contestation on assiste à la volonté d'une tranche de la population de s'impliquer dans les processus réflexif et décisionnel des politiques de la ville. On parle alors d'« *empowerment* », ou de « politiques d'habilitation », qui passent notamment par la responsabilisation des acteurs associatifs et communautaires locaux (Jouve, 2005, p.331). Cependant, toujours selon Bernard Jouve (2005), « le recours à la participation vient, paradoxalement, dans les faits, renforcer les traits des systèmes politiques, la centralité des élus. Quels que soient les contextes institutionnels, la légitimité issue de l'élection reste un des fondements essentiels de l'ordre politique » (Jouve, 2005, p.325). Ainsi, lorsqu'il y a conflit et recherche de légitimité entre citoyens et représentants politiques élus, la faveur revient généralement à ces derniers. Ce sont les élus qui dictent les règles de mise en place de la participation de la société civile empêchant une réelle prise de pouvoir par les citoyens. **C'est en effet le politique qui confèrera légitimité et représentativité à certains acteurs de la société civile plutôt qu'à d'autres** (Jouve, 2005, p.326). Ainsi pour Bernard Jouve, « l'habilitation n'est viable que dans les situations où les acteurs représentant la société civile sont largement soutenus par les pouvoirs publics » (Jouve, 2005, p.332). De même, Maltagliati (2001)⁵⁴ soulève le fait que la légitimité est la question principale dans nos sociétés, et elle est obtenue par l'élection ou par la violence. Le reste de la politique n'est plus que secondaire. Et ainsi, parce qu'il est légitime, le pouvoir de l'État intervient dans tous les domaines.

53 Jouve, Bernard. 2005. « La démocratie en métropoles : gouvernance, participation et citoyenneté ». *Revue française de science politique*, vol. 55, n° 2, p. 317-337

54 Maltagliati, Gianluigi. 2001. *Le Contrôle du Pouvoir*. Lyon : Fantasques éditions.

L'accaparement de la légitimité et du savoir par les élites politiques et les experts a été notamment détaillé à travers l'étude du projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal par Gilles Sénécal et Jonathan Harou (2005)⁵⁵. Ils y ont montré que le Ministère des Transports du Québec (MTQ) pratique « une approche de la planification que l'on pourrait qualifier de confinée, c'est-à-dire limitée à un réseau d'experts et de partenaires et déterminée par une logique sectorielle » (Sénécal et Harou, 2005, p.348). Dans le cas étudié de la rue Notre-Dame, le MTQ s'était ouvert à une consultation qui a permis « de prendre en compte des questions peu considérées jusque-là, en particulier l'arrimage entre le transport et l'aménagement, les impacts environnementaux et les stress locaux observés dans les milieux traversés par les infrastructures » (Sénécal et Harou, 2005, p.349). En effet, la question environnementale et l'impact des aménagements sur les populations résidentes ne sont réellement présents dans les discours politiques que depuis peu. Jusqu'alors, les questions économiques et techniques occupaient l'essentiel des préoccupations des politiciens et aménageurs. Les enjeux sont devenus de ce fait plus globaux. Ainsi, alors que la principale préoccupation était, pour le MTQ et les décideurs locaux, la lutte contre la congestion routière, l'aspect revitalisation urbaine est entré en ligne de compte lors de la concertation avec les institutions locales. Après ce pan social, l'ouverture d'un débat public a amené la question de la qualité de vie et de la protection de l'environnement et a conduit à la constitution d'une coalition d'opposants (Sénécal et Harou, 2005, *Tableau 1 Processus de planification du réseau autoroutier et objectifs*, p.351). Cette consultation a donc permis de faire ressortir de nouveaux acteurs, « experts que l'on ne peut qualifier de *profanes*, issus de groupes peu ou pas institutionnalisés, [et de leur permettre] de donner leur avis et d'indiquer d'autres voies à suivre », « élargissant le champ des possibles » (Sénécal et Harou, 2005, p.350 et 353). Gilles Sénécal et Jonathan Harou indiquent cependant que :

Cette prise de parole des groupes locaux, certains ancrés dans les structures de concertation de quartier, d'autres sans attaches territoriales ou identitaires, mais affectés aux champs de l'environnement et du transport, a posé d'emblée la question de la représentativité et de la légitimité à intervenir en cette matière (Sénécal et Harou, 2005, p.350).

55 Sénécal, Gilles et Jonathan Harou. 2005. « Le réseau, le sujet et l'autoroute. La planification urbaine en situation de proximité conflictuelle ». *Cahiers de Géographie du Québec*. Vol. 49. n°138. pp.343-362

Les méthodes et les aménagements du « couple experts-décideurs » ont, à ce moment-là, été fortement remis en question et critiqués par la société civile (Sénécal et Harou, 2005, p.350). Le débat s'est démocratisé et politisé. Malgré le fait que ces nouveaux opposants au projet ne possédaient pas « la légitimité que confère l'appartenance aux instances associatives locales », leur défense « indéfectible » des intérêts environnementaux leur a permis de trouver un appui auprès des médias, mais également, après les élections, auprès de la Ville de Montréal dont la nouvelle administration était favorable à leur projet de boulevard urbain. Ils ont alors acquis une « légitimité inattendue » (Sénécal et Harou, 2005, p.353). Le MTQ s'est cependant à nouveau refermé sur un partenariat privilégié avec l'administration municipale. Malgré cela, la montée en puissance de la critique de la ville « tout-à-l'automobile » a permis « la naissance d'un parti politique montréalais dédié à cette cause : Projet Montréal » (Sénécal et Harou, 2005, p.354). Pour Gilles Sénécal et Jonathan Harou, le conflit a d'abord porté sur les valeurs défendues, et la division « tient ici essentiellement aux conceptions divergentes de la qualité de vie et de l'environnement urbain qui renvoient à des systèmes de valeurs bien définis » (Sénécal et Harou, 2005, p.354). D'un côté une conception « fonctionnaliste et économique » pour laquelle c'est « un mal nécessaire (dont il convient d'atténuer les impacts) pour le développement économique local » et d'un autre côté, des propositions pour « de nouveaux modes de l'habiter » sensibles aux impacts environnementaux et désireux de trouver des solutions à la dépendance à l'automobile « en mettant l'accent sur la qualité de vie » (Sénécal et Harou, 2005, p.355).

Cet exemple nous montre à la fois la possibilité pour de nouveaux acteurs de participer au débat public sur l'aménagement urbain par une certaine « démocratisation de l'expertise » (Sénécal et Harou, 2005, p.356), mais en même temps, la difficulté que représente l'accaparement du pouvoir par les élites politiques pour ces nouveaux acteurs qui souhaiteraient insuffler de nouvelles valeurs et préoccupations. La question de la légitimité est ici centrale. Ainsi, Gilles Sénécal et Jonathan Harou nous apprennent que « le conflit est l'occasion de questionner la légitimité et le fonctionnement des instances locales et de placer le sujet au cœur des délibérations et des échanges » (Sénécal et Harou, 2005, p.357). De plus, « la stratégie du conflit, qui est celle de jouer à fond la carte de l'espace public médiatique, restera disponible pour quiconque se sent exclu d'un débat dans lequel il se dit concerné » (Sénécal et Harou, 2005, p.358).

Selon Pierre Hamel (1991), « les conflits sont inhérents au fonctionnement des organisations et s'enracinent dans les relations entre les acteurs ». Il parle ici des mouvements urbains qui connaissent des conflits internes. Cependant, cette analyse peut être étendue aux relations entre acteurs de différentes organisations. Les conflits sont récurrents et ne sont pas forcément négatifs, car ils peuvent aboutir à des avancées, d'ordre économique, social ou environnemental, selon le contexte et l'objectif poursuivi.

La question des conflits a été abordée sous l'angle de la géopolitique par Philippe Subra qui la territorialise⁵⁶. Ce type d'analyse a peu intéressé les géographes, mais, pour Subra, l'analyse géopolitique permet une réflexion pertinente sur les relations entre acteurs lors de la mise en place de projets d'aménagements. Les conflits concernent selon lui la gouvernance, le pouvoir, le contrôle sur un territoire, ainsi que les questions de fond sur les enjeux, les objectifs poursuivis par les uns et les orientations souhaitées par les autres. La territorialisation des conflits aboutit à poser la question « pourquoi un conflit ici et pas ailleurs ? » (Subra, 2008, p.240). Selon Subra, **c'est la volonté d'accéder à un contrôle de l'usage d'un territoire qui est la raison des conflits en aménagement**. L'étude des conflits amène à se poser la question de la gouvernance : qui est le plus à même, qui a le plus de légitimité à décider de ce qu'il faut faire pour ce territoire ? Est-ce ceux qui y vivent ? Ceux qui y travaillent ? Des « experts » ? Des Élus ? Ainsi, s'il n'y a pas concurrence pour le contrôle des usages sur un territoire, il n'y a pas de conflit. La multiplicité des acteurs et des points de vue rend nécessaire la concertation afin de s'arrêter sur un choix d'aménagement qui satisfera au plus grand nombre (Subra, 2008, p.243). Il est cependant évident qu'aucune solution ne satisfera tout le monde, mais la recherche d'un consensus est possible si les différentes parties sont ouvertes au dialogue.

3.4. Les jeux d'acteurs / systèmes d'acteurs

De nombreux acteurs entrent en jeu dans la question de la piétonnisation. Tout d'abord les pouvoirs publics qui possèdent le pouvoir exécutif, et donc la décision finale sur tout ce

56 Subra, Philippe. 2008. « L'aménagement, une question géopolitique ! ». *Hérodote*, n°130, pp.222-249.

qui touche la voie publique, mais également les résidents, principaux usagers de la rue et donc destinataires des projets d'aménagement. Viennent ensuite les commerçants, parfois regroupés en associations de commerçants, ce qui leur confère davantage de poids pour exprimer leurs volontés et qui leur permet de mettre en place des actions concertées comme des événements médiatisés ou la mise en œuvre de stratégies de développement. Enfin se trouvent toutes les associations environnementales plus ou moins impliquées dans le projet ainsi que les associations des usagers, que ce soit les automobilistes, les cyclistes, les usagers des transports en commun ou encore les piétons.

Vincent Lemieux (2002) classe les différents acteurs d'un projet entre, d'une part les acteurs qui font partie de l'appareil gouvernemental : les acteurs non spécialisés que sont les responsables (élus...) et les acteurs spécialisés que sont les agents (bureaucrate...); et d'autre part les acteurs qui sont extérieurs à l'appareil gouvernemental : les acteurs spécialisés que sont les intéressés (experts et médias...) et les acteurs non spécialisés que sont les particuliers (électeurs et opinion publique...). Vincent Lemieux rappelle cependant que « les administrés (particuliers) peuvent aussi appartenir à des partis ou à des groupes d'intéressés, ce qui leur confère des moyens de pouvoir dont sont dépourvus les simples particuliers » (Lemieux, 2002, p.34). Lemieux souligne ainsi les différences entre acteurs : « les acteurs diffèrent non seulement par leurs finalités et leurs informations, mais aussi par d'autres ressources (les ressources financières, le prestige...) qui font que certains d'entre eux ont plus de chances que d'autres d'influencer les politiques publiques » (Lemieux, 2002, p.16-17).

Pour Vincent Simoulin (2007)⁵⁷ :

Le niveau d'éducation, le domaine de compétences et l'espace d'action des acteurs se sont transformés, globalement accrus et formidablement complexifiés. Non seulement les acteurs locaux sont de plus en plus à même de développer et de mettre en œuvre des stratégies, mais ils doivent le faire dans un environnement toujours plus complexe et où il leur faut toujours tenir compte de leurs interactants et des intérêts et stratégies propres à ceux-ci, ce qui se traduit par des pratiques croissantes de négociation et de participation à la construction sociale que représente tout territoire (Simoulin, 2007, p.18).

57 Pasquier, Romain, Vincent Simoulin et Julien Weisbein (dirs). 2007. *La gouvernance territoriale. Pratiques, discours et théories*. Paris : LDGJ, Coll. Droit et Société, série Politique n°44

Ainsi, petit à petit, de nouveaux acteurs prennent place dans les politiques urbaines et apportent de nouveaux points de vue. Ces changements peinent à se réaliser, demandent du temps, comme tous les changements de manière générale, mais ils sont peu à peu visibles.

Un contre-courant se développe cependant :

La démocratie urbaine tend à perdre de sa substance. Les maires sont devenus responsables de l'équilibre de leurs villes, ce qui exige de leur part de veiller à entretenir la croissance économique. Aussi privilégient-ils les relations et les négociations avec les experts et les leaders du secteur privé pour monter des opérations de développement économique auxquelles ne sont associés que de manière limitée les conseillers municipaux et les habitants (Savitch, Hank et DuPont, 1999, p.385)⁵⁸.

Il découle de ce qui vient de se dire que les acteurs disposant *a priori* de plus de pouvoir concernant les choix urbanistiques sont les responsables politiques et les experts, tandis que les habitants peuvent beaucoup plus difficilement influencer sur les décisions concernant leur milieu de vie.

Officiellement, la prise en compte de l'échelle locale est extrêmement importante : « afin de réaliser ces milieux de vie humains et stimulants, il est essentiel de préciser que c'est principalement au niveau local, soit des citoyens et des édiles municipaux, que le véritable "leadership" doit être assuré » (Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, Service des études et projets, 1981, p.93). Mais dans les faits, la concertation et la prise en compte des acteurs non institutionnalisés sont encore difficiles du fait de l'accaparement de la légitimité et du savoir par les édiles politiques et les experts comme nous l'avons vu précédemment (voir 3.3. Conflit et légitimité). Concernant la mise en place de dispositifs de participation citoyenne et de concertation, Carrel et al.⁵⁹ (2009) soulignent que :

Certaines de ces expériences visent explicitement à repenser la division du travail politique dans nos sociétés et les modalités de la prise de décision là où d'autres, beaucoup plus nombreuses, n'ambitionnent aucun changement véritable et

58 Savitch, Hank V. et Kevin DuPont, 1999. « La transformation des villes américaines », p.385, in O. Gabriel et V. Hoffmann-Martinot (dir.), *Démocraties urbaines, L'état de la démocratie dans les grandes villes de douze pays industrialisés*, Montréal : L'Harmattan.

59 Carrel, Marion, Catherine Neveu et Jacques Ion. 2009. *Les intermittences de la démocratie ; Formes d'action et visibilité citoyennes dans la ville*. Paris : L'Harmattan.

cherchent simplement donner un surcroît de légitimité à des autorités contestées (Carrel et al, 2009, p.278).

Ils questionnent le poids véritablement donné à ces instances, la possibilité pour les groupes sociaux les plus faibles de s'y faire entendre, ainsi que l'utilisation possible de telles institutions dans le but de prévenir l'apparition de conflits.

Bien qu'il existe dialogues et compromis et que les situations peuvent être particulièrement compliquées, toutes ces catégories d'acteurs se classent généralement en « tenants du projet », « soutiens du projet » et « oppositions au projet ». D'après Michel Labrecque⁶⁰, les tenants du projet doivent posséder des soutiens au projet sans lesquels ils ne représentent qu'eux-mêmes et perdent ainsi toute légitimité.

La réalisation d'un espace piétonnier ne se fait pas sans opposition. Modifier un milieu revient à modifier des habitudes de vie et apporte des craintes quant à l'avenir du milieu, car les impacts ne sont pas connus. Ainsi, les commerçants pourraient craindre pour leur chiffre d'affaire, les contribuables pour l'utilisation de leurs impôts, etc. C'est pourquoi un tel projet, quelle que soit son ampleur, doit intégrer les différents acteurs via la consultation populaire :

Diverses expériences ont prouvé que les aménagements qui furent réalisés sans consultation auprès de la population donnèrent des résultats désastreux. Étant donné que ce sont les gens qui utilisent un aménagement piétonnier et par conséquent que ce sont eux qui décident de sa viabilité ou de son échec, il est essentiel d'informer, de sensibiliser et de consulter la population lors d'un tel projet (Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, Service des études et projets, 1981, p.75).

D'autre part, « **des études ont montré que les appuis aux politiques de transports sont plus importantes après leur implantation** »⁶¹ (Steg et Gifford, 2005, p.64). Ainsi, l'opposition au projet peut venir de peurs qui ne sont finalement fondées que sur des supposés qui s'avèrent faux. Il est donc important d'offrir à la population concernée une information claire et précise, montrant concrètement le projet, le rendant plausible et envisageable par celle-ci. Le changement amène son lot de résistance, car il présente le risque d'avoir des

60 Entrevue avec Michel Labrecque le 3 mars 2011.

61 Traduction de l'auteur : "*studies of the acceptability of transport policies have shown that public support may be higher after transport policies have been implemented*", Steg et Gifford, 2005, p.64.

conséquences négatives⁶². De fait, la façon dont les projets sont présentés (ou non) à la population peut décider de son échec ou de sa réussite, rendant le projet plus durable. De plus, les individus se montreront d'autant plus critiques avec le projet qu'ils n'ont pas été conviés au débat (Steg & Gifford, 2005). Les décideurs politiques doivent éviter tout projet visiblement restrictif pour la population qui s'y opposera rapidement au nom de ses libertés. En outre, le transport durable n'a pas la même signification en Amérique du Nord qu'en Europe dans le sens où la dépendance à l'automobile est bien plus importante sur le continent nord-américain, en lien avec des distances plus importantes, des densités plus faibles et des systèmes de transport public moins développés. Ainsi, « la réduction de l'utilisation de l'automobile aura davantage de conséquences pour la qualité de vie en Amérique du Nord. [...] De telles différences existent évidemment aussi entre des régions d'un même pays »⁶³ (Steg & Gifford, 2005, p.66). La qualité de vie s'en trouverait améliorée dans les espaces de forte densité alors qu'elle serait réduite pour les populations des zones rurales (Steg & Gifford, 2005).

Alors même que les rues piétonnes sont créées pour attirer la population vers ces artères, l'opposition à ces projets exprime toujours la peur de voir le secteur se dévitaliser. La population ne viendrait plus car il n'y aura plus de stationnements à proximité. L'opposition des commerçants est un fait que l'on retrouve presque pour chaque projet de piétonnisation, en Amérique du Nord comme en Europe. Annette Fehr (2003) souligne que le groupe le plus critique, à savoir celui des propriétaires de commerces, est également celui qui devrait tirer le plus de profit de la piétonnisation. Les projets de piétonnisation, qui concernent le plus souvent des artères commerciales, ont en fait comme objectif premier d'accroître les profits des commerces par l'attraction des clients grâce à un cadre de vie plus agréable, plus propice à la promenade et à l'achat. L'amélioration de l'environnement urbain n'est ainsi souvent qu'une excuse à un développement économique.

62 Traduction de l'auteur : *"Changes typically are resisted at first, because these may have negative consequences. As long as individuals are unsure of the consequences, they prefer the status quo"*, Steg & Gifford, 2005, p.64.

63 Traduction de l'auteur : *"This implies that reductions in car use may have more significant consequences for the QoL [i.e. quality of life] of North Americans [...] "Similar differences may emerge when comparing regions within a country"* Steg & Gifford, 2005, p.66.

L'opposition des riverains porte autant sur la dévitalisation de leur rue que sur le problème du transfert du trafic vers les rues avoisinantes causant bruits et achalandages supplémentaires. Les arguments que nous avons pu recueillir dans la presse à l'encontre des projets de rues piétonnes concernent des peurs qui peuvent sembler relativement incohérentes. En dehors de la peur du transfert de trafic qui est légitime, il est fait état à la fois de la dévitalisation des commerces causée par le manque de stationnements induits, amenant la population à faire ses achats dans d'autres rues, mais également des problèmes que causerait un achalandage trop important lié à la venue de clients extérieurs au quartier. En parallèle, à l'attraction de la rue, on assisterait donc à une gentrification du secteur, causée directement par la piétonnisation. Ainsi, la fermeture d'une rue à la circulation automobile engendrerait une dévitalisation des commerces, mais également une attraction trop importante du secteur qui serait alors menacé d'embourgeoisement. Ces deux phénomènes peuvent apparaître opposés et contradictoires, mais liés à une multiplication des restaurants doublée de la disparition des commerces de proximité, ces arguments prennent du sens. Reste à savoir si c'est avec cette analyse que ces oppositions sont pensées. On peut néanmoins également relier l'opposition des riverains, par les arguments qui sont soulevés, à un manque d'information et une peur de ce qui est inconnu ainsi que des changements. Sans forcément être faux, les arguments soulevés sont des affirmations qui ne résultent généralement pas d'études scientifiques sur le territoire concerné. Ces affirmations ne sont pas l'apanage des riverains. La double crainte d'une baisse de la vitalité économique des commerces causée par l'absence des clients automobilistes en parallèle à un trop fort achalandage occasionnant bruit et prolifération de bars et restaurants émane également des décideurs locaux et des associations de commerçants. Des études d'impacts permettent généralement d'évaluer *a priori* l'incidence d'un projet sur le territoire. Elles sont évidemment nécessaires avant la validation du projet et doivent permettre de faire la lumière sur les avantages et inconvénients des aménagements proposés. Le coût de ces études, pour qu'elles soient correctement documentées, ne leur permet cependant pas d'être accessibles à tous les acteurs notamment aux citoyens. Toutefois, la multiplication des associations environnementales possédant davantage de ressources financières et d'informations permet d'accroître le nombre de mémoires, de démocratiser l'accès à l'information et de proposer d'autres analyses de la situation.

3.5. Les ressources à disposition des acteurs

Les divers acteurs ne possèdent pas les mêmes ressources notamment les ressources financières et le prestige.

Du point de vue des acteurs à l'origine de la formation des régimes urbains, la production de l'espace – incluant les décisions capables d'en orienter le contenu – découle de choix collectifs. La manière dont ceux-ci sont arbitrés dépend des forces en présence, de l'histoire du milieu autant que des opportunités qui s'offrent aux acteurs. C'est ce que reconnaissent les études récentes sur le développement urbain, le gouvernement et la gouvernance des villes (Le Galès, 2003 cité par Hamel, 2005, p.404)⁶⁴.

Cette affirmation repose cependant sur un *a priori* qui soutient que la production d'espace découle de choix collectifs. Cette affirmation laisse de côté la multiplicité des intérêts et l'individualisation de la société (Hamel, 2005). Nous pensons cependant que choix collectifs ou choix individuels, **la production de l'espace découle de choix arbitrés dans un contexte particulier qui les oriente en fonction de l'histoire du milieu, de l'expérience de l'acteur ou des acteurs, de ses valeurs, des informations à sa disposition ainsi que des opportunités qui s'offrent à lui. Le statut socioprofessionnel et les ressources financières impactent également largement sur la production de l'espace.**

Certains acteurs possèdent, par leur statut, une capacité à attirer l'attention ou à provoquer l'adhésion à leurs idées, valeurs et principes. « Un peu tous les atouts servent à contrôler les décisions dans l'émergence, mais les atouts normatifs et les atouts statutaires sont toujours requis et sont pour cela tout spécialement utilisés par les acteurs politiques » (Lemieux, 2002, p.81). Ce que Vincent Lemieux nomme atouts normatifs sont les « valeurs et règles dont les acteurs se servent comme atouts ou qu'ils cherchent à contrôler comme enjeux »; les atouts statutaires sont les « positions officielles ou effectives occupées par les acteurs. Ce sont pour eux des enjeux qu'ils cherchent à contrôler, mais aussi des atouts qu'ils utilisent comme des moyens de pouvoir » (Lemieux, 2002, p.24). Les acteurs internes à l'appareil gouvernemental possèdent ainsi des ressources particulièrement importantes : « S'il faut que des solutions réalisables soient en vue pour que se produise l'émergence, il faut que les problèmes publics demeurent à l'ordre du jour du gouvernement pour que la formulation

64 Hamel, Pierre. 2005. « La métropole contemporaine et ses controverses », *Cahiers de Géographie du Québec*, vol.49, n° 138, p.404.

d'une politique conduite à son adoption » (Lemieux, 2002, p.90). Ceci revient à confirmer ce que nous avançons plus haut à savoir que les élus, possédant le pouvoir exécutif et la légitimité conférée par l'élection, ainsi que les experts, représentants du savoir, sont les acteurs qui possèdent le plus aisément le pouvoir et accèdent plus facilement au leadership permettant d'imposer ses valeurs et *in fine* sa solution.

Les citoyens de leur côté doivent s'assurer d'être soutenus par un nombre suffisant d'associations relativement connues et de représenter une masse critique de résidents afin de posséder un poids suffisant pour légitimer leur action. La légitimité est en effet un élément primordial dans la course au leadership. Sans elle, un acteur ne peut s'imposer comme un interlocuteur valable. Il semble cependant que les projets urbains gagneraient à prendre davantage en compte les opinions de la population directement concernée par les différentes politiques publiques. Ainsi, Louis Bélanger et Marius Pineau nous apprennent que :

En maîtrisant le processus d'aménagement, la population se donne un outil collectif pour améliorer la qualité de son environnement. Cet aménagement sera d'autant plus valable qu'il envisagera simultanément l'ensemble des besoins de l'homme et leurs liens avec les diverses composantes de l'environnement urbain. Un aménagement trop sectoriel risque de négliger les répercussions de certains types d'activités sur d'autres. La possibilité d'améliorer la qualité de l'environnement urbain s'accroît donc à mesure que le processus d'aménagement prend une forme intégrée⁶⁵ (Bélanger et Pineau, 1983, p.11).

Mais selon Luc Dancause (2009),

Les grandes entreprises et les associations qu'elles forment détiennent bien souvent des ressources financières considérables, ce qui constitue un avantage considérable par rapport aux autres groupes dans les jeux d'influence ». Elles possèdent également de « vastes réseaux de relations sur lesquels ces associations peuvent compter. Les moyens des associations de professionnels ou de petites entreprises sont généralement beaucoup moins imposants, comme c'est le cas pour les syndicats. Ces derniers profitent cependant de l'importance de leurs effectifs pour faire des pressions sur l'État. Il existe donc au sein des acteurs du développement économique local une certaine hiérarchie quant à la capacité d'influence, ce que les décideurs ne peuvent ignorer (Bernard, 2000). [...] Les motivations des élus, des fonctionnaires, des acteurs issus de la société civile et du secteur privé ne sont pas les mêmes. Bien que leurs logiques soient parfois divergentes, il n'en demeure pas moins que les acteurs locaux arrivent à se

65 Bélanger, Louis et Marius Pineau. 1983. « La planification écologique et l'aménagement du territoire urbain québécois : une problématique », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 27, n° 70, p.11.

mobiliser, pour des périodes d'une durée variable selon le cas (le temps d'un projet, par exemple), autour d'une vision commune du développement local. Pour ce faire, ils font appel à des ressources propres à chacun⁶⁶ (Dancause, 2009, p.37).

Pour Subra (2008) également, les coalitions formées par des groupes écologistes ou des riverains n'ont souvent pas le poids financier nécessaire au rapport de force qu'ils engagent. C'est pourquoi ils cherchent d'autres ressources leur apportant plus de poids.

Un historique de conflits sur le territoire montre une population locale engagée qui peut impacter sur la réaction du milieu quant aux mesures d'aménagement. Un territoire possédant une importante histoire de mobilisation citoyenne et ayant ainsi développé une conscience territoriale se mobilisera plus facilement. Et comme nous l'avons dit précédemment, l'importance du nombre peut être un moyen de pression important pour les citoyens et représente une ressource relativement accessible.

Expérience et informations sont des facteurs de savoir, généralement nécessaires à l'acquisition d'une crédibilité. L'expérience permet également pour un acteur de mettre à contribution son vécu dans la mise en place de stratégies efficaces. Le manque d'expérience peut parfois amener à commettre des erreurs qui peuvent s'avérer fatales. D'un autre côté, l'accès à l'information permet de justifier ses choix grâce à des données faisant foi et de leur donner ainsi plus de poids.

Les valeurs défendues impactent évidemment sur la crédibilité dont jouit un acteur. Les valeurs partagées, peut-être pas universellement, mais du moins massivement, donnent le sentiment que l'acteur ou le groupe d'acteurs défend une cause non pas pour obtenir des avantages personnels, mais dans l'intérêt général. Ces actions « altruistes » possèdent l'avantage d'être sensées représenter le bien-être de la population de manière générale. Cette représentativité est extrêmement importante pour légitimer un combat. De fait, la défense de la croissance économique a longtemps été au cœur des aménagements sans pour autant susciter de levée de bouclier et cela pour la simple raison que personne n'y voyait de problème. Avec le développement des thèses de décroissance et avec la prise de conscience de l'impact négatif des activités humaines sur l'environnement, l'objectif de croissance

66 Dancause, Luc. 2009. « Le rôle des élus auprès des corporations de développement économique communautaire : des acteurs inscrits dans les réseaux et la gouvernance du développement économique local », Thèse de doctorat en études urbaines, Université du Québec à Montréal, p.37.

économique ne suffit plus toujours pour justifier les projets d'aménagements. La défense de l'environnement, l'économie des ressources naturelles et la qualité de vie des résidents paraissent être, pour certains citoyens, des causes plus importantes à défendre que la croissance économique. On l'a vu notamment dans l'exemple de Gilles Sénécal et Jonathan Harou concernant la protestation contre le projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal (voir 3.3. Conflits et légitimité). Ainsi, le développement des concepts de durabilité permet la promotion des trois objectifs de développement économique, de protection de l'environnement et de justice sociale. Cela permet de rallier la majorité des acteurs et pose une base pour la concertation si elle est nécessaire. Qu'elles défendent réellement ou non l'intérêt général, de telles valeurs rassemblent positivement l'opinion publique et permettent la réalisation du projet présenté. Le danger réside évidemment dans la manipulation de l'opinion publique à travers la présentation de telles valeurs qui ne seraient en fait qu'un moyen préventif de faire taire les possibles contestations. Le système de valeur ne se limite assurément pas aux trois objectifs de la durabilité. La défense du patrimoine peut figurer comme valeur, de même que celle des droits des minorités ou de l'identité d'un quartier par exemple.

Les opportunités qui peuvent se présenter aux acteurs peuvent également être considérées comme des ressources. Ils peuvent être de différentes natures et peuvent profondément modifier le rapport de force préexistant. De nouvelles rencontres peuvent aboutir à une coalition, par exemple, renforçant considérablement un groupe par l'acquisition d'une visibilité qu'il n'avait pas.

3.6. Leadership et pouvoirs

Les acteurs ne sont pas égaux en ressources et en pouvoirs, ils ont à leur disposition plus ou moins de moyens. L'ensemble de ces moyens concourt finalement à la course à la légitimité nécessaire au leadership qui est lui-même nécessaire pour imposer un projet.

Les différents acteurs cherchent en effet par divers moyens à acquérir le pouvoir.

[Celui-ci] consiste dans le contrôle des décisions qui portent sur des enjeux. Un acteur ou une alliance d'acteurs contrôle une décision quand il la rend conforme à

ses préférences [...] Le contrôle peut s'exercer dans la prise de décision, mais il peut aussi s'exercer en faisant en sorte qu'une décision dont il est ouvertement question ne soit pas enclenchée, ou encore en faisant en sorte qu'il ne soit même pas question d'une décision. [...] C'est ce que certains auteurs (Bachrach et Baratz, 1970) ont nommé la deuxième face du pouvoir : un ou des acteurs limitent le champ de décision à ce qui ne menace pas leurs ressources (Lemieux, 2002, p.23).

Philippe Subra soutient également qu'en aménagement, « ce qui fait le contrôle c'est l'usage. Autrement dit : il y a appropriation lorsqu'un acteur peut user de l'espace en fonction de ses besoins et de ses intérêts » (Subra, 2008, p.242).

Concernant les coalitions, elles sont considérées comme des alliances temporaires et négociées d'acteurs individuels ou collectifs, qui cherchent à obtenir des avantages plus grands que ceux qu'ils auraient obtenus hors de ces coalitions (Lemieux 2002, p.55). Elles sont donc un moyen d'accéder au leadership.

L'importance du leadership dans l'issue d'un conflit est également défendue par Juan-Luis Klein, Jean-Marc Fontan et Diane-Gabrielle Tremblay : « La question du leadership est cruciale pour la mobilisation des ressources et pour la réussite d'une initiative locale »⁶⁷ (Klein, Fontan & Tremblay, 2010, p.12).

Michel-Alexis Montané (2001)⁶⁸ cite F.G. Bailey (1971) indiquant que celui-ci ne cherche pas à établir de mauvais ou de bons leaders, mais il cherche plutôt à comparer le pouvoir des leaders et celui de leurs suiveurs. Et selon Montané, « cette comparaison relative passe par celle des ressources » (p.9). Il souligne donc le rôle des ressources dans l'acquisition du leadership. Étudiant le cas français, Michel-Alexis Montané montre que le leadership demande aujourd'hui « un bagage intellectuel qui suppose des études générales initiales longues ou une expérience professionnelle substitutive » (Montané, 2001, p. 247). Le leadership demande également une dépense de temps et d'argent pour compléter son savoir par des formations techniques complémentaires. Acquérir toujours de nouvelles connaissances est indispensable à la pérennité du leadership. Un réseau étendu est également bénéfique afin d'obtenir plus sûrement, plus rapidement et à moindre coût des informations.

67 Klein, Juan-Luis, Jean-Marc Fontan, et Diane-Gabrielle Tremblay. 2010. « Entrepreneurs sociaux, initiatives locales et économie sociale : bases d'une stratégie innovatrice de lutte contre la pauvreté et l'exclusion », p.12.

68 Montané, Michel-Alexis. 2001. *Leadership politique et territoire. Des leaders en campagnes*. Paris : L'Harmattan.

Un problème se pose dès lors que l'on essaie de définir concrètement le leadership. Collonge et al.⁶⁹ (2011) indiquent que « les manuels de gestion ont tendance à définir le leadership comme un processus par lequel un individu influence un groupe d'individus vers un objectif commun (Northouse, 2007) », cependant, Winston et Patterson (2006, p.7) proposent une autre définition :

Un leader est une ou plusieurs personnes qui sélectionne(nt), équipe(nt), entraîne(nt) et influence(nt) un ou plusieurs suiveur(s) qui ont des dons, habiletés et compétences différentes, et qui amène(nt) les suiveur(s) à dépenser avec enthousiasme de l'énergie spirituelle, émotionnelle et physique, dans un effort concerté et coordonné, pour atteindre les objectifs de l'organisation⁷⁰.

Toujours selon Collonge (2011), il existe plusieurs types de leadership : un premier type figure un leader dominant qui exerce « un contrôle actif » sur les suiveurs par l'autorité qu'il a sur eux ; dans un second type de leadership ce sont les suiveurs qui exercent la dominance sélectionnant leur leader en fonction des occasions particulières en accord avec leurs objectifs et priorités qu'ils se sont donnés. Cette typologie apporte une notion particulière : il s'agit de faire la différence entre le leadership et le rapport de dominance. Collonge rappelle que les cas réels se situent généralement entre ces deux extrêmes⁷¹.

Enfin, en s'appuyant sur les travaux de Grint (1997, 2000), il soutient qu'une définition concrète ne pourrait cependant pas exister, car le leadership serait un construit social et dépendant du contexte dans lequel il s'insère et sans lequel il ne pourrait exister. De plus, le

69 Collonge, Chris, John Gibneym and Chris Mabey. 2011. *Leadership and Place*. London & New York : Routledge. (Regional Studies Association)

70 Traduction de l'auteur : « *Management textbook tend to define leadership as a process in which one individual influences a group of individuals towards a common goal (Northouse 2007). On the basis of an extensis review of the literature Winston and Patterson (2006, p.7) offer the following composite definition of leadership : 'A leader is one or more people who selects, equips, trains, and influences one or more follower(s) who have diverse gifts, abilities, and skills and focuses the follower(s) to willingly and enthusiastically expend spiritual, emotional, and physical energy in a concerted coordinated effort to achieve the organizational mission and objectives'* » (Collonge, 2011, p.114).

71 Traduction de l'auteur : « *(1) At one extreme the leader is dominant, exercising active control over the followers through the ability to select, mould and direct the latter on the basis of some authority the hold over them. (2) At the other extreme it is the followers who are dominant, selecting leaders and guidance by which they will be led on any particular occasion according to their own objectives and priorities. The distinction between these two styles of leadership can only be drawn by recognising the difference between leadership and dominance. Most actual leadership Relationship will of course fall somewhere between these two extremes* » (Collonge, 2011, p.114).

leadership s'acquiert par les autres, il doit être donné par ceux qui ont la capacité de « conférer un statut de leadership » (Collonge, 2011, p.148-149).

Pour Philippe Subra (2008), **le résultat d'un conflit d'aménagement s'explique par les rapports de forces qu'exercent entre eux des acteurs au sein d'un système préexistant au conflit, mais évolutif**. Selon lui, ces conflits présentent un intérêt car ils permettent de faire avancer le débat concernant les priorités à donner aux politiques d'aménagement.

Ainsi, leadership et rapports de forces semblent être des notions incontournables lors de la mise en place de projets urbains. Ils influencent le résultat du processus de manière différente, mais aboutissent tous deux au contrôle de la décision. Le leadership appelle ainsi des notions de leaders et de suiveurs, un regroupement d'acteurs dans un objectif commun et fédératif. Selon Collonge (2011), les problématiques contemporaines demandent une approche par le leadership afin de prendre en compte l'ensemble des dimensions et des acteurs qui interagissent (Collonge 2011, p.29). D'autre part, le rapport de force indique davantage une notion de conflit, de confrontation d'objectifs différents portés par des acteurs différents et peut impliquer une concertation dans les cas de rapports de forces relativement équilibrés, mais dans le cas contraire, cela peut se traduire par une prise de décision arbitraire et non concertée.

CHAPITRE IV

LES RUES PIÉTONNES À MONTRÉAL

4.1. Le transport au Québec

En s'inscrivant dans le contexte nord-américain, le Québec a fait de l'automobile le mode de déplacement majoritaire, on peut parler de « culture de l'automobile »⁷². Les distances à parcourir et la liberté que procure l'automobile font évidemment parties des raisons qui en font le mode le plus pratique pour se déplacer dans la province. Les finances se sont ici focalisées sur le transport routier, au détriment des transports ferroviaires, collectifs et actifs. À partir des années 1960 et de la généralisation de l'automobile comme mode de déplacement, les dépenses gouvernementales à destination des autres modes de transport se sont peu à peu taries. Concernant le Ministère des Transports du Québec (MTQ), la politique envers les piétons est réduite à néant. Il y a au MTQ, selon Normand Parisien, directeur général de Transport 2000 depuis 1990⁷³, une obsession de la fluidité et de la sécurité. Le MTQ est responsable des réseaux supérieurs, c'est-à-dire des autoroutes, et l'aménagement est, quant à lui, délégué aux municipalités (cf. loi 125 sur l'aménagement et l'urbanisme). Jusqu'en 1972 le MTQ s'appelait d'ailleurs le Ministère de la Voirie.

Jusqu'en 1977 le transport ferroviaire de voyageur était assumé par le Canadien National et le Canadien Pacifique qui privilégiaient notablement le transport de marchandises. Le gouvernement canadien créa alors VIA Rail. Cependant, ce service aux voyageurs sera amputé de 20 % par le gouvernement fédéral en 1982. Le service est en partie rétabli en 1984 par les Conservateurs qui arrivent au pouvoir, pour être coupé à nouveau à hauteur de 50 %

72 Lewis, Paul. 2011. « Portrait du transport collectif au Québec : enjeux, défis et perspectives », Conférence au Sommet régional des Jeunes de l'ACTU.

73 Rencontre avec Normand Parisien le 22 février 2011.

en 1989. Les trains de banlieue de la région de Montréal ne sont pas en reste et le service se détériore également. Une des raisons en est l'absence de concertation entre les municipalités notamment à cause de la question du financement. Un organisme régional de transport (ORT) voit enfin le jour grâce au gouvernement québécois en 1990. L'ORT n'entre cependant en action qu'en 1996 avec la création de l'Agence Métropolitaine de Transport (AMT). Il aura donc fallu attendre jusqu'au milieu des années 1990 pour qu'un service minimum existe pour la région de Montréal. Plusieurs lignes ont repris ou augmenté leur service et, selon Transport 2000, « partout, l'achalandage est supérieur aux attentes »⁷⁴. Parallèlement, l'offre de transport collectif de la ville de Montréal ne fonctionne pas mieux. Dans les années 1981-1982, le Québec connaît une crise qui amène à des compressions financières et à un transfert vers les municipalités. Au milieu des années 80 les aides sont plafonnées. En 1992, le gouvernement québécois retire ses subventions à l'exploitation des sociétés de transport. À Montréal et Québec, on se contente alors de projets minimes comme la création de voies d'autobus réservées, mais l'époque n'est plus aux grands investissements.

Selon Normand Parisien⁷⁵, les Québécois ne sont pas prêts de laisser leur automobile pour marcher. Les automobilistes ont la vie facile alors que la position des piétons est précaire. L'automobile a plus de flexibilité, apporte un gain de temps, constitue une habitude. Malgré la rareté et le prix du stationnement les gens viennent encore au centre-ville et, à choisir, ils préféreront néanmoins ne plus venir au centre de Montréal que de laisser leur automobile. Toujours selon Normand Parisien, avec l'adoption du plan de transport, une planification plus intégrée devenait possible à Montréal mais c'est en perte de vitesse. Le plan de transport a été vu par le gouvernement provincial comme une astuce pour obtenir du financement et il a donc été reçu assez tièdement. De plus, concernant la Charte des piétons adoptée par la ville de Montréal, celle-ci rappelle davantage les obligations des piétons que ses droits. Il y a une multiplication des contraventions pour les piétons et les policiers ont un quota de contraventions à donner. Le piéton devient ainsi un moyen de récupérer de l'argent.

La figure 4.1 issue de la présentation de Christian Savard lors du Forum québécois de la mobilité durable en 2010⁷⁶ montre que le transport est la plus grande contribution aux

74 Transport 2000, transport2000qc.org, Historique, « Les années 1990 ».

75 Rencontre avec Normand Parisien le 22 février 2011.

76 Savard, Christian. 2010. « Comment se doter d'une vision intégrée en mobilité durable au

émissions de gaz à effet de serre au Québec. Et, au sein même du transport, c'est l'automobile individuelle qui est la plus grosse consommatrice d'énergie (figure 4.2).

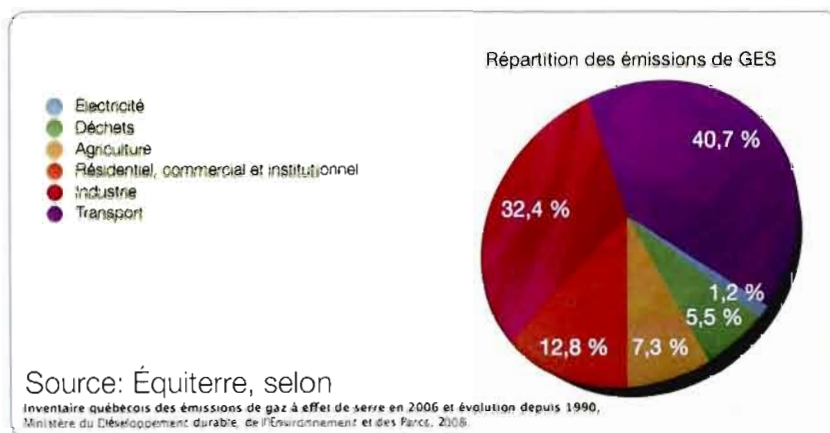


Figure 4. 1 : Répartition des émissions de gaz à effet de serre au Québec (Savard, 2010)

FIGURE 20 / CONSOMMATION D'ÉNERGIE PAR PASSAGER-MILLE
POUR UNE UTILISATION TYPIQUE / KILOWATTHEURES, RÉGION
DE VANCOUVER, 2008

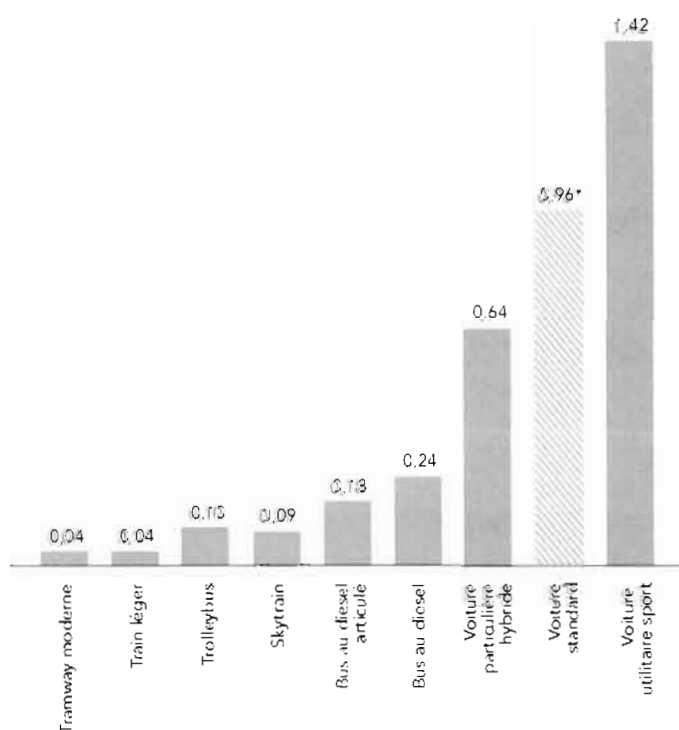


Figure 4. 2 : Consommation d'énergie par passager (Savard, 2010)

Québec ? Aménagement du territoire et transport ». *Vivre En Ville – Forum québécois de la mobilité durable.*

Les transports alternatifs aux transports motorisés sont marginaux au Québec et sont principalement valables pour les déplacements locaux. D'après Normand Parisien, citant les chiffres de Statistique Canada sur le navettage⁷⁷, 66 % des déplacements se font en automobile sur une base quotidienne et 21 % en transport en commun. La marche à pied est en perte de vitesse alors qu'elle apporte le plus de bienfaits immédiats et le vélo est à la 4^{ème} place des modes de transports, passant de 1 % à 1,6 % entre les deux statistiques sur les déplacements au Québec. De fait, nécessitant une certaine densité, la marche est un mode de déplacement que l'on retrouve principalement à Montréal, et secondairement dans les villes de moindre importance.

Or, le Québec n'est qu'un très faible producteur de pétrole, faisant du pétrole brut son principal produit d'importation, soit 13 % des importations totales du Québec, représentant plus de 9 milliards de dollars en 2009 (Savard, 2010). Le Québec n'est pas non plus un important constructeur automobile. L'automobile contribue ainsi au déficit commercial de l'économie québécoise. En revanche, Savard souligne que « le Québec est un important producteur – et exportateur – d'équipements de transport en commun » (Savard, 2010, p.23) et est un important producteur d'électricité. Ainsi, la chambre de commerce du Montréal métropolitain nous apprend que « 10 millions \$ dépensés en transport en commun contribuent à soutenir 183,6 emplois-années-personnes et 17,7 millions \$ en valeur ajoutée. En comparaison, la même somme dépensée en transport automobile génère 66,1 emplois-années-personnes et 6,8 millions \$ en valeur ajoutée. Le transport en commun a donc un impact sur l'économie québécoise près de trois fois supérieur à celui du transport privé par automobile, tant en matière d'emploi que d'argent⁷⁸ » (Chambre de commerce du Montréal métropolitain, 2010, p.23).

En parallèle à l'histoire mouvementée des transports collectifs et l'absence de politiques volontaires envers les transports actifs, les investissements pour le transport routier, en matière d'infrastructures notamment, sont majeurs. Réfections et constructions d'autoroutes ou de ponts se multiplient sur le territoire québécois et concentre la majorité des dépenses. Par exemple, la future reconstruction du pont Champlain devrait coûter au minimum 5

77 Entrevue avec Normand Parisien le 22 février 2011.

78 Chambre de commerce du Montréal métropolitain. 2010. « Le transport en commun, au cœur du développement économique de Montréal », p.23.

milliards de dollars⁷⁹. Les infrastructures routières constituent un véritable gouffre financier pour l'État. L'effondrement de viaducs et le mauvais état de très nombreux autres ont fait tirer la sonnette d'alarme par plusieurs ingénieurs du ministère des Transports qui ne peuvent plus « garantir un niveau de sécurité acceptable à la population⁸⁰ ». En 2006, le ministère avait multiplié par sept le budget pour les infrastructures routières⁸¹. La figure 4.3 montre une perspective de croissance des budgets alloués au réseau routier.

Évolution des investissements au Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier de 2000 à 2013 (M\$).



Source : Rapports annuels de gestion 2000-2001 à 2007-2008, ministère des Transports, et prévisions pour 2008-2009 à 2012-2013. Sont exclues les contributions des partenaires publics.

Figure 4.3 : Évolution des investissements routiers du MTQ de 2000 à 2013 (MTQ, Plan Stratégique 2008-2012)

- 79 Chouinard, Tommy. 6 mai 2011. [En ligne] « Pont Champlain : Québec veut payer le moins possible ». *La Presse*. <http://www.cyberpresse.ca/actualites/regional/montreal/201105/06/01-4396721-pont-champlain-quebec-veut-payer-le-moins-possible.php> Page consultée le 24 mai 2011.
- 80 Le Devoir. 3 mars 2010. [En ligne]. « En bref – Ponts et viaducs alarmants ». *Actualités en société*. <http://www.ledevoir.com/societe/actualites-en-societe/284231/en-bref-ponts-et-viaducs-alarmants> Page consultée le 24 mai 2011.
- 81 Ibid.

L'étalement urbain et les investissements dans les grandes infrastructures routières sont encore très importants au Québec malgré des discours politiques engagés en faveur de changements dans les modes de transports (Chambre de commerce du Montréal métropolitain, 2010). Cette incohérence très forte au niveau provincial ainsi que fédéral est soulignée par le fait que l'État finance les réseaux d'autoroute à 100 % tandis qu'il est très minoritaire dans le financement des transports collectifs qui doivent compter principalement sur le financement des municipalités et des usagers (Savard, 2010).

Les politiciens québécois semblent néanmoins prendre conscience ces dernières années de la nécessité de modifier les politiques de transports en lien avec les habitudes et les mentalités de la population, ce que Savard (2010) montre en citant des personnalités politiques québécoises :

- « Réaliser une planification intégrée des transports et de l'aménagement du territoire qui donne la priorité au transport collectif, favoriser l'intermodalité et optimiser l'utilisation des équipements, infrastructures, systèmes et réseaux de transport existants, tout en soutenant le développement socioéconomique et en protégeant l'environnement et le cadre bâti » (Orientations gouvernementales pour la Communauté métropolitaine de Québec – CMQ).

- « La banlieue est un modèle dépassé », « une ville réussie est une ville où « les citoyens sont heureux et peuvent s'épanouir »; c'est une « ville verte qui respire »; une ville dans laquelle « on peut se déplacer sans voiture » (Nathalie Normandeau, ministre des Affaires municipales).

- « Nous développerons davantage le transport collectif et le transport intermodal des marchandises; Nous réviserons la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, notamment pour freiner l'étalement urbain et densifier les villes. Nous mettrons en œuvre des mesures pour réduire l'utilisation de l'automobile au profit du transport collectif. (...) Nous favoriserons l'électrification des transports de personnes. Nous mettrons en place des mesures incitatives d'économies d'énergie et de substitution de carburants polluants (Allocution du 23 novembre 2009 – « Copenhague : une nouvelle ère économique pour le Québec » – Extrait du discours de Jean Charest, premier ministre québécois).

Il reste donc à inscrire dans des actions concrètes, cohérentes et concertées ces objectifs politiques affichés, sur l'ensemble du territoire québécois.

4.2. Le transport à Montréal

La ville de Montréal s'est dotée en 2008 d'un Plan de transport affichant clairement les ambitions de la ville et les moyens qui sont et seront mis en œuvre pour atteindre les objectifs fixés. Montréal présente une densité de 3600 personnes / km² (Plan de transport de Montréal, 2008), ce qui est très favorable aux transports alternatifs à l'automobile, car ils n'en sont que plus efficaces. Montréal présenterait également les plus hauts taux d'utilisation des transports en commun avec en moyenne 140 déplacements par personne et par an. Toujours selon le Plan de transport de Montréal (2008), Montréal posséderait l'offre de service en transport en commun la plus importante d'Amérique du Nord. Concernant l'automobile, les montréalais détiendraient un taux de possession d'automobile relativement bas, 0,4 véhicule par personne, et l'un des systèmes d'autopartage le plus développé du monde avec 12 000 abonnés.

Le Plan de transport 2008 de Montréal affiche la vision et les orientations des politiques publiques de la ville à savoir d'offrir des conditions optimales de déplacement en termes de temps, de confort, d'accessibilité, de sécurité et de coût, d'améliorer la qualité de vie des citoyens, notamment dans les domaines de la santé et de la sécurité, d'améliorer la qualité de l'environnement, de soutenir le dynamisme de l'économie montréalaise, ainsi que de planifier conjointement l'aménagement du territoire et le transport. Concrètement, ces politiques publiques passent notamment par des mesures en faveur des piétons, des cyclistes et des usagers des transports en commun : améliorer la sécurité, les conditions et l'accessibilité des piétons, accroître la qualité et l'intermodalité des transports en commun et développer les infrastructures dédiées aux cyclistes. Les politiques de stationnements doivent également être intégrées à la stratégie de réduction de l'usage de l'automobile. Enfin, le Plan de transport de la ville de Montréal veut inciter à plus de cohérence entre les actions des différents paliers gouvernementaux.

Les perspectives d'action sont présentées sous la forme de 21 chantiers, notamment l'implantation du tramway, d'une navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport, la

modernisation et le prolongement du réseau de métro, l'accroissement de l'achalandage des transports en commun. Le Plan de transport de Montréal vise également à favoriser le covoiturage, l'autopartage et le taxi, à implanter des mesures prioritaires comme des voies réservées pour les autobus, à doubler le réseau cyclable, à mettre en œuvre la Charte des piétons, à accroître de manière générale la qualité de vie des résidents et à revoir la gouvernance.

Bien que sur le papier elle semble perdre de son importance, l'automobile n'est cependant pas oubliée puisque le Plan de transport prévoit d'entretenir et de compléter le réseau routier sur l'île de Montréal et de maintenir et améliorer « la performance des infrastructures stratégiques que sont le port, les aéroports, le système ferroviaire ainsi que le réseau routier » (Plan de transport de Montréal. 2008. p.25). De plus, « le Plan de transport envisage une croissance de 138 000 ménages et un gain de 110 000 emplois sur le territoire de l'île de Montréal, pour la période 2001-2021. Une large proportion se localisera dans les secteurs denses et déjà bâtis. Toutefois, aux extrémités est et ouest, le parachèvement de la grille routière est une condition essentielle au développement immobilier » (Plan de transport de Montréal, 2008, p.135). Autrement dit, malgré tous les projets cités précédemment, il s'agit toujours pour Montréal d'améliorer et compléter le réseau routier, ce qui ne signifie donc pas un recul de la place du transport routier dans le système de transport, mais plutôt une amélioration des transports alternatifs qui ne doit pas occasionner de perturbations dans le réseau routier existant, mais au contraire contribuer à son amélioration par exemple par un achalandage moins important et une fluidité retrouvée. C'est ce que relevait déjà en 2005 Pierre Morency, médecin et spécialiste de la sécurité piétonne à la Direction de la santé publique de Montréal cité par Frédérique Doyon dans le journal *Le Devoir* : « Les objectifs à leur égard [à l'égard des piétons] [énoncés dans le plan d'urbanisme] sont en contradiction avec d'autres objectifs, comme ceux d'optimiser le stationnement, la fluidité automobile et le transport des marchandises. Concrètement, ça veut dire le statu quo »⁸². Le développement notamment résidentiel de Montréal passe toujours par l'accès prioritaire à l'automobile individuelle. Et comme le souligne Paul Lewis⁸³, la construction d'infrastructure de transport

82 Doyon, Frédérique. 6 août 2005. « La longue marche des piétons, l'auto dicte-t-elle toujours sa loi à Montréal ? ». *Le Devoir*

83 Lewis, Paul. 2011. « Portrait du transport collectif au Québec : enjeux, défis et perspectives »,

collectif ne signifie pas forcément une croissance de l'achalandage. On l'avait observé lors de la construction du métro : l'année suivant la construction, en 1968, la fréquentation des transports en commun était plus basse qu'avant sa construction. Cette baisse était corrélée à la construction de nouvelles infrastructures routières, notamment celle de l'échangeur Turcot et de la Métropolitaine.



Figure 4. 4 : Échangeur Turcot à Montréal (photo : David Boily pour La Presse, avril 2009)

Nous avons également vu précédemment que la Charte des piétons consiste en partie à rappeler les devoirs des piétons (par exemple, ne traverser que sur les passages protégés prévus pour cela) et non à garantir ses droits (par exemple de disposer de passages protégés en nombre possédant une signalisation adéquate). On peut par exemple relever le fait que la rue Sainte-Catherine ne possède aucun passage piéton de la rue Amherst à la rue de la Visitation, soit une distance de 240 m et trois intersections, dans un secteur pourtant très achalandé, tant par les piétons que par les automobilistes. De manière générale, les marquages au sol sont souvent peu visibles car ils s'effacent rapidement. On rencontre également des feux piétons trop courts pour les distances à parcourir, d'un trottoir à un autre.

À propos du plan d'urbanisme de Montréal rédigé en 2003, Normand Parisien de Transport 2000, interrogé par Frédérique Doyon pour Le Devoir en 2005, indique saluer les efforts de la ville mais considère qu'ils sont plus symboliques qu'autre chose pour lui. Il

regrette également que « la considération piétonne soit souvent subordonnée à d'autres objectifs – esthétiques, commerciaux, etc. » et trouve qu'il y a « un manque de leadership politique à ce niveau »⁸⁴. Il existe 22 stationnements incitatifs à l'extérieur de Montréal, comptabilisant au total 14 000 places. Ce genre de stationnement, lié au réseau de transport en commun, généralement au métro ou au train de banlieue, permet, dans les villes qui s'en sont dotées, de proposer une offre combinant stationnement en périphérie et transport en commun pour se rendre au centre-ville à un tarif incitatif. Strasbourg par exemple, dont le centre-ville est presque exclusivement piéton, a adopté ce genre de politique.

4.3. Les rues piétonnes au Québec

Les leaders politiques et économiques montréalais ainsi qu'une partie de la population posent encore de sérieuses réserves à la piétonnisation. La construction de la ville de Montréal, comme la plupart des villes nord-américaines, a été centrée sur l'accommodement à l'automobile. Il paraît presque impossible à certains de restreindre la place accordée à l'automobile en ville. L'importance des flux, du trafic de transit et des mentalités encore profondément ancrées sur l'automobile-symbole-de-liberté empêchent fortement le développement de stratégies de transports alternatives à l'automobile. Comme nous l'avons vu dans la partie précédente, des actions concrètes sont cependant proposées à Montréal pour rééquilibrer les différents usages de la rue. Ces actions sont cependant principalement tournées vers les transports en commun, qui peuvent être un remplacement à l'automobile individuelle pour des distances relativement importantes. La marche n'est en effet utilisée par les citoyens que pour des distances de moins de 2 km (98 % des déplacements à pied selon le Plan de transport de Montréal, 2008). Elle ne concerne donc que des personnes résidents à proximité de leur lieu de travail, souvent les résidents du centre-ville, ou celles qui utilisent la marche pour atteindre un autre mode de déplacement comme les transports collectifs. La plupart des espaces piétons au Québec sont des espaces fermés et le piéton reste encore mal venu dans la rue (Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire,

84 Doyon Frédérique. 6 août 2005. [En ligne]. « La longue marche des piétons, l'auto dicte-t-elle toujours sa loi à Montréal ? ». *Le Devoir*. <http://www.ledevoir.com/societe/actualites-en-societe/87763/la-longue-marche-des-pietons>. Page consultée le 16 mai 2011.

Service des études et projets, 1981, p.93). Un des obstacles à la piétonnisation souvent relevés dans les pays relativement nordiques est la température très froide en hiver. Ce n'est cependant pas réellement un obstacle (Untermann 1984, p.163, cité dans Fehr, 2003, p.60) contrairement à ce qui est souvent dit dans le cas de Montréal, car le mauvais temps n'empêche pas réellement les gens de sortir (Untermann, 1984, p.137). L'une des réserves les plus souvent émises à l'encontre des rues piétonnes au Québec repose sur l'affirmation que la marche et l'automobile sont une question de culture et que la population n'est pas prête à réduire l'emprise de l'automobile dans leur quotidien⁸⁵. La culture piétonne n'étant pas présente au Québec, il faut y aller pas à pas. Une rue piétonne semble être une méthode trop radicale. Il semblerait en fait que l'absence de volonté politique vienne principalement du fait que personne ne souhaite imposer de nouveaux modes de déplacement : la population se déplace en automobile, va magasiner en automobile, va faire son épicerie en automobile, il n'est donc pas envisageable de réduire la place et l'accessibilité données aujourd'hui à celle-ci. Il n'est pas question de prendre le risque de contrarier les habitudes de vie des habitants et des commerçants, car cela pourrait avoir un coût financier ou politique. Ainsi, ce que la population demande ce n'est pas de proposer des solutions à l'omniprésence de l'automobile mais simplement « que les autos roulent moins vite » (Paul Lewis cité dans *La Presse*)⁸⁶. Les rues piétonnes sont ainsi vues au Québec notamment, mais partout de manière générale, comme des opérations commerciales dont la réussite est calculée en fonction des chiffres d'affaires des commerçants, et non comme une opération citoyenne de réappropriation de la rue par les habitants ou comme un moyen d'amener la population à utiliser les transports en commun ou les transports « doux », marche, vélo, patins à roues alignées, etc.⁸⁷

85 À ce sujet lire: Cardinal, François. 23 septembre 2004. « En ville sans ma voiture. Le Montréal piéton n'est pas pour demain. Les Montréalais ne sont pas prêts à voir un secteur de la ville fermé pour de bon à la circulation ». *La Presse*, p.A3, et Lalonde, Michelle, 26 juin 2006, « Pedestrian malls wrong road ? Planner discourages car ban on Mount Royal Ave. », *The Gazette*, p.A7.

86 Diotte, Simon. 31 mars 2003. « Mont-Royal rue Piétonne », *La Presse*, p.1 et 3.

87 À ce sujet lire : Perrier, Pierre-Hans. 25 février 2008. « La piétonnisation de la rue Sainte-Catherine : un très grand succès ». *La Grande Époque Montréal*, p.3 et Erlichman, Paul. 6 mars 2008. « The pedestrianization of Sainte-Catherine ». *Spacing Montréal*. Spacingmontreal.ca

4.4. Les rues piétonnes à Montréal

Malgré les résistances envers ce type d'aménagement, Montréal possède aujourd'hui trois rues piétonnisées à l'année : la rue de la Gauchetière dans le quartier chinois, la rue McTavish près de l'Université McGill et la rue Prince-Arthur entre Saint-Laurent et Saint-Denis (voir figure 4.5). Les trois se trouvent à proximité immédiate du centre-ville.

De nombreuses critiques sont portées contre le dernier exemple : bondée de touristes l'été, la rue Prince-Arthur serait vide l'hiver et considérée comme un échec par les habitants du quartier⁸⁸. Constituant un véritable passage piétonnier entre Saint-Laurent et Saint-Denis, la rue Prince-Arthur est cependant empruntée en été comme en hiver, malgré l'omniprésence de restaurants pour touristes. Échec indéniable sur le plan du commerce de proximité, cette rue piétonne ne l'est, selon nous, pas vraiment concernant la sécurité et le respect de la qualité de vie des piétons qui, somme toute, est trop souvent oublié au dépens des impératifs économiques. Une étude de Convercité indique qu'en effet, ce ne sont pas les résidents du quartier qui la fréquentent le plus puisque « plus de la moitié des répondants proviennent de l'extérieur de l'arrondissement du Plateau Mont-Royal » et par ailleurs, « les perceptions sont toutes très positives par rapport à la propreté, la criminalité, la circulation, l'accessibilité et l'animation de la rue »⁸⁹.

La rue McTavish, entre la rue Sherbrooke et l'avenue Docteur-Penfield, à proximité de l'Université McGill, propose des bancs et des bacs à fleurs aux passants en remplacement des places de stationnement. Cette rue est accessible uniquement aux piétons et aux cyclistes depuis l'été 2010. Les camions de livraison sont également tolérés. Cette piétonnisation était demandée par l'université depuis 1990, mais une partie des enseignants ne souhaitant pas voir disparaître les stationnements s'y était opposés. Le projet serait aujourd'hui très bien accueilli par toute la communauté de l'université⁹⁰.

88 Lalonde, Michelle, 26 juin 2006, "Pedestrian malls wrong road ? Planner discourages car ban on Mount Royal Ave.", *The Gazette*, p.A7.

89 Enquête Convercité sur les artères commerciales : <http://www.convercite.org/bibliotheque-information/enquetes-et-rapports/enquetes-sur-les-arteres-commerciales/plateau-mont-royal/rue-prince-arthur/>

90 Shaffer, Marie-Ève. 28 mai 2010. « La rue McTavish devient piétonne à l'année ». *Journal Métro*. p.5

D'autres rues sont également concernées à Montréal par un processus en faveur des piétons :

- La rue Sainte-Catherine, dans le secteur du Village et pendant la période estivale, constitue une véritable réussite selon les évaluations de l'achalandage et de l'opinion positive des passants, des propriétaires de commerces et des résidents⁹¹. Nous développerons cet exemple dans le *chapitre 5 : La rue Sainte-Catherine*.

- La rue Saint-Paul dans le Vieux-Montréal est piétonne pendant une partie de l'été depuis 2009 (voir figure 4.6) mais cela a donné lieu à de forts débats avec les résidents, commerçants et figures politiques opposées au projet.

- Une portion de la rue Ottawa devant la Fonderie Darling, entre les rues Prince et Queen, est fermée à la circulation pendant plusieurs mois pendant l'été depuis 2009 (voir figure 4.7). Cette fermeture de rue est intimement liée à la présence de la Fonderie Darling, centre d'exposition d'art contemporain.

- La rue Clark dans le quartier chinois est également piétonne depuis 2010 pendant les fins de semaines estivales. Cette piétonnisation résulte d'un partenariat de l'arrondissement Ville-Marie avec la société des commerçants du quartier chinois.

- Le marché Jean-Talon est également piéton le samedi et le dimanche en période estivale depuis l'été 2006. Cette piétonnisation a fait suite à une demande populaire soutenue par une pétition de plus de 3000 signatures déposée à l'été 2005 par un groupe de citoyens de l'arrondissement Rosemont-Petite-Patrie. Ils réagissaient à l'injonction obtenue par la Corporation de gestion des marchés publics de Montréal (CGMPM) qui bloquait l'entrée en vigueur du projet de piétonnisation mis en place par le conseil d'administration de l'arrondissement Rosemont-Petite-Patrie⁹². La CGMPM craignait que cela ne pose problème pour les achats commerciaux de grosse quantité du samedi⁹³. La piétonnisation a depuis été

91 Enquête de satisfaction 2008 réalisée par Convergence et enquête 2009 réalisée par Aires Libres et la SDC Village.

92 Le Devoir. 5 août 2005. [En ligne]. « En bref – Pour un marché Jean-Talon piéton ». <http://www.ledevoir.ca/politique/villes-et-regions/87639/en-bref-pour-un-marche-jean-talon-pieton>. Page consultée le 16 mai 2011.

93 Bourgault-Côté, Guillaume. 5 juillet 2006. [En ligne]. « Le marché Jean-Talon appartiendra aux piétons ». *Le Devoir*. <http://www.ledevoir.com/politique/villes-et-regions/112950/le-marche-jean-talon-appartiendra-aux-pietons>. Page consultée le 16 mai 2011.

étendue au vendredi et la Corporation de gestion des marchés publics de Montréal soutient aujourd'hui la reconduite de la piétonnisation chaque année. Ce sont ces derniers qui ont demandé l'extension dans le temps de la piétonnisation du marché.

- La rue Masson devait également devenir piétonne au moment de commencer la rédaction de ce mémoire. Suite à l'opposition de nombreux commerçants, résidents et de contraintes techniques⁹⁴, le projet a cependant rencontré de grands problèmes pour sa mise sur pied. La rue Masson devait d'abord devenir piétonne à l'été 2010. Le projet avait été reporté au mois d'avril 2011, à cause des levés de boucliers de la part des résidents comme des commerçants. Le maire avait alors transformé son projet qui devait donner lieu pour l'été 2011 à la fermeture de la rue à la circulation pendant les fins de semaines seulement⁹⁵. Cette rue possède le désavantage de n'être ni proche du centre-ville, ni bien desservie par les transports en commun puisqu'aucune station de métro ne se trouve à proximité, nécessitant l'usage des autobus. Finalement, le 15 juin 2011, les commerçants ont rejeté le projet dans son intégralité. Le maire abandonne donc tout projet de piétonnisation sur la rue Masson.

- La rue Victoria à côté du musée McCord sera piétonne à partir de l'été 2011. Cette fermeture de rue à la circulation, pendant la période estivale, est le fruit de la volonté du musée McCord. Cette fermeture permettra, en effet, au musée, de proposer des expositions et des animations extérieures. C'est une petite rue du centre-ville, peu importante pour la circulation de transit, qui ne pose donc pas de problème à être fermée. Il reste à voir si la population investira cette rue, située entre plusieurs hauts immeubles lui faisant beaucoup d'ombre.

- La rue Duluth présente un autre type d'aménagement favorable aux piétons : elle est pavée et aménagée de manière à rééquilibrer la place de l'automobile *versus* celle des autres usagers, les automobilistes sont amenés à réduire leur allure et à prendre davantage en considération l'existence des piétons et cyclistes. Sa conception est basée sur le principe des

94 Cécile Gladel. 31 mars 2010. « La piétonnisation de Masson reportée au printemps prochain (ajout) », *Rue Masson* : <http://ruemasson.com/?p=1439>

95 Communiqué de l'arrondissement Rosemont-La-Petite-Patrie du 26 mai 2011, « L'arrondissement travaille à la piétonnisation et la revitalisation de la rue Masson ».

*woonerfs*⁹⁶ de partage de l'espace entre les différents usagers, l'automobile s'adaptant à la présence et à la vitesse des autres.



Figure 4. 5 : Rue Prince-Arthur au coin de l'Hôtel de ville (photo : Manon Pawlas. Juillet 2011). Lors de la période touristique la rue accueille de nombreuses terrasses



Figure 4. 6 : à gauche - rue Saint-Paul, coin de la Place Jacques-Cartier (Google street view, 2011) - à droite - rue Saint-Paul fermée à la circulation durant une fin de semaine, été 2009 (photo : Marie-Ève Shaffer pour le journal *Métro*, 2010)



Figure 4. 7 : à gauche - rue Ottawa, coin rue Prince (Google street view, 2011) - à droite - Fonderie Darling sur la rue Ottawa, 2009 (photo Manon Pawlas). Les plantes remplacent les automobiles

96 *Woonerf* : Concept néerlandais. La rue est partagée entre les différents usagers (il n'y a pas de séparation physique, de trottoir ou de voie réservée) les amenant à tenir compte des autres usagers et à s'adapter à leur présence.



Figure 4. 8 : Rue Duluth coin rue de Bullion - à gauche - vers l'Ouest - à droite - vers l'Est (photos : Manon Pawlas. Juillet 2011)



Figure 4. 9 : Place des Festivals, 25 juin 2010, à l'occasion du concert d'ouverture du Festival International de Jazz de Montréal (Photo : site officiel du Festival International de Jazz de Montréal)

Par ailleurs, dans le secteur « Place des Arts », un quartier est né d'une volonté politique de mettre la ville de Montréal sur la scène internationale à travers les nombreux festivals qui sont une des caractéristiques de Montréal et qui sont, pour les plus importants, centralisés sur ce secteur appelé « le Quartier des Spectacles ». Lors de ces festivals, la rue Sainte-Catherine, ainsi que certaines rues annexes, comme la rue Saint-Urbain et la rue de Bleury, sont fermées à la circulation routière. Cela permet la tenue d'événement de taille considérable comme le Festival de Jazz qui a déjà accueilli pour certains spectacles en plein air près de 200 000 personnes⁹⁷ (voir figure 4.9).

97 Site du Festival International de Jazz de Montréal : www.montrealjazzfest.com/artists/artist.aspx?id=7198#artOnglets



Figure 4. 10 : Localisation des rues piétonnes existantes et à venir à Montréal



Figure 4. 11 : Braderie sur l'avenue du Mont-Royal, 1986 (Archive de la Ville de Montréal)

Par ailleurs, d'autres rues deviennent piétonnes l'espace d'une journée ou d'une semaine pour un événement particulier, par exemple pour les nombreux festivals qui jalonnent l'été montréalais, ou pour les traditionnelles braderies qui ont lieu sur la plupart des grandes rues commerçantes de la ville durant les fins de semaine. En 2011, les arrondissements dans lesquels seront organisées des braderies, ou ventes de trottoir, sont Ahuntsic-Cartierville, Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, le Plateau-Mont-Royal, le Sud-Ouest, Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, Outremont, Rosemont-La Petite-Patrie, Verdun, Ville-Marie, ainsi que Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension. Elles sont organisées sous la responsabilité des associations de commerçants, des Sociétés de Développement Commercial (SDC) notamment, et sont des événements promotionnels réservés aux propriétaires de commerces existants sur l'artère où a lieu la vente de trottoir. Elles peuvent donner lieu à une fermeture de rues à la circulation, mais ceci n'est pas obligatoire. Concernant les ventes trottoir qui donnent lieu à la mise en place d'une rue piétonne, il y en a 21 de programmées en 2011 dans les différents arrondissements cités précédemment. Ces événements dureront entre un et cinq jours.⁹⁸

Comme le montre la figure 4.11, les ventes trottoir sont des événements ancrés dans la culture montréalaise depuis des dizaines d'années. Petit à petit, la cause des piétons gagne du terrain. En 2006, la Ville de Montréal a déposé sa Charte des piétons. Selon André Lavallée, alors responsable des transports en commun et des transports actifs au comité exécutif, « le développement du transport collectif et du transport actif comme solution alternative au déplacement des personnes, c'est une des clés de l'avenir de Montréal. C'est ce qui pourrait donner à Montréal un avantage comparatif, compétitif, avec les banlieues, avec les grandes villes ailleurs dans le monde ». « Le document préconise un "changement radical de culture" pour accorder "la primauté au piéton dans l'espace urbain" et inciter les piétons à adopter des comportements sécuritaires en contrepartie. "Montréal est une des villes les plus délinquantes dans la façon dont on se partage la chaussée" »⁹⁹. Les doutes subsistent cependant toujours

98 Sherlock, la banque d'information municipale de la Ville de Montréal (« Sherlock est une banque d'information qui contient des centaines de fiches informatives sur les services offerts par la Ville de Montréal et sur la réglementation municipale », www11.ville.montreal.qc.ca/sherlock2)

99 Cauchy, Clairandré. 8 juin 2006. [En ligne] « Montréal veut améliorer la vie des piétons ». *Le Devoir*. <http://www.ledevoir.com/societe/actualites-en-societe/111091/montreal-veut->

vis-à-vis de cette charte qui « rappelle davantage les obligations des piétons que ses droits », selon Normand Parisien. Il y a une multiplication des contraventions pour les piétons du fait que les policiers aient un nombre de contraventions à donner. Le piéton devient ainsi un moyen de récupérer de l'argent¹⁰⁰. Il existe donc à Montréal des politiques publiques orientées vers une promotion de la qualité de vie des piétons. Reste à savoir si les moyens seront mis en œuvre pour aboutir à de réelles améliorations.

[ameliorer-la-vie-des-pietons](#). Page consultée le 24 mai 2011.

100 Entrevue avec Normand Parisien le 22 février 2011.

CHAPITRE V

LA RUE SAINTE-CATHERINE

5.1. Localisation

Le secteur de la rue Sainte-Catherine qui nous intéresse s'insère dans l'arrondissement Ville-Marie qui comprend le centre-ville de Montréal. Cette proximité en fait un secteur central dans la ville de Montréal. La partie de la rue Sainte-Catherine que nous étudions est connue sous le nom de « Village », ou « Village Gai » car c'est le quartier gai officiel de Montréal. Le Village est un quartier approximativement délimité à l'Ouest par la rue Saint-Hubert, à l'Est par la rue Papineau, la rue Ontario en est la limite nord et le boulevard René-Lévesque la limite sud. La rue Sainte-Catherine en est le cœur. Cette dernière est ainsi sur le territoire de la Société de Développement Commercial (SDC) du Village. Celui-ci comprend la rue Sainte-Catherine de Berri à Cartier, la rue Amherst aux abords de la Ste-Catherine, ainsi que la « Place Dupuis ».

Pour ce qui concerne l'étude que nous ferons du recensement 2006 de Statistique Canada, le secteur que nous appelons « Village » se situe entre les rues Saint-Hubert et Papineau et entre le boulevard René-Lévesque et la rue Ontario.

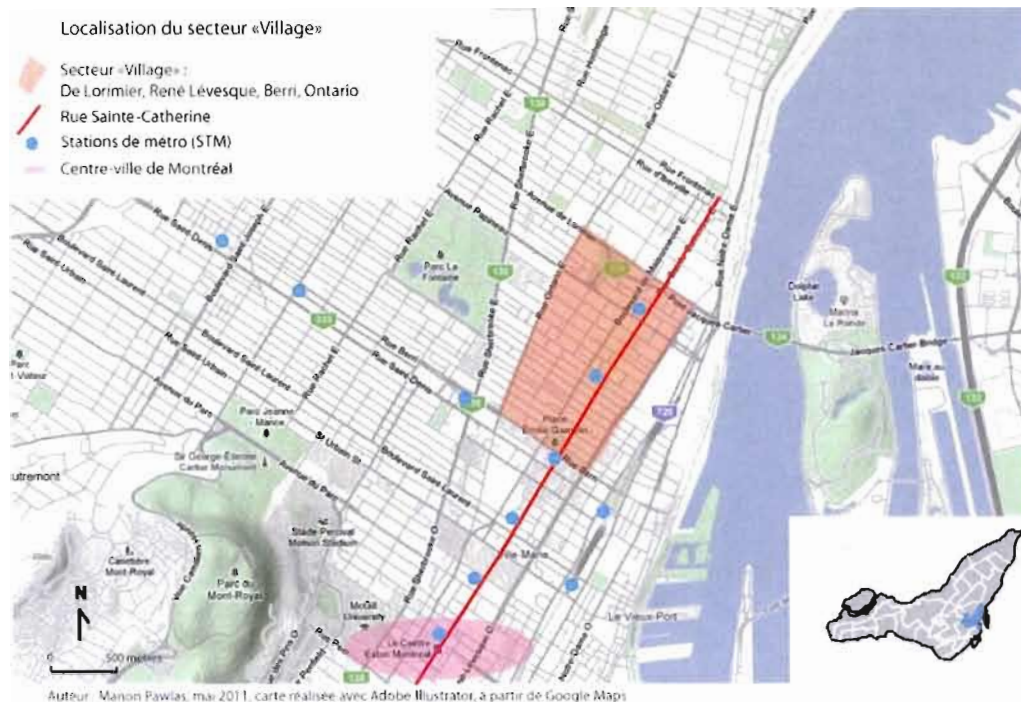


Figure 5. 1 : Localisation de la rue Sainte-Catherine dans l'arrondissement Ville-Marie, Montréal

5.2. Accessibilité

Grâce à sa centralité, la rue Sainte-Catherine est desservie par un réseau dense de transport collectif. Deux lignes de métro se croisent à la station centrale de Berri-UQAM et deux autres stations de métro desservent la rue, la station Beaudry et la station Papineau. Une ligne de bus circule sur la rue Sainte-Catherine et de nombreuses autres lignes complètent le réseau dans le secteur (sur les axes Est-Ouest et Nord-Sud).

Une piste cyclable nord-sud se trouve à proximité, rue Berri et une autre, d'axe est-ouest, se trouve sur le boulevard de Maisonneuve, mais s'arrête au croisement avec la rue Berri. Il serait cependant très facile pour la ville de continuer cette piste cyclable davantage vers l'Est.

Le secteur est aussi facilement accessible en automobile par l'autoroute Ville-Marie et par le pont Jacques-Cartier tout proche. De grands stationnements existent au centre-ville (par exemple sous la place des Arts) ou près de la Maison Radio-Canada. Les stationnements sur

la rue sont aussi nombreux (boulevard René Lévesque par exemple). Les automobiles circulent par ailleurs dans un sens unique sur Sainte-Catherine, d'ouest en est, en direction du pont Jacques-Cartier. La rue est souvent utilisée pour se rendre sur ce pont, mais le boulevard René-Lévesque et la rue Ontario le permettent également. Ainsi la rue Sainte-Catherine est-elle fermée à la circulation pendant la période estivale depuis 2008 sans occasionner de gêne trop importante à la circulation. Nous approfondirons la question de cette piétonnisation dans la partie 5.8. *La piétonnisation de la rue Sainte-Catherine.*

5.3. Histoire de la rue Sainte-Catherine

La rue Sainte-Catherine existe depuis 1817 et s'étendait alors entre les rues Saint-Alexandre et Sanguinet¹⁰¹, « presque en pleine campagne »¹⁰² (Linteau, 2010, p.15). Elle s'est peu à peu étendue au rythme des nouvelles constructions, vers l'est et vers l'ouest. Les secteurs Saint-Louis (entre le boulevard Saint-Laurent et la rue Saint-Denis) et Saint-Jacques (entre la rue Saint-Denis et la rue de la Visitation), dont les constructions sont en bois, est la proie d'un grand incendie en 1852 (Linteau, 2010, p.24) et environs 1100 maisons sont détruites (Marsan, 1994, p.266)¹⁰³. De nouvelles règles municipales imposent alors de recouvrir les bâtiments de briques ou de pierres. Les bâtiments de deux ou trois étages avec toit plat se généralisent. Ces quartiers, à majorité francophone, se développent intensivement. On y trouve principalement des boutiques et des ateliers, mais peu de grandes usines (Linteau, 2010, p.28).

La rue Sainte-Catherine est d'abord une rue d'habitation avec des commerces aux larges vitrines au niveau de la rue. Dans le secteur du Quartier Latin, l'Université Laval à Montréal apporte un certain prestige dès les années 1890 et influence l'architecture des bâtiments résidentiels et commerciales : « les résidences sont distinguées » et « les banques, commerces

101 Pinard, Guy. 6 mars 1993. « Rue Sainte-Catherine, grandeur et déchéance, de Westmount à Vieuxville, la rue mue : lifting par ci, vide par là... », *La Presse*, p.B4-B5.

102 Linteau, Paul-André. 2010. *La rue Sainte-Catherine : au cœur de la vie montréalaise*. Montréal : Éditions de l'Homme.

103 Massan, Jean-Claude. 1994. *Montréal en évolution historique du développement de l'architecture et de l'environnement urbain montréalais*. Montréal : Éditions du Méridien.

et gratte-ciel qui se construisent alors rue Sainte-Catherine, portent la marque des enseignements de l'école des Beaux-Arts»¹⁰⁴ (Collectif, 1981, p.6). « La rue Sainte-Catherine devient la principale artère commerciale du quartier » où « la clientèle est distinguée » (Collectif, 1981, p.15). L'élite francophone s'installe sur les rues Saint-Denis et Saint-Hubert attirant les commerces (Linteau, 2010, p.28). C'est dès les années 1860 que la vocation commerciale de la rue Sainte-Catherine prédomine. D'abord à rayonnement local et principalement alimentaire, les commerces de détails, chapeliers, quincailleries se développent (Linteau, 2010, p.29). Ce n'est que vers 1972 que le bâti se densifie jusqu'à la rue Papineau. Ce secteur, le quartier Sainte-Marie, est davantage caractérisé par un milieu ouvrier et industriel très pauvre (Linteau, 2010, p.30). De profonds contrastes existent le long de la rue Sainte-Catherine. Ils sont encore plus importants lorsque l'on compare ces secteurs avec l'ouest de la rue, plus anglophone (Linteau, 2010, p.31). Dans le secteur Saint-Laurent, les francophones deviennent rapidement minoritaires à partir de 1825 pour ne plus représenter que « moins de 30 % des résidents dans le dernier tiers du siècle » (Linteau, 2010, p.33). Jusque dans les années 1850, ce ne sont encore que de grandes propriétés qui se trouvent à l'ouest du boulevard Saint-Laurent : le secteur Saint-Antoine est la place des riches bourgeois protestants (Linteau, 2010, p.34). L'attraction de ce secteur qui se développe de manière très importante dans les années 1850 et 1860, grâce à ses rues larges et l'eau courante place ainsi la rue Sainte-Catherine « au cœur d'un tout nouvel espace urbain, aux caractéristiques inédites » (Linteau, 2010, p.36). « À la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e, on y trouve la plus grande concentration de richesse de tout le Canada » (Linteau, 2010, p.38).

Une ligne de tramway « hippomobile », c'est-à-dire tirée par des chevaux, est installée sur la rue Sainte-Catherine dès 1864 et le réseau est électrifié en 1892, rendant la rue très accessible pour l'ensemble des montréalais (Linteau, 2010, p.52). L'arrivée de milliers de francophones des campagnes et des immigrants donne à la rue Sainte-Catherine un caractère de moins en moins local. Avec l'établissement des « grands magasins », la rue amorce une période de gloire dans les années 1890, période qui durera jusque dans les années 1950 (Linteau, 2010, p.55). L'invention de l'ascenseur permet de construire des bâtiments de plus

104 Collectif. 1981. *Le Quartier Latin*. Montréal : Collection Pignon sur Rue.

de 5 étages et on voit apparaître des gratte-ciels. À l'ouest, dans les années 1891, le caractère commercial de la rue Sainte-Catherine se développe par exemple avec l'installation de Morgan and Co. (aujourd'hui La Baie)¹⁰⁵. Les années 1920 constituent l'apogée des grands magasins. La population cible est la population anglophone et toutes les affiches et le service se font en anglais.

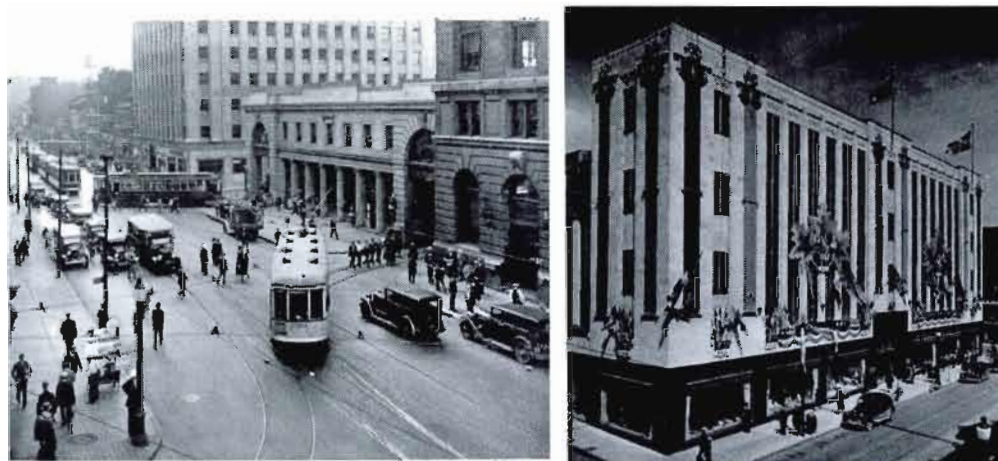


Figure 5. 2 : à gauche - Terminus Craig et siège social de la Montreal Tramway Compagny, 1932 (Archive de la STM)¹⁰⁶ - à droite - Magasin des frères Dupuis au coin de la rue Sainte-Catherine, 1939 - Façade décorée pour la visite royal (Archive de HEC Montréal) – Aujourd'hui s'y trouve la Place Dupuis

La rue Sainte-Catherine est également un haut lieu du divertissement où les théâtres se multiplient, proposant, concerts, pièces de théâtre et même évènements sportifs notamment avec l'engouement que suscite le club de hockey Canadien (Linteau, 2010, p.127) et la vie nocturne y est intense.

Après la Première Guerre Mondiale, le secteur du boulevard Saint-Laurent devient le « *Red Light* », milieu « trouble » où on retrouve prostitution et criminalité, ce qui « vaut à Montréal le titre de “ville mal famée” » (Collectif, 1981, p.6). À la même époque l'université de Montréal se déplace sur la montagne et l'élite la suit pour s'installer dans le secteur d'Outremont.

Dans les années 1950, se développent de grands centres d'achat en banlieue, créant une concurrence importante avec les commerces du centre-ville. Mais contrairement à la plupart

105 *The Gazette*. 21 janvier 1984. "St. Catherine wasn't always place to shop", p.i-8.

106 À l'emplacement de l'actuel Palais des Congrès, coin Saint-Urbain et Saint-Antoine.

des villes nord-américaines, la rue principale de Montréal a relativement survécu¹⁰⁷. Selon Derek Drummond, alors directeur de la faculté d'architecture de l'Université McGill (en 1992), les raisons pour lesquelles la rue Sainte-Catherine a survécu à cette concurrence proviennent du fait que le centre-ville de Montréal est encore habité¹⁰⁸ et qu'il y existe une diversité des usages¹⁰⁹. À partir de 1960 et jusqu'à son paroxysme au début des années 1990, la rue Sainte-Catherine traverse une crise profonde (Linteau, 2010, p.163). Cette crise est liée notamment au déclin de Montréal qui se voit prendre la place de métropole du Canada par Toronto dès les années 1960 : déplacement des emplois vers Toronto, baisse du commerce avec la Grande-Bretagne et désindustrialisation de l'économie sont fatals à la ville.

C'est à partir de 1994 que Montréal se redresse : « Montréal fait sa marque dans les nouvelles technologies et obtient une reconnaissance internationale comme ville de création et de design. Son caractère francophone affirmé, son bilinguisme fonctionnel et sa diversité ethnoculturelle renforcent son image de lieu unique parmi les grandes villes d'Amérique du Nord » (Linteau, 2010, p.167).

La place centrale qu'occupe la rue Sainte-Catherine présente bien des avantages mais également des inconvénients avec l'attraction que représentent les banlieues en lien avec la domination de l'automobile et le développement des réseaux d'autoroutes (Linteau, 2010, p.168). Le centre-ville n'est plus un lieu incontournable. Les grands magasins disparaissent et il ne reste plus aujourd'hui que le magasin La Baie (anciennement Morgan).

Dans les années 1990 et 2000, des efforts considérables sont portés au renouveau de la rue Sainte-Catherine : arrivée de boutiques de prestiges, retour des boutiques de vêtements, développement du pôle culturel de la Place des Arts notamment à travers l'arrivée de nombreux festivals (Linteau, 2010, p.198). La rue Sainte-Catherine, malgré l'importante crise qu'elle a traversé, a su rester l'artère la plus connue et la plus fréquentée de Montréal.

107 Traduction de l'auteur : "*Unlike most North American cities whose historic Main Sts. have struggle, and in many cases not survived the onslaught of the regional shopping centers, Montreal's has survived – tattered but still active*", Drummond, Derek. 1992. *The Gazette*, p.A6.

108 Traduction de l'auteur : "*So many people still live within walking distance of the street*", Drummond, Derek. 1992. *The Gazette*, p.A6.

109 Traduction de l'auteur : "*A diversity of use along the street [...] has ensured a diverse group of users*", Drummond, Derek. 1992. *The Gazette*, p.A6..

Aujourd'hui, l'ouest de la rue Sainte-Catherine se caractérise encore par une forte densité résidentielle, à majorité anglophone ; à l'est de la rue Guy et jusqu'à la rue Clark se trouve le centre-ville moderne de Montréal, avec de nombreuses boutiques, restaurants, hôtels et bureaux, ainsi que le pôle culturel de la Place des Arts et du quartier des Spectacles, et constitue la zone la plus achalandée de la rue ; de la rue Clark à la rue Sanguinet, à la place de l'ancienne « *Red Light* » se trouve un espace « tampon », une zone « délabrée », la partie la plus ancienne de la rue, caractérisée par de la restauration peu chère, des boutiques érotiques et des clubs de danseuses et danseurs nus. L'installation de l'UQAM en 1979 contribue cependant à revaloriser le secteur, malgré cela « les retombées de la convivialité étudiante [...] sont plus perceptibles rue Saint-Denis que rue Sainte-Catherine » (Linteau, 2010, p.211) ; Concernant le secteur à l'est du centre-ville, à partir de la rue Saint-Hubert, elle a vécu également une période très difficile à partir des années 1960. Le déplacement des usines a entraîné le déménagement des populations qui en avaient les moyens et un chômage massif pour des milliers d'autres familles.

Dans les années 1970, le secteur entre les rues Berri et Papineau commence à attirer une population gaie et lesbienne, modifiant la composition démographique du quartier : une majorité d'hommes (59 % en 2001) et très peu d'enfants (Linteau, 2010, p.215). Le quartier prend alors le nom de « Village gai » et devient rapidement une destination touristique gaie internationale. Selon Bernard Plante, le quartier s'est créé à l'époque du Maire Drapeau, lors de l'arrivée des Jeux Olympique à Montréal. Le maire souhaitait « nettoyer » le centre-ville pour la venue des touristes. Les leaders de la communauté gaie ont alors négocié avec les dirigeants politiques de l'époque la possibilité de s'installer dans le quartier Centre-Sud à l'est de la rue Berri¹¹⁰. Ce quartier était extrêmement pauvre, ouvrier et périphérique au centre-ville. Il n'intéressait donc pas la classe dirigeante. Les propriétaires d'établissement gais ont ainsi racheté et rénové des bâtiments de la rue Ste-Catherine dans le secteur que l'on connaît depuis comme le Village gai. Véritable ghetto, repli des communautés gais sur elles-mêmes pour leur sécurité, le Village s'ouvre aujourd'hui à tous. Bernard Plante, le directeur de la SDC du Village nous a ainsi déclaré que « la société s'est ouverte à ces communautés, à elles de s'ouvrir maintenant à la société »¹¹¹. C'est en tout cas l'un des objectifs de la piétonnisation

110 Entrevue avec Bernard Plante le 20 janvier 2011

111 Entrevue avec Bernard Plante le 20 janvier 2011.

estivale de la rue Sainte-Catherine. Le dynamisme de cette partie de la rue Sainte-Catherine « représente un facteur important de la relance de la rue Sainte-Catherine dans le Centre-Sud » estime Linteau (2010, p.216).

L'extrême Est de la rue Sainte-Catherine est toujours très pauvre et, contrairement au reste de la rue, attend toujours sa relance (Linteau, 2010, p.217).

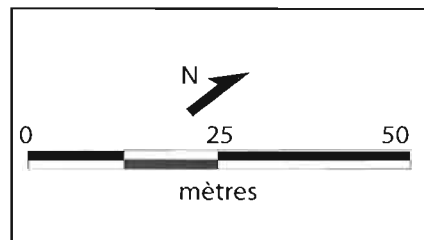
5.4. Le cadre bâti / la morphologie urbaine

Le secteur de la rue Sainte-Catherine que nous étudions, le Village, se caractérise par un bâti relativement dense, contigu, de trois à quatre étages. Elle s'insère dans un cadastre orthogonal. Le plus souvent, les rez-de-chaussée, et parfois les premiers étages, sont occupés par des commerces. Les étages supérieurs étant occupés par des logements, ce qui en fait un secteur possédant une grande mixité des fonctions. Il existe par ailleurs à l'extrémité ouest du village un édifice, la « Place Dupuis », regroupant des commerces divers au rez-de-chaussée, des bureaux aux étages, ainsi que l'Hôtel Gouverneur, le tout sur près d'une trentaine d'étages. La rue présente une largeur moyenne d'une vingtaine de mètres : un trottoir de chaque côté, une voie de stationnement de chaque bord et deux voies de circulation vers l'Est (19,5 m au coin de la rue Amherst)¹¹² :



Figure 5. 3 : Rue Sainte-Catherine, coin rue Amherst (Photo : Manon Pawlas. Juillet 2011)

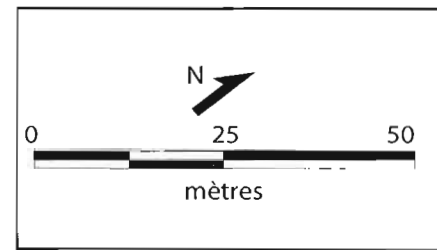
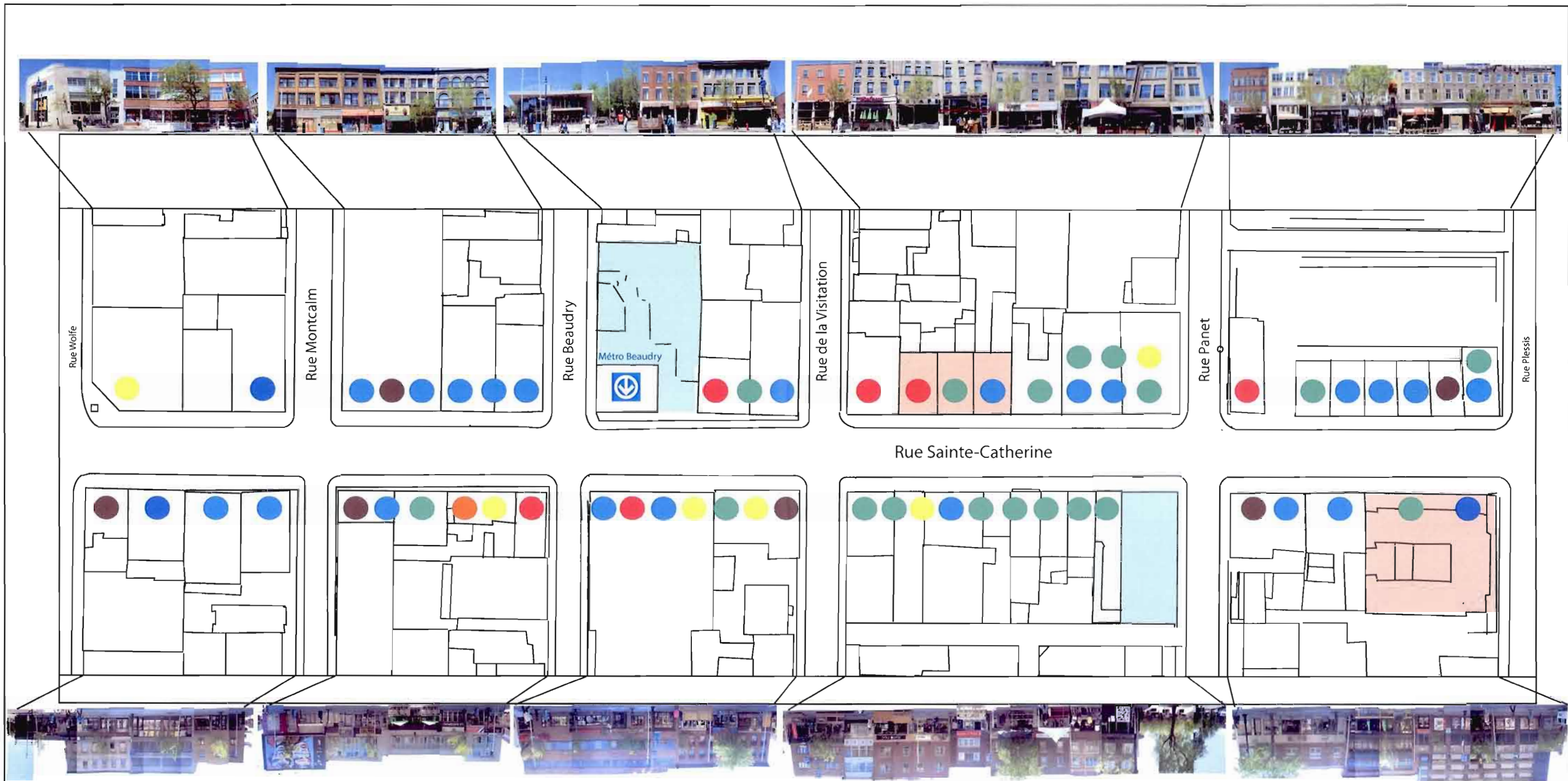
112 Carte de l'utilisation du sol : Ville de Montréal, Service de l'Habitation et de l'Urbanisme, Plan n°230-26, 1:1000, Bibliothèque nationale du Québec, 1987.



- | | | | |
|-----------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|
| Typologie commerciale | | Autres informations | |
| ● Restauration rapide et cafés | ● Services | ● Vacants | ■ Espaces publics |
| ● Restaurants et bars | ● Salles de spectacles | ■ Bâtiments de plus de 3 étages | Station de métro |
| ● Commerces de détail | ● Clubs et saunas | | |

Figure 5.4 :
Cadre bâti et typologie commerciale
Le Village

Auteur : Manon Pawlas, mai 2011,
carte réalisée avec Adobe Illustrator, crédit photo : Manon Pawlas, 2011



Typologie commerciale

- Restauration rapide et cafés
- Restaurants et bars
- Commerces de détail
- Services
- Salles de spectacles
- Clubs et saunas
- Vacants

Autres informations

- Espaces publics
- Bâtiments de plus de 3 étages
- Ⓜ Station de métro

Figure 5.4 :
Cadre bâti et typologie commerciale
Le Village

Auteur : Manon Pawlas, mai 2011,
 carte réalisée avec Adobe Illustrator, crédit photo : Manon Pawlas, 2011

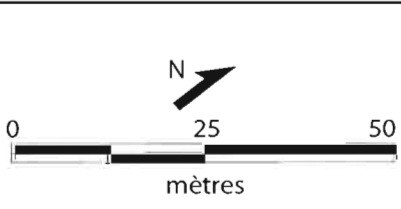


Figure 5.4 :
Cadre bâti et typologie commerciale
Le Village

Auteur : Manon Pawlas, mai 2011,
 carte réalisée avec Adobe Illustrator, crédit photo : Manon Pawlas, 2011

Le secteur Village de la rue Sainte-Catherine peut être divisé en trois sous-secteurs, comme le montre la carte ci-dessous :



Figure 5.5 : Secteurs caractéristiques dans le Village (Google Earth et photos Manon Pawlas, 2011)

Il y a d'abord à l'extrémité ouest du Village, entre les rues Berri et Amherst, un sous-secteur dense (figure 5.5 : secteur 1), où se situe la Place Dupuis (figure 5.5 : photo 1), concentrant le phénomène d'itinérance et possédant plusieurs locaux vacants. Plusieurs édifices auraient besoin de modernisation (figure 5.6). On remarque, de plus, qu'un nouveau bâtiment a été construit (figure 5.6), signe d'une possible revalorisation du secteur.



Figure 5. 6 : À gauche et au centre - Bâtiments désuets proches de la rue Saint-André - à droite - Édifice nouvellement construit (Photos : Manon Pawlas, 2011)

Un second sous-secteur se distingue entre la rue Amherst et la rue de Champlain (figure 5.5 : secteur 2). Nous sommes ici dans le cœur du Village, où se trouvent la plupart des « institutions » du Village Gai et où se concentre l'activité. On y trouve par exemple le Cabaret Mado (figure 5.5 : photo 2), la salle de spectacle Le National (figure 5.5 : photo 4) et le sauna G.I. Jo (figure 5.5 : photo 3). Un vaste bâtiment commercial devait être construit pour 2007 mais le terrain est toujours vide entre les rue Amherst et Wolfe (figure 5.7). De grandes rénovations ont lieu au coin de la rue Wolfe (figure 5.5 : photo 9) et l'édifice de l'ancien cinéma Ouimetoscope au coin de la rue Montcalm doit être également rénové prochainement (figure 5.5 : photo 10). On remarque cependant que malgré son architecture relativement remarquable, l'ancienne station postale est vacante et on y trouvait jusqu'il y a peu un bar peu recommandable (figure 5.5 : photo 8).



Figure 5. 7 : Espace vacant entre les rues Amherst et Wolfe (Photo : Manon Pawlas, 2011)

Le troisième sous-secteur situé à l'extrême est, entre la rue de Champlain et la rue Papineau, possède de nombreux locaux vacants, mais il commence à se dynamiser (figure 5.5 : secteur 3). Un stationnement pour les personnes travaillant à TVA crée une coupure dans le cadre bâti. Le Café Européen présent dans ce secteur fait partie des « institutions » du

Village. Un bâtiment totalement délabré (figure 5.5 : photo 6) se trouve au coin nord-est de la rue Papineau, après un espace vacant et figure une extrémité peu attrayante pour le Village.

5.5. Le contexte socioéconomique

D'après les données du recensement de 2006, la population de l'arrondissement Ville-Marie s'est réduite entre 1966 et 2006 de 28,9 %. Pourtant, elle a augmenté de 2 % entre 1991 et 1996 et a bondi de 5,7 % entre 1996 et 2001 dans le secteur des faubourgs (quadrilatère compris entre la rue Sherbrooke, la voie ferrée du CN, le fleuve Saint-Laurent et la rue de Bleury)¹¹³. Ceci montre qu'après un départ massif des populations, le quartier attire à nouveau depuis les années 1990. Ainsi, 2000 nouveaux logements ont été construits entre 1991 et 2001. Et cette croissance de la population continue depuis 2001. On observe un phénomène de gentrification dans le Village depuis quelques années, notamment avec l'arrivée de populations aisées de la communauté homosexuelle. Le taux de chômage s'élève tout de même à 9,6 % et 55,1 % des personnes âgées de plus de 15 ans vivent sous le seuil de faible revenu. On observe à la figure 5.8 que plus de 50 % des habitants du secteur « village » vivent avec moins de 20 000 \$ par an. L'arrondissement connaît ainsi de forts écarts de niveau de vie.

113 Convergence. 2001. *Les Faubourgs à la loupe; Profil socio-démographique.*

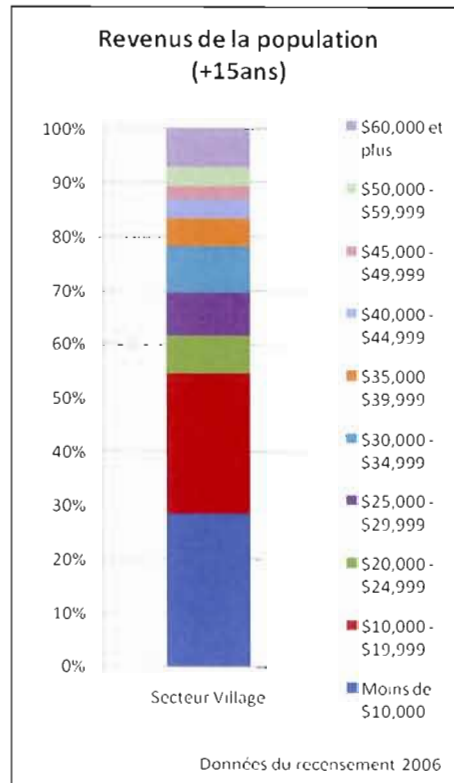


Figure 5. 8 : Revenus annuels de la population résidant dans le secteur "Village" (Statistique Canada, Recensement 2006)

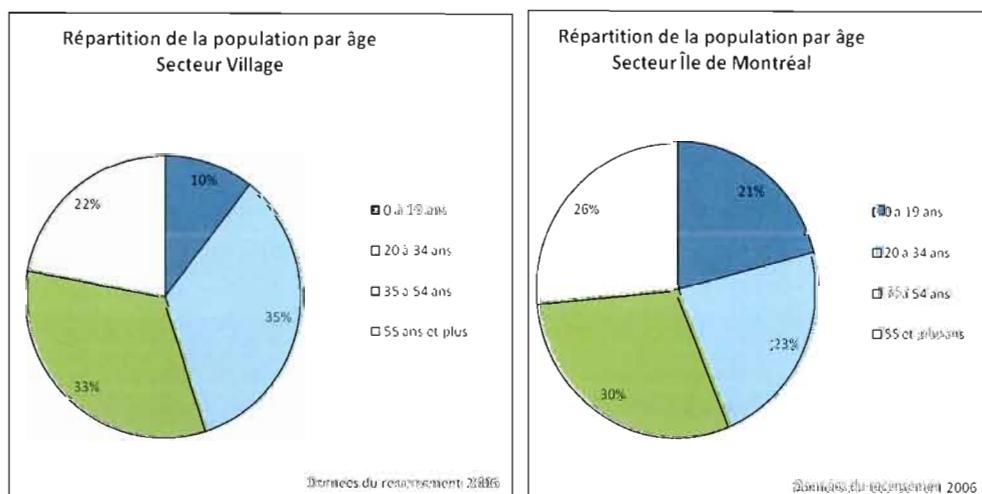


Figure 5. 9 : Répartition de la population par âge dans le secteur "Village" et sur toute l'Île de Montréal (Statistique Canada, Recensement 2006)

La population résidant dans le secteur « Village » est relativement jeune, puisque 35 % de la population a entre 20 et 35 ans et 33 % a entre 34 et 45 ans (figure 5.9). Le groupe d'âge dominant est celui des 25 à 29 ans et les hommes représentent 62 % de la population totale.

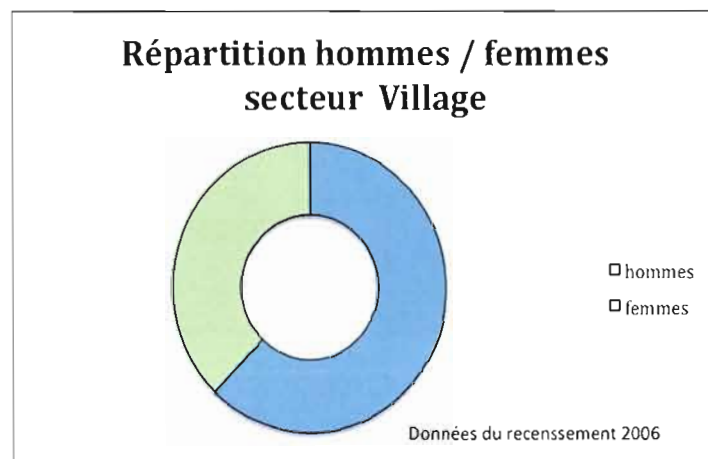


Figure 5. 10 : Répartition hommes - femmes dans la population du secteur "Village" (Statistiques Canada, Recensement 2006)

Concernant le niveau scolaire, les données sont relativement comparables pour le secteur du « Village » par rapport aux données pour l'ensemble de l'Île de Montréal. 30 % des personnes résidants dans le secteur « Village » détiennent un diplôme universitaire, 17 % possèdent un diplôme collégial, tandis que 21 % n'ont aucun diplôme (figures 5.11 et 5.12).

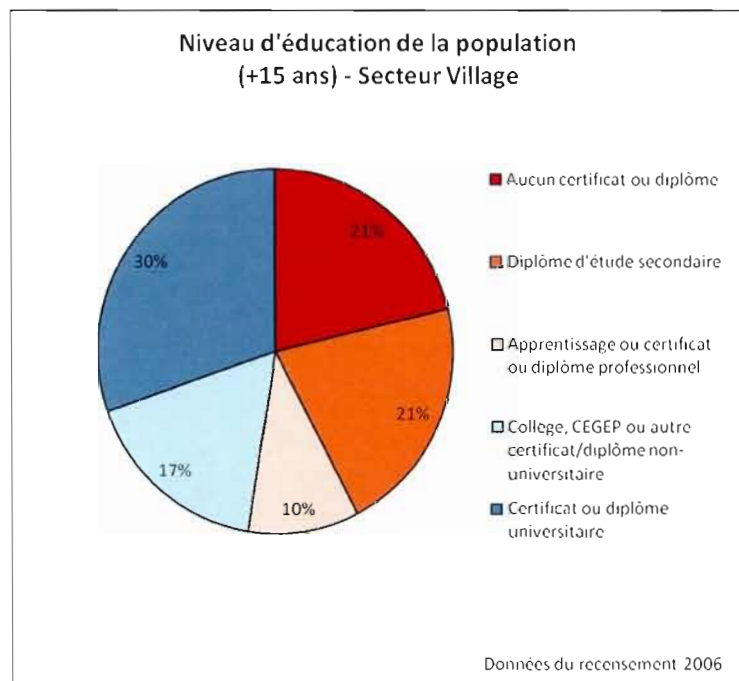


Figure 5. 11 : Niveau d'éducation de la population âgée de 15 ans et plus dans le secteur "Village" (Statistique Canada, Recensement 2006)

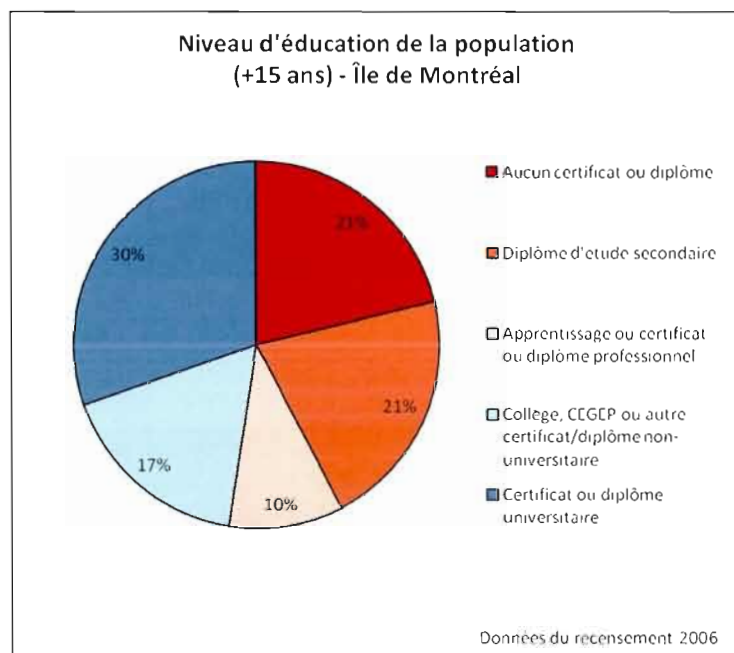


Figure 5. 12 : Niveau d'éducation de la population âgée de 15 et plus sur l'Île de Montréal (Statistique Canada, Recensement 2006)

Par ailleurs, 77 % des répondants sont locataires de leur logement mais le nombre de propriétaires augmente¹¹⁴. Le nombre de famille sans enfant a augmenté de 24 % entre 1996 et 2001 (figure 5.13). Cet important gain provient en partie de la reconnaissance, depuis le recensement de 2001, des couples de même sexe comme étant des familles¹¹⁵.

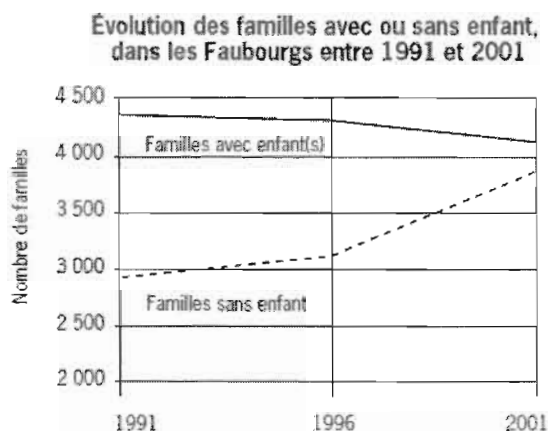


Figure 5. 13 : Évolution des familles avec ou sans enfant, dans les Faubourgs entre 1991 et 2001 (Convercité 2001)

Ville-Marie est donc un arrondissement plutôt jeune, mais regroupant de fortes disparités sociales. Il a connu une baisse de sa population, ce qui est un phénomène général touchant les centres-villes nord-américains, néanmoins il montre aujourd'hui des signes de vitalité, caractérisés par une certaine gentrification que la population historique locale souhaiterait voir contrôler afin de les préserver d'une trop forte hausse des loyers.

5.6. Le contexte économique

L'étude de Convercité auprès des usagers de la rue Sainte-Catherine en 2002 nous permet de nous faire une idée de l'attractivité et des caractéristiques socio-économiques de la rue Sainte-Catherine. Celle-ci a eu lieu en 2002, c'est-à-dire avant la piétonnisation de la rue. Cet élément nous permet de comparer la rue Sainte-Catherine à l'avenue Mont-Royal sans que la piétonnisation n'influe sur les commerces et l'attraction de la rue Sainte-Catherine.

114 Convercité. 2001. *Les Faubourgs à la loupe; Profil socio-démographique.*

115 Ibid.

L'étude a permis d'établir que 43 % des répondants au sondage provenaient de l'arrondissement Ville-Marie et 31 % du reste de Montréal. Ceci montre une attractivité de la rue tant locale que régionale. 10 % provenaient également de l'extérieur du Québec soulignant l'attractivité internationale de la rue. Concernant les types d'achats qui s'y font, « sur la rue Sainte-Catherine Est, les commerces de proximité (marchés d'alimentation, pharmacies, etc.) génèrent autant d'achalandage que les commerces reliés au divertissement ou à la restauration »¹¹⁶. On apprend ainsi que « parmi les résidents du quartier, la rue Sainte-Catherine Est représente, pour 69 % d'entre eux, la destination principale pour leurs dépenses en restauration. Les achats effectués dans les pharmacies se font aussi principalement sur cette rue pour 87 % des résidents du quartier. En terme de divertissement, la rue Sainte-Catherine Est dans le Village est la destination principale pour 60% des résidents du quartier et pour 30% des résidents de la région métropolitaine »¹¹⁷.

Tableau 5.1 : Typologie commerciale des commerces de la rue Sainte-Catherine (SCIAN 2007 - Données Convergence pour SDC Village, 2007)

La typologie commerciale de la rue Sainte-Catherine entre Saint-Hubert et Papineau – en fonction du système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) 2007.	
Hébergement et restauration	73
Commerces de détail	56
Autres services, sauf administrations publiques	17
Finance et assurances	7
Services administratifs, services de soutien, services de gestion des déchets et service d'assainissement	6
Art, spectacles et loisirs	4
Services immobiliers et services de location et de location à bail	4
Commerces de gros	3
Soins de santé et assistance sociale	3
Industrie de l'information et industrie culturelle	3
Fabrication	1
Transport et entreposage	1
Non répertorié	12
Total	193

Les trois unités répertoriées dans « commerces de gros » sont : Payless Shoes, la Boutique Albatroz et la Société des Alcools du Québec (SAQ), et peuvent être considérées,

116 Sondage Info-Site, été 2002, réalisé par *Convergence*, <http://www.convergence.org/>

117 Ibid.

de par la nature de leur commerce, comme du commerce de détail. L'unité répertoriée dans « fabrication » est une boulangerie. L'unité répertoriée dans « transport et entreposage » est, quant à elle, la Société Canadienne des Postes. Ce tableau montre l'écrasant poids de l'hébergement et de la restauration, ainsi que l'importance du commerce de détail pour la rue Sainte-Catherine, avec respectivement 38 % de commerces d'hébergement et de restauration et près de 30 % de commerces de détail. Il montre également que les commerces présents sur la rue ne sont pas des commerces qui nécessitent de stationner son automobile au plus près : il n'y a pas vraiment de commerce de gros et il n'y a pas d'entreprises nécessitant de nombreuses allées et venues de camions, par exemple la présence d'un entrepôt.

D'après le diagnostic de Convercité effectué en juin 2007, la mixité commerciale du Village est principalement déséquilibrée en faveur de la restauration et du divertissement et le secteur manquerait de biens et services réfléchis. Cependant, d'après le sondage¹¹⁸ que Convercité a réalisé en parallèle au diagnostic, 44 % des travailleurs du quartier souhaiteraient davantage de magasins spécialisés de biens semi-courants (vêtements, décoration, boutiques de cadeaux, bijouteries, quincaillerie) et dans une moindre mesure, 30 % d'entre eux souhaiteraient davantage de magasins à rayon et de magasins d'alimentation. De leur côté, plus de 33 % des résidents du quartier sondés aimeraient voir à leur disposition plus de magasins d'alimentation et près de 33 % plus de magasins spécialisés semi-courants, principalement des magasins de vêtements.

Le taux de vacance est un élément assez fluctuant dans le secteur. Alors que la rue paraissait souffrir économiquement en début d'année 2011 avec la fermeture de plusieurs magasins, de nombreux autres ont ouvert peu avant la piétonnisation. Ainsi, « le taux d'inoccupation dans les commerces de Sainte-Catherine était de 15 % en janvier, et de 9 % au début du mois de mai, selon la SDC. M. Plante estime que le taux aura chuté à 7 % d'ici la fin de l'été »¹¹⁹ (Croteau, 2011).

118 Sondage réalisé par Ad Hoc auprès de 300 résidents entre le 22 et le 30 mars 2007, avec un niveau de confiance de 95 % et une marge d'erreur de +/- 5,66 % 19 fois sur 20. Sondage réalisé par Convercité auprès des travailleurs du quartier (Place Dupuis, Astral et Radio-Canada) avec un niveau de confiance de 95 % et une marge d'erreur à 6,99 % 19 fois sur 20.

119 Croteau, Martin. 3 juin 2011. [En ligne] « Piétonnisation : boules roses et trottoir géant ». *La Presse*. <http://lapresseaffaires.cyberpresse.ca/economie/commerce-de-detail/201106/03/01-4405598-pietonnisation-boules-roses-et-trottoir-geant.php> Page consultée le 3 juin 2011

Tableau 5.2 : Typologie commerciale du Village et mixité idéale (Convercité 2007, Diagnostic Village et Fondation Rues principales et Développement Économique et régional et recherche - Gouvernement du Québec)

Typologie	Village	Mixité idéale
Courant • Biens • Services	10 % • 7 % • 3 %	Entre 10 et 15 %
Semi-courant • Biens • Services	32 % • 14 % • 18 %	Entre 29 et 34 %
Réfléchis ¹²⁰ • Biens • Services	11 % • 3 % • 8 %	Entre 33 et 42 %
Restauration et divertissement	39 %	Entre 16 et 21 %

5.7. Les déplacements dans Ville-Marie

Concernant les déplacements dans l'arrondissement, l'enquête Origine-Destination 2008 réalisée par l'Agence Métropolitaine de Transport (AMT) nous apprend que, pour une journée moyenne normale de semaine¹²¹ sur le territoire du centre-ville périphérique et vers toutes les destinations, et ce, tous motifs confondus, 103 508 des déplacements recensés ont été opérés en automobile. De plus, 101 957 l'ont été en transport en commun et 57 286 en transport actif dont 13 293 à destination du centre-ville et 28 677 internes au secteur centre-ville périphérique soit 50 % des déplacements actifs. Les transports actifs représentent 28,5 % de l'ensemble des déplacements dans le secteur, et vers toutes les destinations.¹²²

Les données du recensement de 2006 donnent approximativement le même résultat comme le montre le tableau ci-dessous. Le transport collectif est le mode de déplacement privilégié pour 44 % des déplacements pour motif de travail, tandis que les transports actifs

120 Commerces réfléchis : Boutiques de décoration, antiquaires, galeries d'art, articles de sport, bijouteries, meubles et matériel électronique ; Services réfléchis : Services médicaux et services professionnels, assurances et services financiers, services juridique et notariat, services comptables, vente immobilière et agences de voyage (source : Convercité).

121 Calculé sur une période de 24 heures

122 Mobilité des personnes dans la région de Montréal, *Enquête Origine-Destination 2008*, version 08.2a période automne : <http://www.enquete-od.qc.ca/resultats.asp>

représentent 31 % de ces déplacements. La proximité au centre-ville, donc à un nombre considérable d'emplois, permet un usage limité de l'automobile car les distances à parcourir sont faibles et les stations de métro et arrêts d'autobus sont nombreux, ce qui rend ces modes de transports plus pratiques que l'automobile.

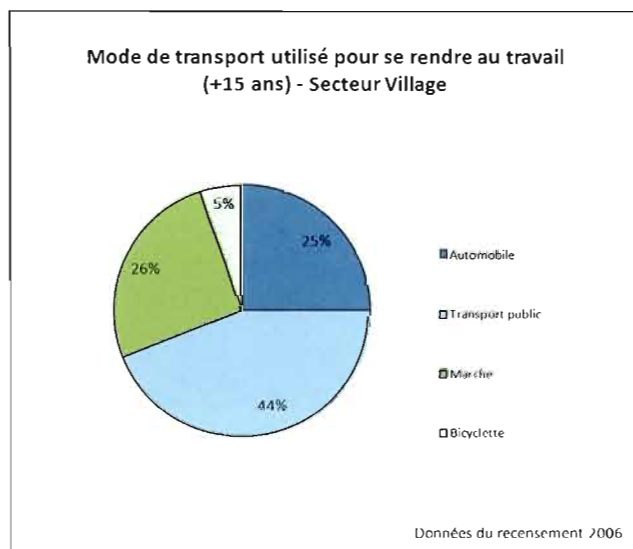


Figure 5. 14 : Mode de transport utilisé pour se rendre au travail dans le secteur "Village" (Statistique Canada, Recensement 2006)

Enfin, une étude réalisée par Convercité en 2002 auprès des usagers de la rue Sainte-Catherine nous apprend que :

Chez les résidents du quartier, près de 90% d'entre eux se rendent sur la rue Sainte-Catherine Est à pied, alors que 8% s'y rendent en métro. Pour ce qui est des habitants d'un autre quartier ou une autre municipalité de la région montréalaise, près de 47% empruntent le métro pour se rendre sur la rue Sainte-Catherine Est tandis que 32% utilisent leur automobile et 15% viennent à pied¹²³.

5.8. La piétonnisation de la rue Sainte-Catherine

La piétonnisation estivale de la rue Sainte-Catherine est un projet pilote de fermeture de rue à vocation très majoritairement économique. On doit ce projet au travail conjoint de l'arrondissement Ville-Marie et de la Société de développement économique du Village.

123 Sondage Info-Site, été 2002, réalisé par Convercité, <http://www.convercite.org/>

Voulue par le maire de l'époque, Benoit Labonté, cette piétonnisation se déroule sur une artère concentrant habituellement un trafic important et empêche toute circulation sur la rue pendant plusieurs mois. C'est un événement majeur de l'été montréalais et Montréal ne possède aucun événement similaire de cette ampleur.

5.8.1 Les Outgames en 2006 : l'élément déclencheur

La première fois que la rue Sainte-Catherine a été piétonnisée, c'était en 2006 lors des Outgames Mondiaux, une compétition sportive internationale à destination de la communauté gaie et lesbienne (mais ouverte à tous). Premiers Outgames de leur histoire, ils ont regroupé des dizaines de milliers de participants et de visiteurs extérieurs à Montréal. Cette influence avait obligé les organisateurs à fermer la rue Sainte-Catherine pour la sécurité de tous pendant les quinze jours des Jeux. Selon Bernard Plante de la SDC du Village, « cette fermeture de la rue a permis à l'offre commerciale de croître grâce aux terrasses ainsi ouvertes »¹²⁴.

5.8.2. Les caractéristiques de la piétonnisation de la rue Sainte-Catherine

Cette courte expérience a convaincu l'administration de Ville-Marie et la SDC du Village que la fermeture pendant l'été de la rue Sainte-Catherine au trafic motorisé pouvait être un élément positif pour le quartier. Ainsi, en 2007, l'expérience a de nouveau été tentée en fermant cette fois-ci la rue à la circulation automobile pendant six fins de semaines durant l'été. Dès 2008, à la demande de l'arrondissement, la rue a été piétonnisée pendant deux mois. Les bénéfices de la piétonnisation de la rue Sainte-Catherine semblent déjà être évidents pour l'administration de l'arrondissement. Pour Bernard Plante, la rue Sainte-Catherine a servi de laboratoire de test. Une particularité importante de la piétonnisation de la rue Sainte-Catherine figure dans le fait que la rue est animée tout l'été non seulement par les piétons et les terrasses, mais également par diverses animations depuis 2009. La plupart des activités

124 Entrevue avec Bernard Plante le 20 janvier 2011

sont destinées aux familles et visent à ce que « le quartier revive le jour »¹²⁵ grâce à une programmation « écoartistique » baptisée Aires Libres¹²⁶. Aires Libres est un organisme à but non lucratif créée par la SDC du Village pour gérer le volet animation de la piétonnisation : « Aires Libres vise aujourd'hui à se positionner comme un événement majeur de l'offre culturelle montréalaise et favorise des communications qui contribuent à la rencontre de cet objectif »¹²⁷.



Figure 5.15 : Piétonnisation estivale de la rue Sainte-Catherine - à gauche - en 2009 - à droite - en 2010 (photos : Convercité)

La fermeture à la circulation d'une rue est un événement extrêmement compliqué à gérer car elle demande la coordination de nombreuses équipes différentes, elle demande également beaucoup de temps au personnel et enfin elle demande des financements très importants¹²⁸. La question du financement a amené la SDC en 2010 à accepter un contrat d'exclusivité avec une marque de bière, ce qui avait soulevé des plaintes de la part des propriétaires de bars.

-
- 125 Denis Brossard dans *Radio Canada*. 5 mars 2008. [En ligne] « Sainte-Catherine la piétonne ». <http://www.radio-canada.ca/regions/Montreal/2008/03/04/007-Sainte-Cath-Pie-ton.shtml>. Page consultée le 16 mai 2010
- 126 Jennifer Guthrie. 20 juin 2008. « Souder le centre-ville ». *Le Métro*. p.1-3
- 127 *Bilan de la piétonnisation 2010* fourni par l'arrondissement Ville-Marie
- 128 Lors de la piétonnisation de 2008, le coût de la fermeture de Sainte-Catherine était estimé à un million de dollars (Cameron, Daphné. 16 juin 2008. « Piétonnisation de la rue Sainte-Catherine », *La Presse*. p.A6).

5.8.2 Les acteurs en présence

Comme nous venons de le dire, les acteurs qui ont initié la piétonnisation de la rue Sainte-Catherine sont la SDC du Village et l'administration de l'arrondissement Ville-Marie. À l'époque, l'arrondissement était dirigé par l'équipe du maire Benoit Labonté du parti Vision Montréal. Benoit Labonté faisait alors partie de l'opposition au maire de Montréal, Gérald Tremblay. La réussite des fermetures en 2006 et 2007 a permis aux commerçants comme à l'administration d'aller de l'avant dans ce projet. La SDC du Village, par la voix de son directeur, Bernard Plante, nous a affirmé avoir voulu dès 2007 une entente tripartite intégrant les résidents au processus de piétonnisation. Les 3^e et 4^e étages de la rue Sainte-Catherine sont, en effet, généralement habités, sans compter tous les habitants des rues transversales à Sainte-Catherine qui sont également directement concernés par la fermeture de la rue Sainte-Catherine à la circulation.

La mise en place du projet de piétonnisation a constitué le premier projet entre les commerçants et les résidents. La population n'a en fait pas été consultée, mais simplement informée du projet. Cependant, les craintes des résidents ont été, pour la plupart, prises en compte à la suite de la réunion d'information qui s'est déroulée le 21 février 2008. Lors de cette réunion, les peurs qui ont été exprimées sont celles de la circulation dans les petites rues transversales, « une recrudescence des activités illicites à leur porte, des allées et venues tard la nuit »¹²⁹, ainsi que le bruit des terrasses. Concernant ce dernier point, les commerçants se sont engagés à ce que la musique soit cantonnée à l'intérieur des établissements. Avec le recul, Bernard Plante pense qu'il s'agissait d'une bonne idée de la part des résidents de demander à ce qu'il n'y ait pas de musique sur les terrasses, autrement « cela aurait été l'enfer »¹³⁰.

Les commerçants sont représentés par la SDC du Village, mais, par le fait même que ce n'est pas un choix de leur part d'intégrer la SDC ou non, puisque c'est une question de territoire, la SDC n'est pas épargnée par des avis divergents sur les actions à mener. Ainsi, il s'avère que le choix de piétonniser la rue pendant plusieurs semaines l'été était celui de la

129 Perrier, Pierre-Hans. 25 février 2008. « La piétonnisation de la rue Sainte-Catherine : un très grand succès ! ». *La Grande Époque Montréal*. p.3

130 Entrevue avec Bernard Plante le 20 janvier 2011

SDC, soutenu par de nombreux commerçants, en particulier les propriétaires de bars et restaurants possédant ou ayant la possibilité d'installer une terrasse, mais que cela soulevait l'opposition d'un certain nombre d'autres commerçants.

L'un des objectifs principaux de la piétonnisation de Sainte-Catherine était d'amener la population, et en particulier les résidents et travailleurs du secteur, à s'approprier la rue afin d'en « évincer les individus »¹³¹ marginaux. C'est une des réalités de Sainte-Catherine dans le secteur du Village, une importante population itinérante y circule et cela peut avoir un impact négatif pour les commerces par l'image et le sentiment d'insécurité qu'elle renvoie. Au milieu des individus venus profiter de la rue piétonne, cette population-là paraîtra ainsi moins nombreuse. « Nous voulons que le quartier revive le jour, nous voulons que les gens qui travaillent dans les environs aient le goût de venir manger sur la rue Sainte-Catherine et de s'approprier ce territoire » a indiqué le président de la SDC du Village, Denis Brossard, en mars 2008 dans la presse¹³².

On note une faible implication de la population résidente dans le processus de piétonnisation et une faible opposition au projet. Lise Béland, de l'Association des résidents des faubourgs, qui avait exprimé des craintes concernant ce projet, nous a fait part de la bonne prise en compte des résidents à travers la mise en place de règlements garantissant le respect de leur tranquillité¹³³. Selon elle, grâce aux réglementations concernant la musique sur les terrasses, ainsi que les taxis, et à la présence policière qui veille à l'application de ces réglementations, la qualité de vie pour les résidents est bonne.

En effet, jusqu'à l'été 2009 inclusivement, des réunions hebdomadaires avaient lieu avec la police et un représentant de l'association des résidents. Ceci permettait de faire des ajustements et remarques au fur et à mesure. Ces réunions n'existent plus, et c'est dommage selon Lise Béland, mais pour Bernard Plante, au contraire, ce n'est pas vraiment grave, car le dialogue est toujours là. Lorsqu'il y a des remarques à faire, les différents acteurs se

131 Entrevue avec Bernard Plante le 20 janvier 2011

132 *Radio Canada*. 5 mars 2008. [En ligne] « Sainte-Catherine la piétonne ». <http://www.radio-canada.ca/regions/Montreal/2008/03/04/007-Sainte-Cath-Pieton.shtml>. Page consultée le 16 mai 2010

133 Entrevue téléphonique avec Lise Béland le 1er décembre 2010

téléphonent. Ainsi, le suivi s'organise désormais par des « conférences téléphoniques hebdomadaires »¹³⁴.

Concernant l'opposition au projet, elle était surtout incarnée par Sammy Forcillo, conseiller à l'arrondissement Ville-Marie de Sainte-Marie-Saint-Jacques entre 2005 et 2009 puis conseiller de Peter-McGill depuis 2009 toujours dans l'arrondissement Ville-Marie. D'après Bernard Plante, Sammy Forcillo s'opposait tant politiquement que personnellement à Benoit Labonté, alors Maire de l'arrondissement Ville-Marie. L'opposition au projet de piétonnisation de Sainte-Catherine apparaît donc plus comme une opposition aux actions politiques de Benoit Labonté dans leur ensemble. Toujours selon Bernard Plante, Sammy Forcillo voterait d'ailleurs pour la reconduction de la piétonnisation depuis deux ans¹³⁵.

Les participants aux animations, conférences, expositions, liées à Aires Libres¹³⁶, font ainsi également partie des acteurs de la piétonnisation de Sainte-Catherine par le dynamisme qu'ils apportent à la rue durant les journées d'été.

Tableau 5. 3 : Récapitulatif des acteurs et groupes d'acteurs - Projet de piétonnisation estivale de la rue Sainte-Catherine

Groupes d'acteurs	Acteurs	Fonctions
Arrondissement Ville-Marie	Gérald Tremblay	Maire de l'arrondissement depuis 2009.
	André Lavallée	Chef de Cabinet du maire de Ville-Marie et conseiller spécial en transport au cabinet du maire de Montréal
	Benoît Labonté	Maire de l'arrondissement entre 2005 et 2009.
	Sammy Forcillo	Conseiller de Sainte-Marie-Saint-Jacques entre 2005 et 2009. Opposé au projet.
SDC du Village	Bernard Plante	Directeur
Association des résidents des Faubourgs de Montréal	Lise Béland	Membre

134 *Bilan de la piétonnisation 2010* fourni par l'arrondissement Ville-Marie

135 Entrevue avec Bernard Plante le 20 janvier 2011

136 Rappel : Aires Libres est un organisme à but non lucrative créé pour gérer l'animation sur la rue piétonne au travers d'une programmation *écoartistique*

Groupes d'acteurs	Acteurs	Fonctions
OBNL Aires Libres (en 2011)	SDC Village	Responsables de l'animation et de la décoration sur la rue Sainte-Catherine lors de sa piétonnisation estivale : conception, réalisation, installation.
	Paprika (firme de design graphique)	
	Claude Cormier et Associés inc. (architectes paysagistes)	
	Thomas et Cie (communication marketing)	
	Lightemotion (éclairage)	
	Impact Production (décors d'événements)	
Commerçants	Non organisés en dehors de la SDC	

5.8.3 Une piétonnisation qui s'étend dans le temps et dans l'espace

Depuis 2008, la période de piétonnisation de la rue s'étend toujours plus et il est prévu pour l'été 2011 qu'elle se déroule du 18 mai au 12 septembre. De plus, il est question que dans les années à venir, la fermeture de la rue à la circulation routière soit également étendue spatialement vers l'Ouest, jusqu'à l'intersection de la rue Jeanne-Mance. Ce n'est pas encore le cas pour l'été 2011 car le secteur entre la rue Jeanne-Mance et la rue Berri est très différent du Village. Ainsi, des réserves sont encore formulées sur cette extension. Lors de la piétonnisation 2010 le secteur fermé à la circulation était effectif, de la rue Berri au Quartier des Spectacles, du fait des travaux sur la rue Sainte-Catherine. Cependant, ce secteur, situé dans l'ancienne "*Red Light*" possède très peu de commerces, on y trouve surtout l'Université du Québec à Montréal, quelques restaurants de type restauration rapide, des salles de spectacles, des bars (notamment les célèbres Foufounes Électriques) et des bars de danseuses, ainsi que des commerces de détail, principalement d'articles de basse qualité, un prêteur sur gages et des magasins d'articles érotiques. De nombreux locaux sont vacants et les bâtiments sont souvent en mauvais état. Ce secteur est donc pour l'instant plus véritablement un passage entre le Quartier des Spectacles et la rue Saint-Denis ou le Village plutôt qu'un secteur de destination en soit et se prête plus difficilement à une piétonnisation. C'est un secteur qui demande à être rénové et réhabilité et qui possède le handicap d'avoir une histoire mouvementée liée au "*Red Light*" des années 1920 et qui possède sur son territoire les habitations Jeanne-Mance, un ensemble de logements à loyers modérés, dont il serait nécessaire d'améliorer l'image.

CHAPITRE VI

L'AVENUE DU MONT-ROYAL

6.1. Localisation

L'avenue du Mont-Royal se situe au cœur de l'arrondissement du Plateau Mont-Royal. Le document « Portrait et diagnostic des déplacements », élément de base de la réflexion du Plan de déplacement urbain (PDU)¹³⁷ indique très précisément les limites de l'arrondissement du Plateau Mont-Royal :

Au nord et à l'est, l'arrondissement est délimité par la voie ferrée du Canadien Pacifique (CP), laquelle le sépare de l'arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie; au sud, il est séparé de l'arrondissement de Ville-Marie par la rue Sherbrooke; à l'ouest, il est séparé de l'arrondissement de Ville-Marie par la rue University, entre la rue Sherbrooke Ouest et l'avenue des Pins, puis par l'avenue du Parc, entre les avenues des Pins et du Mont-Royal Ouest, et également séparé de l'arrondissement d'Outremont, toujours à l'ouest, par la rue Hutchison entre l'avenue du Mont-Royal Ouest et le chemin de fer du CP¹³⁸.

Ce document souligne la place centrale qu'occupe l'arrondissement du Plateau dans la ville de Montréal.

Le secteur « Mont-Royal » que nous avons sélectionné pour l'étude du recensement 2006 de Statistique Canada est compris entre l'avenue du Parc, la rue Duluth, la rue d'Iberville et la rue Laurier.

137 Portail de l'arrondissement du Plateau Mont-Royal de la ville de Montréal, http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7297,73979597&_dad=portal&_schema=PORTAL

138 Arrondissement du Plateau Mont-Royal. Février 2008. « Portrait et Diagnostic des Déplacements », *PDU du Plateau Mont-Royal*, p.12



Figure 6. 1 : Localisation de l'avenue du Mont-Royal dans l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, Montréal

6.2. Accessibilité

La proximité au centre-ville impacterait positivement sur l'usage des déplacements alternatifs à l'automobile, mais également sur l'importance du trafic routier de transit, en particulier pendant les heures de pointe du matin et du soir¹³⁹. L'avenue du Mont-Royal est desservie par d'importantes artères collectrices nord-sud comme le boulevard Saint-Laurent, la rue Saint-Denis ou encore la rue Papineau. Ces deux premières concentrent par ailleurs de nombreux magasins, bars ou restaurants qui attirent une population importante. La proximité au parc du Mont-Royal, aisément accessible depuis la station de métro Mont-Royal, consolide la vocation de destination de loisir pour ce secteur. Les automobiles sont particulièrement concentrées sur ces artères du fait de la présence des lignes de chemins de fer du Canadien Pacifique qui crée un effet d'entonnoir. De plus, le contournement du Mont-Royal participe également de la concentration des automobilistes sur un nombre d'artères

139 Arrondissement du Plateau Mont-Royal. Février 2008. « Portrait et Diagnostic des Déplacements », *PDU du Plateau Mont-Royal*.

réduit. Le Plateau est ainsi le théâtre, en période de pointe, d'une congestion importante qui entache la qualité de vie des résidents. L'arrondissement est également traversé par deux pistes cyclables nord-sud qui contribuent à irriguer l'avenue, l'une dans le secteur ouest, rue de l'Esplanade qui dessert directement le parc du Mont-Royal et le parc Jeanne-Mance et qui permet de rejoindre la piste cyclable sur le boulevard de Maisonneuve dans le centre-ville. La seconde piste cyclable, sur la rue de Brébeuf traverse l'Île de Montréal du nord au sud, de la rivière des Prairies au Saint-Laurent dans le Vieux-Port en passant donc par l'avenue du Mont-Royal. Cette piste cyclable dessert également au nord de l'avenue du Mont-Royal le parc Laurier, et plus au sud le parc Lafontaine. La forte densité, ainsi que la proximité au centre-ville réduit considérablement les distances à parcourir pour la population, quel que soit son objectif. Ceci favorise fortement l'usage des transports en commun et des transports actifs. La marche est, comme nous le verrons plus loin, un mode de transport particulièrement utilisé par la population locale.

6.3. Histoire

Avant 1860, les déplacements à Montréal s'effectuaient à pied et « la côte Sherbrooke est un obstacle majeur au développement du plateau plus au nord »¹⁴⁰ (Collectif, 1981, p.4). À partir de 1860, avec l'arrivée du tramway, d'abord à traction animale puis électrique dans les années 1890, se développent les secteurs au nord de la rue Sherbrooke. Les ouvriers peuvent, grâce au tramway qui se rend jusqu'à la rue Mont-Royal, s'éloigner de leur lieu de travail et habiter plus au nord. La rue Mont-Royal se situe alors à la sortie du village et constitue une barrière à péage pour les voyageurs. L'étalement de la ville de Montréal est particulièrement favorisé par le tramway électrique (voir figure 6.2), mais également par l'arrivée du téléphone en 1879. L'automobile accentuera encore davantage cet étalement. Des quartiers purement résidentiels apparaissent (Marsan, 1994, p.176).

Ce n'est que « vers 1900 [que] le Plateau Mont-Royal prend le visage qu'on lui connaît. Un boom important de construction porte la densité à un sommet encore inégalé. [...] C'est à ce moment qu'on érige plusieurs des plus beaux bâtiments du Plateau » (Collectif, 1981, p.7).

140 Collectif. 1981. *Les Villages du « Plateau »*. Montréal : Collection Pignon sur Rue, p.4.

C'est au début des années 1900 que « de petits commerces s'établissent, avenue Mont-Royal, pour répondre aux besoins de la population croissante ». Les bâtiments sont relativement petits, à l'image du caractère local de la rue. Les commerces sont intégrés à l'habitation. De plus gros commerces commencent à s'installer sur la rue à partir des années 1920 : Woolworth et Grover's notamment (Collectif, 1981, p.18).

Le Plateau connaît cependant une crise dans les années 1930 suite au départ de la bourgeoisie francophone et anglophone vers des zones plus vertes. Dans les années 1960-1970, « la rue Mont-Royal amorce une longue période de stagnation » (Collectif, 1981, p.8). Une caractéristique importante de l'arrondissement est d'avoir toujours été « le refuge des communautés ethniques à leur arrivée au pays » : juifs, grecs, portugais, vietnamiens. « Le mouvement récent de retour à la ville attire sur le « Plateau » professionnels, étudiants et artistes [...]. Les logements ouvriers, sous la poussée de différents programmes de rénovation, se modernisent » (Collectif, 1981, p.9).

L'avenue du Mont-Royal est une artère commerciale importante qui fait aujourd'hui partie des trois axes principaux de l'arrondissement avec le boulevard Saint-Laurent et la rue Saint-Denis. Le secteur de l'avenue le plus dynamique se situe entre la rue Saint-Denis et l'avenue Papineau. On peut y circuler dans les deux sens. L'avenue est desservie par une station de métro située à seulement deux stations de la station centrale Berri-UQAM et deux lignes d'autobus est-ouest, la 11 et la 97. Cette dernière est particulièrement achalandée. De nombreuses autres lignes d'autobus traversent l'avenue selon l'axe nord-sud. D'autres lignes d'autobus circulent également juste au Nord sur le boulevard Saint-Joseph qui, par sa largeur (deux fois deux voies de circulation séparées par un terre-plein central), possède une assez grande capacité à absorber les flux de circulation. À l'extrémité ouest de l'avenue du Mont-Royal se situe le parc du Mont-Royal, importante destination de loisirs pour les populations locales comme régionales. Un peu plus au sud de l'avenue on trouve également le parc Lafontaine, qui représente également un élément attractif du paysage montréalais.

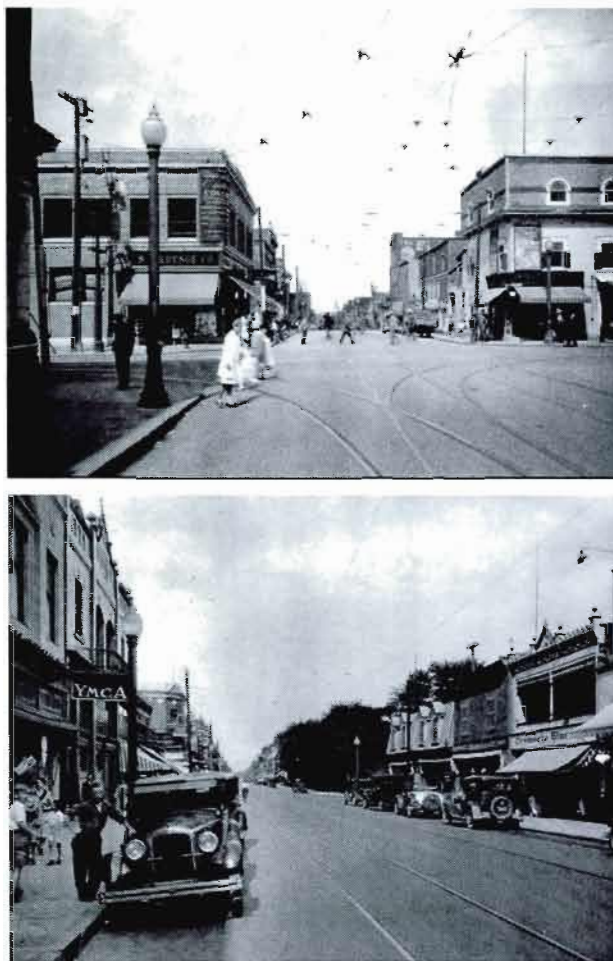


Figure 6. 2 : en haut - avenue du Mont-Royal, coin boulevard Saint-Laurent, vers l'Est, 1930 – en bas - Avenue du Mont-Royal, coin rue Papineau, 1930 (Archive de la ville de Montréal). On peut y observer les voies de tramway

6.4. Le cadre bâti / la morphologie urbaine

L'avenue du Mont-Royal se caractérise par un bâti dense, contigu, de trois à quatre étages maximum. Elle s'insère dans un cadastre orthogonal. Le plus souvent, les rez-de-chaussée, et parfois les premiers étages, sont occupés par des commerces. Les étages supérieurs étant occupés par des logements. L'avenue est un ancien cœur de village, qui s'est développé dans les années 20 et a été très important dans les années 40¹⁴¹. Elle présente la particularité de s'insérer dans un secteur densément peuplé. En effet, « troisième plus petit arrondissement montréalais en terme de superficie, il se classe néanmoins premier au Canada pour sa densité »¹⁴². La largeur de l'avenue est, en moyenne, d'une vingtaine de mètres le long de l'avenue (trottoirs compris) : un trottoir de chaque côté, une voie de stationnement de chaque bord et une voie de circulation vers l'est et une vers l'ouest (21 m au coin de l'avenue Christophe-Colomb)¹⁴³ :



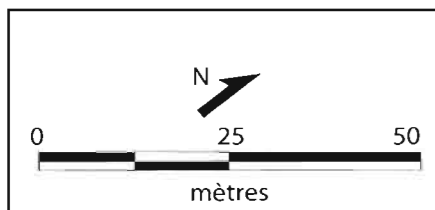
Figure 6. 3 : Avenue du Mont-Royal, coin rue Saint-Hubert (Photo : Manon Pawlas. Juillet 2011)

141 Entrevue avec Michel Depatie le 14 décembre 2010

142 Arrondissement du Plateau Mont-Royal. Février 2008. « Portrait et Diagnostic des Déplacements », *PDU du Plateau Mont-Royal*, p.15

143 Carte de l'utilisation du sol : Ville de Montréal, Service de l'Habitation et de l'Urbanisme, *Plan n°230-29*, 1:1000, Bibliothèque nationale du Québec, 1990.





Typologie commerciale

- Restauration rapide et cafés
- Restaurants et bars
- Commerces de détail

- Services
- Vacants

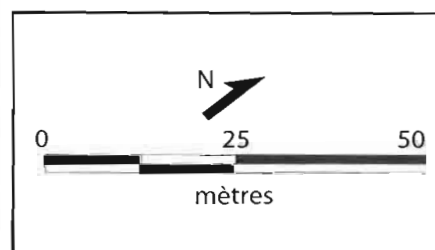
Autres informations

- Espaces publics
- Bâtiments de plus de 3 étages

Piste cyclable

Figure 6.4 :
Cadre bâti et typologie commerciale
Avenue du Mont-Royal

Auteur : Manon Pawlas, mai 2011,
 carte réalisée avec Adobe Illustrator, crédit photo : Manon Pawlas, 2011



- Typologie commerciale**
- Restauration rapide et cafés
 - Restaurants et bars
 - Commerces de détail

- Services
- Vacants

- Autres informations**
- Espaces publics
 - Bâtiments de plus de 3 étages

Figure 6.4 :
Cadre bâti et typologie commerciale
Avenue du Mont-Royal

Auteur : Manon Pawlas, mai 2011,
 carte réalisée avec Adobe Illustrator, crédit photo : Manon Pawlas, 2011

L'avenue du Mont-Royal peut être divisée en quatre secteurs :

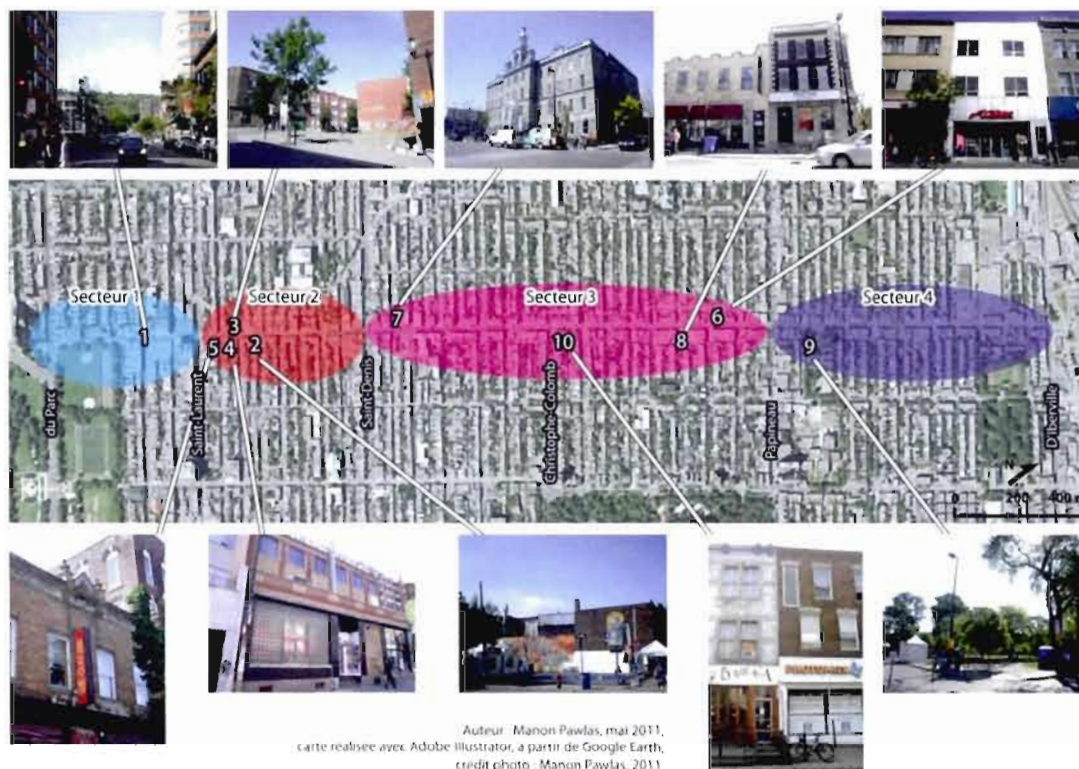


Figure 6. 5 : Secteurs caractéristiques de l'avenue du Mont-Royal (Google Earth et photos Manon Pawlas, mai-juin 2011)

Un premier secteur se détache (figure 6.5, secteur 1), de l'extrémité ouest de l'avenue (au coin de l'avenue du Parc) au boulevard Saint-Laurent. Cette section possède l'avantage d'être très proche du parc du Mont-Royal et du parc Jeanne-Mance qui sont des destinations prisées l'été, autant par les touristes que par les résidents. Dans ce secteur se trouvent des immeubles résidentiels, de même que des immeubles commerciaux qui peuvent posséder jusqu'à 10 étages. Les commerces sont essentiellement des petits restaurants, des chaînes alimentaires et des dépanneurs. Dans la section la plus à l'ouest, certains rez-de-chaussée sont occupés par la fonction résidentielle. La photo 1 dans la figure 6.5 illustre les hauts immeubles ainsi que la proximité au Parc du Mont-Royal.

Un second secteur se dissocie, entre le boulevard Saint-Laurent et la rue Saint-Denis. C'est un secteur qui possède des difficultés et manque encore de dynamisme. On y trouve des locaux vacants ainsi que des espaces vacants servant parfois de stationnement (figure 6.5,

photos 2 et 3). Certains bâtiments nécessiteraient des rénovations (figure 6.5, photo 4 et 5). On y trouve un commerce érotique, qui constitue aussi un signe de dévitalisation de l'artère. Cependant, la présence de boutiques de linge plus haut de gamme, de restaurants et de bars largement fréquentés et possédant de petites terrasses sur la rue (figure 6.6), ainsi que la construction d'immeubles résidentiels, indiqueraient une reprise de cette section (figure 6.7).



Figure 6. 6 : Petites boutiques, avenue du Mont-Royal (Photos Manon Pawlas, 2011)



Figure 6. 7 : Bâtiment récent, avenue du Mont-Royal (Photo Manon Pawlas, 2011)

Un troisième secteur se distingue (figure 6.5, secteur 3), entre la rue Saint-Denis et la rue Papineau. C'est le cœur véritable de l'avenue, avec une multitude de commerces, restaurants et bars qui attirent une clientèle nombreuse et régionale. Ce secteur peut en effet desservir une population extérieure au quartier venue profiter des différentes offres de divertissements, mais également la population locale avec les nombreuses boutiques en tout genre et les épiceries. Les bâtiments ont généralement trois étages, les rez-de-chaussée sont occupés par des commerces, les étages supérieurs étant réservés à la fonction résidentielle la plupart du

temps. Une proportion importante de bâtiments présente des façades en pierre grise et de nombreux escaliers extérieurs viennent rappeler les caractéristiques architecturales du Plateau Mont-Royal. Certaines façades ont cependant connu des modifications, pas toujours pour le meilleur (figure 6.5, photo 6). Ce secteur est directement desservi par le métro, la piste cyclable sur la rue de Brébeuf, et plusieurs lignes d'autobus en direction nord-sud.

Enfin, un quatrième secteur se situe entre les rues Papineau et Iberville, à l'extrémité est de l'avenue (figure 6.5, secteur 4). Ce secteur dessert davantage la population locale. Il regroupe des commerces de proximité et moins de restaurants et bars. L'achalandage y est moindre à mesure qu'on s'éloigne de la rue Papineau. Passée la rue Parthenais, la vocation locale de l'avenue est majeure, la densité de commerces y est fortement réduite. Ce secteur possède également un parc, le parc des Compagnons de Saint-Laurent, au coin de la rue Cartier (figure 6.5, photo 9).

On observe donc une très grande similitude avec le cadre bâti de la rue Sainte-Catherine.

Les traces de l'histoire ancienne de l'avenue sont cependant faibles. On peut noter le Sanctuaire du Saint-Sacrement au 500 avenue du Mont-Royal Est (figure 6.5, photo 7), classé depuis 1979 ou l'ancienne succursale de la Banque Canadienne Nationale (figure 6.5, photo 8), au 1450-1452, avenue du Mont-Royal Est, érigée en 1925. Enfin, il y a un immeuble des années 1930, au 1550-1568, avenue du Mont-Royal Est.

6.5. Le contexte socio-économique

D'après les données du recensement de 2006¹⁴⁴, la population du Plateau Mont-Royal a fortement chuté entre 1966 et 2006 : -42,6 %. On note cependant une certaine stabilité depuis une quinzaine d'années. La population a crû de 2,2 % entre 1996 et 2001, ce qui est comparable à la croissance moyenne de l'île de Montréal (2,1 %) ¹⁴⁵. L'arrondissement se caractérise par une densité exceptionnelle et la construction de nouveaux condominiums dans le secteur centre-nord (près du parc Laurier) devrait contribuer à la croissance démographique

144 Statistique Canada, recensement 2006 : <http://www12.statcan.ca/census-recensement/index-fra.cfm>

145 Convergence. 2001. *Mont-Royal à la loupe; Profil socio-démographique*. p.1

de l'arrondissement. On observe depuis la fin des années 1980 un phénomène de gentrification. Ce secteur, majoritairement francophone, attire une quantité importante de nouveaux immigrants (dont le tiers vient de France), mais ceux-ci ne restent pas à long terme dans le quartier : seuls 43 % des nouveaux immigrants arrivés entre 1991 et 1996 vivent encore dans l'arrondissement lors du recensement de 2001. Le taux de chômage s'élève à 7,8 %, mais 48,4 % des personnes âgées de plus de 15 ans vivent sous le seuil de faible revenu. La figure 6.8 montre une forte proportion des individus disposant de moins de 20 000 \$ par an, mais également une quantité importante de personnes dont les revenus annuels sont supérieurs à 60 000 \$. L'arrondissement connaît ainsi de forts écarts de niveau de vie.

La figure 6.9 montre que 37 % de la population du secteur Mont-Royal a entre 20 et 34 ans et que 32 % a entre 35 et 54 ans. Le quartier attire particulièrement les jeunes dans la vingtaine pour son cadre de vie, les activités qui y sont proposées et la proximité au centre-ville.

Concernant le niveau scolaire (figures 6.10 et 6.11), 13 % des plus de 15 ans n'ont aucun diplôme ni certificat alors que parallèlement près de 50 % ont fait des études universitaires (comparativement aux 32 % de l'ensemble de l'île de Montréal). Cette forte proportion peut être liée à la présence des étudiants dans le secteur.

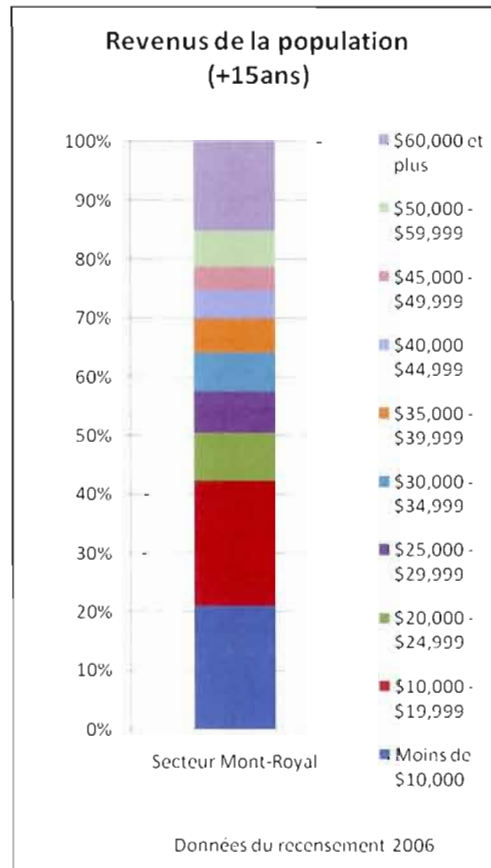


Figure 6. 8 : Revenus annuels de la population résidant dans le secteur Mont-Royal (Statistique Canada, Recensement 2006)

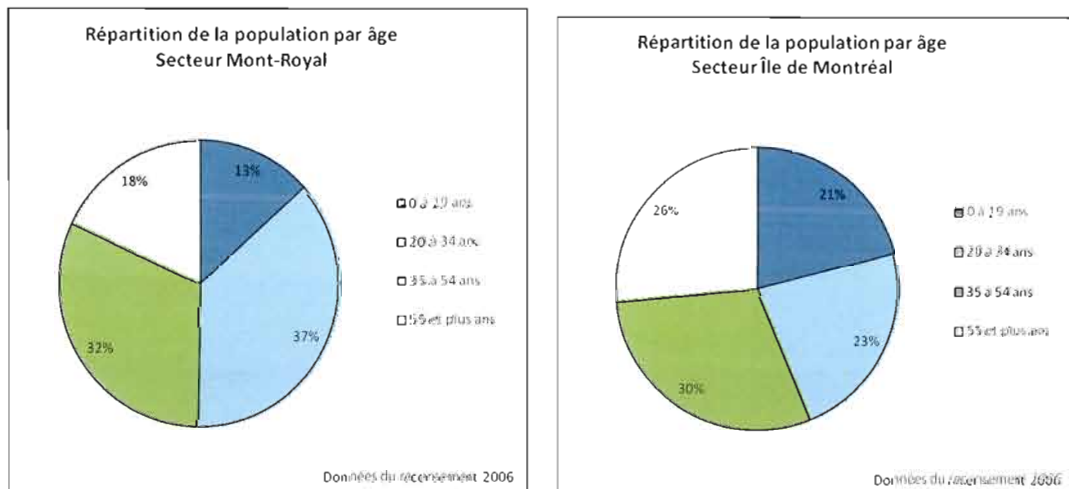


Figure 6. 9 : Répartition de la population en fonction de l'âge pour le secteur Mont-Royal et pour l'Île de Montréal (Statistique Canada, Recensement 2006)

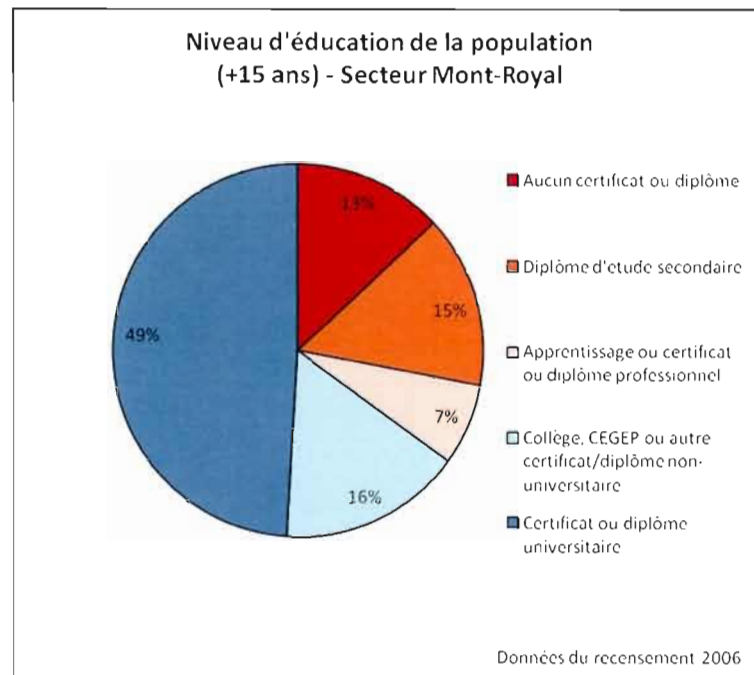


Figure 6. 10 : Niveau d'éducation de la population âgée de 15 ans et plus dans le secteur Mont-Royal (Statistique Canada, recensement 2006)

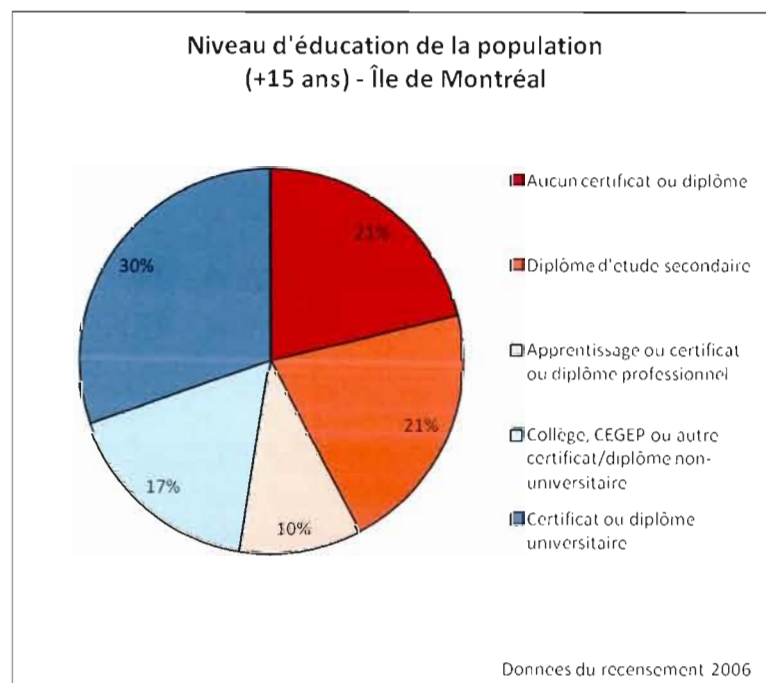


Figure 6. 11 : Niveau d'éducation de la population âgée de 15 ans et plus sur l'Île de Montréal (Statistique Canada, Recensement 2006)

Par ailleurs, 64 % des répondants sont locataires de leur logement, mais le nombre de propriétaires augmente fortement depuis 1996. Le nombre de familles sans enfant croît également de façon importante depuis 1996¹⁴⁶ (figure 6.12). La proportion des groupes féminins et masculins sont relativement similaires, environ 50 %.

Évolution des familles avec ou sans enfant, sur le Plateau Mont-Royal entre 1991 et 2001

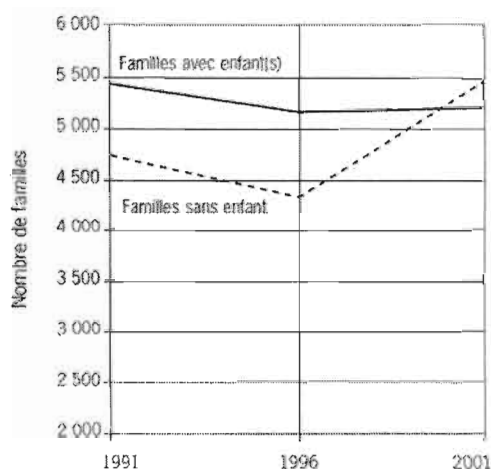


Figure 6. 12 : Évolution des familles avec ou sans enfant, sur le Plateau-Mont-Royal entre 1991 et 2001 (Convercité, 2001)

Le Plateau Mont-Royal est ainsi un arrondissement plutôt jeune, mais regroupant de fortes disparités sociales. Il a connu une forte baisse de sa population, mais montre aujourd'hui des signes de vitalité, caractérisée par une certaine gentrification que la population locale souhaite voir contrôler afin de les préserver d'une trop forte hausse des loyers.

Concernant le dynamisme de l'arrondissement :

L'étude de l'INRS-UCS mentionnée précédemment [étude réalisée par l'Institut national de la recherche scientifique – Urbanisation, Culture et Société (INRS-UCS) pour le compte de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal] révèle, par ailleurs, que l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal qui, déjà en 1998, se distinguait de la région métropolitaine par des proportions plus importantes de travailleurs et moins importantes de retraités a vu cette tendance se renforcer fortement entre 1998 et 2003. Il semble intéressant de souligner que, selon cette même étude, le Plateau-Mont-Royal a, entre 1998 et 2003, connu une croissance démographique alors que les périodes de croissance ont plutôt tendance à

146 Convercité. 2001. *Mont-Royal à la loupe ; Profil socio-démographique*. p.2

favoriser l'étalement urbain. Voici le constat que dégage l'auteur de cette étude : « Ce phénomène traduit donc bel et bien une certaine tendance de la population à revenir au centre, particulièrement dans des quartiers attractifs comme Le Plateau-Mont-Royal. [...] Plus largement, nous pensons que les personnes qui participent de ce regain sociodémographique du Plateau sont à la recherche d'un mode de vie plus urbain, plus basé sur la proximité et la vie de quartier et qu'ils sont porteurs de valeurs plus écologiques, comme en témoigne la proportion très élevée (et qui se renforce entre 1998 et 2003) de ménages ne disposant pas de voitures. Il n'est donc pas étonnant de constater que les transformations sociodémographiques que connaît Le Plateau Mont-Royal aient des conséquences plutôt positives quant aux comportements de mobilité de ses résidents (et à leur évolution entre 1998 et 2003) (Barbonne, 2007 : 78)¹⁴⁷ (PDU du Plateau Mont-Royal, 2008).

6.6. Les déplacements sur le Plateau Mont-Royal

Concernant les déplacements dans l'arrondissement, l'enquête Origine-Destination 2008 réalisée par l'Agence Métropolitaine de Transport (AMT) nous apprend que, pour une journée moyenne normale de semaine¹⁴⁸, et ce, tous motifs confondus, pour le territoire du Plateau-Mont-Royal et vers toutes les destinations, 75 587 des déplacements recensés ont été opérés en automobile, 53 442 en transport en commun et 71 535 en transport actif dont 68,9 % sont des déplacements internes au Plateau Mont-Royal, soit près de 50 000 déplacements. Le transport actif représente 53,8 % de l'ensemble des déplacements vers toutes les destinations¹⁴⁹. Ceci nous montre l'importance du transport actif pour cet arrondissement.

147 Arrondissement du Plateau Mont-Royal. Février 2008. « Portrait et Diagnostic des Déplacements », *PDU du Plateau Mont-Royal*, p.15

148 Calculé sur une période de 24 heures.

149 Mobilité des personnes dans la région de Montréal, *Enquête Origine-Destination 2008*, version 08.2a période automne : <http://www.enquete-od.qc.ca/resultats.asp>

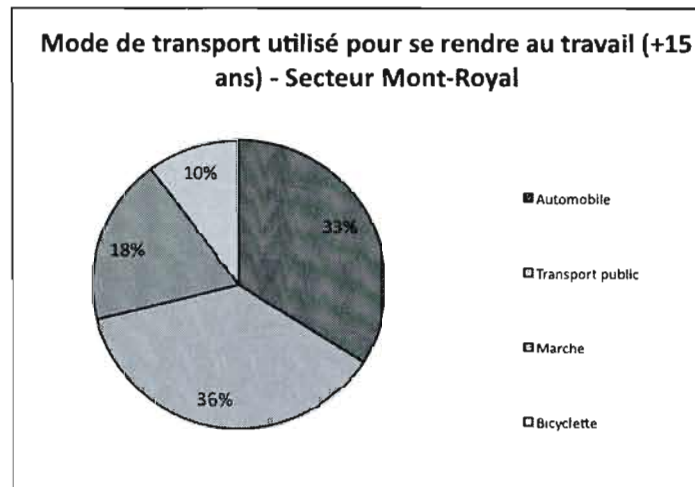


Figure 6. 13 : Mode de transport utilisé par la population âgée de plus de 15 ans résidant le secteur Mont-Royal pour se rendre au travail (Statistique Canada, Recensement 2006)

L'arrondissement du Plateau fait ainsi office de modèle en matière de déplacements écologiques, ce que souligne le document Portrait et diagnostic des déplacements lié aux PDU du Plateau :

Sa densité, la proximité des services, la présence de réseaux de transports alternatifs à l'automobile et les courtes distances à parcourir sont quelques-uns des éléments favorisant le recours à des modes de déplacements plus écologiques comme la marche, le vélo ou les transports en commun¹⁵⁰.

Il est également indiqué :

Selon les données de l'enquête O-D 2003, le taux de possession automobile dans Le Plateau-Mont-Royal s'élève à 0,61 par logis comparativement à 0,93 pour l'ensemble de l'île de Montréal. En fait, les ménages de l'arrondissement possèdent approximativement 31 400 automobiles réparties de la façon suivante : 52,9 % des ménages ne possèdent aucune automobile, 40 % en possèdent une, 6,2 % en possèdent deux, 0,5 % en possèdent trois et 0,3 % en possèdent plus de trois¹⁵¹.

150 Arrondissement du Plateau-Mont-Royal, février 2008. *Portrait et Diagnostic des Déplacements*, PDU du Plateau Mont-Royal, p.17

151 Ibid., p.25

6.7. Le contexte économique

L'arrondissement du Plateau Mont-Royal constitue une véritable destination pour « plus de 100 000 personnes » chaque jour et pas seulement un arrondissement de transit des flux domicile-travail. L'activité économique y est « intense et diversifiée »¹⁵². L'attraction de l'arrondissement est très fortement axiale :

Les sept principaux axes d'attraction [...], soit le boulevard Saint-Laurent, les avenues Laurier, du Mont-Royal, du Parc et Papineau ainsi que les rues Saint-Denis et Sherbrooke, bien qu'ils ne représentent qu'une infime partie du territoire de l'arrondissement, captent la majeure partie des déplacements à destination du Plateau-Mont-Royal, tous modes de transport confondus, et ce, autant pour le travail, que pour le magasinage ou les loisirs¹⁵³.

Il faut noter que sur ces sept axes principaux, le boulevard Saint-Laurent, l'avenue du Mont-Royal et la rue Saint-Denis, constituent les axes les plus attractifs, que ce soit en matière d'emploi, de magasinage ou de loisirs. Les déplacements liés à ces trois motifs sont cependant en baisse dans l'arrondissement¹⁵⁴. La réputation de « quartier branché »¹⁵⁵ du Plateau en fait cependant une destination touristique importante.

L'avenue du Mont-Royal, à l'image de l'ensemble de l'arrondissement, est un axe commercial important, attirant une clientèle locale comme régionale. Elle se caractérise par une mixité de commerces : alimentation, bars, restaurants, boutiques de toutes sortes et cafés. D'après le site Internet de la Société de développement de l'avenue du Mont-Royal¹⁵⁶, plus de 900 commerces sont regroupés sur l'ensemble de la rue. L'avenue est notamment connue pour ses boutiques de friperies, ses restaurants et ses bars. Les commerces de proximité y sont cependant encore très présents. Après une période de crise qui débuta dans les années 1970 avec le départ des familles vers les banlieues, la récession économique et la concurrence des grandes surfaces. L'avenue a connu après les années 1990 un programme de revitalisation axé notamment sur le patrimoine : le programme de revitalisation Opération commerce qui

152 Arrondissement du Plateau Mont-Royal. Février 2008. « Portrait et Diagnostic des Déplacements », *PDU du Plateau Mont-Royal*, p.13

153 Ibid.

154 Ibid., p.14

155 Ibid.

156 Site Internet de la Société de développement de l'avenue du Mont-Royal (SDAMR) : <http://www.mont-royal.net/>

permettra la création en 1992 du programme de rénovation des bâtiments de l'avenue¹⁵⁷ (des concours de valorisation patrimoniale pour les commerces ont par exemple eu lieu¹⁵⁸).

Tableau 6. 1 : Typologie commerciale de l'avenue du Mont-Royal (SCIAN 2007; Données de Convergence. 2008. Recensement des activités économiques sur le territoire du Plateau-Mont-Royal 2007-2008)

La typologie commerciale de l'avenue du Mont-Royal entre du Parc et d'Iberville – en fonction du système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) 2007	
Commerces de détail	148
Hébergement et restauration	64
Autres services, sauf administrations publiques	29
Soins de santé et assistance sociale	23
Services professionnels, scientifiques et techniques	13
Services administratifs, services de soutien, services de gestion des déchets et service d'assainissement	8
Services immobiliers et services de location et de location à bail	7
Art, spectacles et loisirs	6
Fabrication	6
Finance et assurances	5
Services d'enseignement	4
Industrie de l'information et industrie culturelle	2
Administration publique	1
Commerces de gros	1
Total	317

Au sein des commerces de détail, les plus nombreux sont des magasins de vêtements pour femme (17) et des magasins de vêtements pour la famille (12).

Concernant le nombre d'employés, ce sont les commerces de moins de 10 employés qui sont majoritaires (227 sur les 280 qui ont répondu à la question). Seules 23 places d'affaires déclaraient avoir plus de 20 employés.

157 Plan de développement durable de la société de développement de l'avenue du Mont-Royal, introduction, 2007, [En ligne] http://www.mont-royal.net/developpement-urable/58/IMG/pdf/Plan_de_developpement_durable.pdf

158 Entrevue avec Michel Depatie le 14 décembre 2010

6.8. Mont-Royal Avenue Verte : Développement d'un projet citoyen

Mont-Royal Avenue Verte (MRAV) est un regroupement de citoyens qui s'insère dans les « mouvements urbains » décrits par Pierre Hamel (1991)¹⁵⁹. Ces mouvements urbains expriment des objectifs différents. Mont-Royal Avenue Verte s'insère dans le premier sous-groupe de Hamel, à savoir, dans « les groupes qui interviennent sur le plan de la production et de l'organisation de l'espace urbain ». En effet leur action visait non pas une relance économique ou l'acquisition d'un équipement public, mais le réaménagement de l'avenue du Mont-Royal dans une optique d'accroissement de la qualité de vie des usagers non-automobilistes de la rue et des riverains.

Le projet Mont-Royal Avenue Verte est un projet citoyen, né en 2002 d'un constat fait entre des amis : celui de la faible qualité de vie offerte sur l'avenue Mont-Royal à l'ensemble de ses usagers.

6.8.1 L'avenue Mont-Royal présente de nombreux problèmes

La rue étant très achalandée, la circulation y est particulièrement difficile pour l'ensemble des usagers. Le trop-plein d'automobiles sur la chaussée conduit à un ralentissement de la circulation néfaste pour les automobilistes, mais également pour les usagers des transports en commun dont les autobus se trouvent bloqués dans les embouteillages ou du moins fortement ralentis. D'après les données de la Société des transports de Montréal (STM), la ligne de bus sur Mont-Royal est la ligne la plus lente du réseau. La circulation des cyclistes est également dangereuse du fait de l'importance de la circulation automobile, des arrêts fréquents des autobus qui n'ont pas de voies réservées et des nombreuses automobiles stationnées le long de la chaussée. Enfin, la circulation des piétons est également entravée par l'étroitesse des trottoirs par rapport au nombre de piétons en période de forte affluence, par la présence de terrasses sur les trottoirs pendant la période estivale et par les difficultés de traversées liées à la forte présence des automobiles. Il est à

159 Hamel, Pierre. 1991. *Action collective et démocratie locale. Les mouvements urbains montréalais*. Montréal : Les Presse de l'Université de Montréal.

noter que l'article 386 du Code de la sécurité routière qui interdit le stationnement à moins de 5 m des intersections n'est pas respecté. Or cette interdiction existe afin d'améliorer la sécurité des piétons en accroissant leur visibilité.

6.8.2 En 2002 : Un effet Kyoto

Ce constat s'est nourri d'un « effet Kyoto » selon les termes d'Owen Rose. En effet, en 2002, la conférence de Kyoto donnait de l'espoir à des milliers et peut-être des millions de citoyens du Monde concernant l'amélioration de la qualité de vie par l'adoption de normes environnementales visant à protéger notre patrimoine naturel. Le protocole de Kyoto a été signé le 11 décembre 1997 lors de la 3e conférence annuelle de la Convention-Cadre des Nations Unies sur les changements climatiques. Les pays signataires s'engageaient alors à accroître leur efficacité énergétique dans une optique de développement durable¹⁶⁰. Ces engagements étaient chiffrés et devaient permettre une réorientation des politiques publiques vers la réduction des émissions à effet de serre et, de manière générale, une meilleure prise en compte de l'impact écologique des activités humaines. Malgré l'espoir suscité par ce protocole, il n'est entré en vigueur qu'en 2005 lors de la conférence des Nations Unies sur le changement climatique se déroulant à Montréal. Les désillusions sont grandes aujourd'hui concernant ces engagements (notons notamment le refus du gouvernement Harper d'honorer les engagements canadiens en matière de réduction des gaz à effet de serre, jugés « irréalistes et inaccessibles »¹⁶¹). Cependant, lors de la mise en place du projet de piétonnisation par le MRV, l'espoir de voir les politiques publiques davantage orientées vers des prises de position en faveur du développement durable était grand. Porté par cette illusion, leur projet gagnait ainsi en réalisme dans leurs esprits.

160 Nations Unies. 1998. [En ligne]. *Protocole de Kyoto à la Convention-Cadre des Nations Unies sur les changements climatiques* : <http://unfccc.int/resource/docs/convkp/kpfrench.pdf>

161 Duffrechou, Carole. 09 novembre 2006. [En ligne] « Kyoto : le Canada de plus en plus glacial ». *Libération*. <http://www.liberation.fr/terre/010165871-kyoto-le-canada-de-plus-en-plus-glacial> Page consultée le 17 juin 2011

6.8.3 Historique du projet

Fondé en 2002, le projet Mont-Royal Avenue Verte a très vite pris une envergure importante. L'équipe originale du projet était composée de Martin Audet, Sébastien Gagné, Claude Mainville, Jean Ouimet, Marie-France Pinard et Owen Rose¹⁶². Le projet prévoyait une fermeture complète aux automobiles de l'avenue du Mont-Royal, de l'avenue du Parc jusqu'à la rue Frontenac ne laissant de percées nord-sud que les rues Frontenac, De Lorimier, Papineau, Saint-Denis, le boulevard Saint-Laurent, la rue Saint-Urbain et enfin l'avenue du Parc. Le projet prévoyait également la circulation sur l'avenue d'un tramway afin de répondre aux besoins de transport en commun. Cette ligne, libérée de la circulation automobile qui entrave actuellement la ligne de bus, fournirait ainsi un service plus fiable et performant.

Profitant de la fermeture de la rue pour la/les braderie(s), le MRAV a établi des kiosques dans la rue dans le but de sensibiliser la population et les résidents à leur projet. Ils ont également mis en place une pétition « Pétition pour une avenue Verte sur Mont-Royal¹⁶³ ». Lancée en juin 2002, elle avait recueilli 18 500 noms en décembre 2002 lors de son dépôt au conseil d'arrondissement. L'association a également organisé plusieurs conférences, des « randonnées vertes » et a participé par deux fois en 2003 et 2004 à la Journée Internationale sans voiture. Enfin en mars 2004, Mont-Royal Avenue Verte a déposé un mémoire lors des consultations publiques sur le Plan d'urbanisme¹⁶⁴.

Le projet a bénéficié d'une grande médiatisation. On retrouve cependant dans la presse des avis favorables comme défavorables. Plusieurs personnes interrogées se sont prononcées contre un tel projet dont on ne maîtriserait pas les impacts. Le projet a été qualifié de « rêve »¹⁶⁵ et de « farfelu »¹⁶⁶ : ce serait un beau projet irréalisable.

162 Site Internet de Mont-Royal Avenue Verte : <http://www.montroyal-avenueverte.org/>

163 Pétition : <http://sgag.dyndns.org/avenueverte5/PagesWeb/SignerPetition.htm>

164 Mont-Royal Avenue Verte. *Mémoire sur le Plan d'Urbanisme de la ville de Montréal au Conseil d'arrondissement du Plateau Mont Royal*. En ligne : <http://www.montroyal-avenueverte.com/>

165 Girard, Marie-Claude. 13 juin 2002. « L'avenue du Mont-Royal a des ambitions vertes ». *La Presse*. p.3

166 Diotte, Simon. 31 mars 2003. « Mont-Royal rue Piétonne ». *La Presse*. p.1 et 3

6.8.4 Polarisation du débat

Tableau 6. 2 : Acteurs et groupes d'acteurs - Projet de piétonnisation de l'avenue du Mont-Royal

Groupes d'acteurs	Acteurs	Fonctions
Arrondissement Plateau-Mont-Royal	Luc Ferrandez	Maire de l'arrondissement depuis 2009. Élu sur la promesse d'apaiser la circulation dans l'arrondissement
	Helen Fotopulos	Mairesse de l'arrondissement de 2002 à 2009. Opposée au projet de piétonnisation
	Michel Labrecque	Ancien conseiller municipal, responsable du Plan de Déplacement Urbain (PDU)
SDAMR	Michel Depatie	Directeur
MRAV	Claude Mainville	Membre – Cofondateur de Projet Montréal
	Owen Rose	Membre – Architecte et président du conseil d'administration du Centre d'écologie Urbaine

Le projet de piétonnisation proposé par Mont-Royal Avenue Verte a, en effet, occasionné un vif débat qui s'est immédiatement polarisé entre les tenants du projet et les opposants. Les différents acteurs du projet se prononçaient tout à fait pour ou tout à fait contre le projet. Il n'y avait pas de place au débat, à la nuance, au compromis. Ce sont finalement des personnalités qui s'affrontaient, davantage que des idées ou des valeurs. Dès juin 2002, Michel Depatie, le directeur de la Société de développement commercial de l'avenue du Mont-Royal (SDAMR), déclare que « ce n'est pas le moment d'investir des millions dans des études d'impact. [...] Et sans études, le projet risque d'avoir des répercussions négatives sur les commerçants et les résidents du quartier »¹⁶⁷. Le projet est également tourné en ridicule par la mairesse de l'arrondissement de l'époque, Helen Fotopulos qui déclare dans la presse que « C'est très sympathique. On peut aussi rêver qu'il

167 Girard, Marie-Claude. 13 juin 2002. « L'avenue du Mont-Royal a des ambitions vertes ». *La Presse*. p.3

n'y ait pas de neige en hiver et signer une pétition! »¹⁶⁸. Elle ne voit donc même pas l'intérêt de tenir des consultations publiques sur le sujet.

En réalité, de ce que l'on peut lire dans la presse, ni la SDAMR, ni l'arrondissement ne sont réellement prononcés contre l'idée de fermer la rue aux voitures, ils ont plutôt évité de répondre clairement : « Naturellement, on n'est pas contre la vertu, mais ce projet est encore trop embryonnaire pour qu'on puisse se prononcer. Il faut des études pour connaître ses effets » déclare Michel Depatie en mars 2003¹⁶⁹. Mentionner le besoin de faire appel à des experts pour se prononcer permettait alors de repousser le débat sans avoir à discuter de la proposition en tant que telle avec Mont-Royal Avenue Verte. La piétonnisation des rues est liée à la culture locale, et selon le maire de Montréal, Gérald Tremblay, les montréalais ne sont « pas rendus là »¹⁷⁰. De même, selon Michel Labrecque, « la culture piétonne n'est pas très développée ici [à Montréal]. Nous avons beaucoup de travail de base à faire pour changer cela. Allons-y pas à pas »¹⁷¹. Ainsi, la piétonnisation d'une rue semble être une méthode trop radicale pour la société québécoise et d'autres mesures moins contraignantes seraient davantage adaptées.

6.8.4.1. L'opposition des commerçants

L'opposition des commerçants s'est principalement exprimée par la voix de la SDAMR. Mont-Royal Avenue Verte étant composé de citoyens bénévoles peu rodés aux mécanismes politiques, ils n'ont pas pris conscience de l'importance de la SDAMR et ne l'ont ainsi pas consulté avant de lancer le projet. D'après Owen Rose, Mont-Royal Avenue Verte « souhaitait juste faire une proposition pour mettre la question d'un réaménagement de Mont-

168 Op. Cit.

169 Diotte, Simon. 31 mars 2003. « Mont-Royal rue Piétonne ». *La Presse*. p.1 et 3

170 Cardinal, François. 23 septembre 2004. « En ville sans ma voiture, le Montréal piéton n'est pas pour demain, Les Montréalais ne sont pas prêts à voir un secteur de la ville fermé pour de bon à la circulation ». *La Presse*. p. A3

171 Traduction de l'auteure : « *The culture regarding pedestrians is not very developed here. We have some very basic work to do to change that. "Let's go step by step"* », Lalonde, Michelle. 26 juin 2006. « Pedestrian malls wrong road? Planner discourages car ban on Mount Royal Ave. ». *The Gazette*. p.A7

Royal sur la place publique »¹⁷². Leur volonté d'ouvrir le débat sur un aménagement plus durable de l'avenue Mont-Royal en lien avec une amélioration de la qualité de vie a été vue par ses détracteurs seulement comme un moyen de chercher l'affrontement. Ainsi, d'après Michel Depatie de la SDAMR, « il est clair que plusieurs groupes écologiques utilisent l'idée pour faire du millage politique [sic] »¹⁷³. Peu y ont vu l'occasion de réfléchir sur l'aspiration des citoyens, des résidents urbains, ou même des populations en transit, la possibilité d'améliorer notre environnement :

Il faut malgré tout reconnaître au comité d' "Avenue Mont-Royal verte" le courage de proposer une révolution culturelle. On s'est coupé de notre environnement pour vaquer à notre quotidien. De sorte qu'aujourd'hui, on a perdu le sens du pays, de son climat, de sa géographie... L'occasion est belle pour la Ville d'attraper au bond la balle lancée par ses citoyens et de prendre l'initiative. Elle pourrait amorcer une grande réflexion sur les rues piétonnes: lesquelles et pour quelles raisons? Pourquoi pas des rues résidentielles fermées à l'automobile aussi? Cesser de croire que la mission d'un réseau de transport en commun est de faire rouler des autobus, mais convenir plutôt qu'il sert à transporter du monde¹⁷⁴.

6.8.4.2. L'opposition de l'arrondissement

Dans cette affaire, les principaux représentants de l'administration de l'arrondissement du Plateau Mont-Royal ont été la mairesse de l'époque, Helen Fotopulos, et l'ancien conseiller municipal, responsable du Plan de Déplacement Urbain (PDU), maintenant président du conseil d'administration de la STM, Michel Labrecque. Selon lui, le groupe Mont-Royal Avenue Verte a mal vendu son projet, notamment parce qu'ils ont refusé tout débat sur le stationnement qui est pourtant une question essentielle et extrêmement complexe en milieu urbain¹⁷⁵.

Pour présenter un projet d'aménagement, il faut un leader et un groupe organisé qui amènent un débat. Celui-ci doit ensuite être repris par les politiques afin qu'il soit mis en œuvre. Les groupes ont besoin de représentants, or, MRAV n'était soutenu ni par les

172 Entrevue avec Owen Rose le 25 novembre 2010.

173 Diotte, Simon. 31 mars 2003. « Mont-Royal rue Piétonne ». *La Presse*. p.1 et 3

174 Grenier, Éric. 27 juin 2002. [En ligne]. « La longue marche ». *Voir*. Chronique Droit de Cité. <http://voir.ca/societe/2002/06/26/droit-de-cite-la-longue-marche/> Page consultée le 16 mai 2010.

175 Entrevue avec Michel Labrecque le 3 mars 2011.

commerçants, ni réellement pas les groupes environnementaux, ni par d'autres groupes (citoyens, résidents, cyclistes, STM...). Pour Michel Labrecque, la pétition n'avait pas vraiment de valeur, l'ayant lui-même signée : la plupart des gens souhaitent un nouvel aménagement de l'avenue, mais ils ne souhaitent pas pour autant une rue piétonne.

Concernant la piétonnisation de l'avenue Mont-Royal, M. Labrecque nous a indiqué qu'elle affecterait les autres modes de transports, entre autres, les cyclistes, dont il fait partie, car il n'y aurait pas d'alternative est-ouest à l'avenue. Une fermeture de l'avenue à la circulation motorisée poserait donc un problème aux personnes âgées et aux transports collectifs. C'est le problème de la structure des rues en damier : elle a été conçue pour l'automobile (la structure du Plateau daterait de 1908¹⁷⁶). Dans un second temps, M. Labrecque met en avant la question de la spéculation qui amènerait à une perte en commerce de proximité sur l'avenue. Il y aurait besoin de créer de nouvelles règles : il y aurait besoin d'un zonage, d'établir un règlement pour une stabilisation des baux, d'établir des quotas pour les commerces. Mais le problème avec les règles, c'est qu'elles sont contournées et qu'il n'y a pas assez de moyen à l'arrondissement pour en contrôler la bonne application. Enfin, Michel Labrecque souligne que les rues piétonnes, par le calme que procure l'absence de circulation automobile, présentent l'inconvénient d'apporter un sentiment d'insécurité aux personnes, essentiellement aux femmes, se déplaçant la nuit. Il pense ainsi que les rues piétonnes tireraient avantage à être ouvertes à la circulation automobile entre 11h, minuit et 6h le matin : « les zones piétonnes sont des zones assez ennuyantes en dehors des zones d'affluence », « c'est mort »¹⁷⁷.

Pour M. Labrecque il faut, pour les projets tels les piétonnisations, procéder par étapes. Il est essentiellement question d'argent (les financements sont limités) et de l'insertion du projet dans un système qui le dépasse (délais à suivre, implication de nombreux autres éléments qui ont des effets). Ainsi s'il n'a pas voulu s'ouvrir à un débat avec MRAV, c'est parce qu'il connaissait le sujet et était contre le projet. Lors de la préparation du Plan de Déplacement Urbain (PDU) du Plateau, dont il était responsable, Michel Labrecque a cependant rencontré un grand nombre de groupes et notamment Mont-Royal Avenue Verte

176 Entrevue avec Michel Labrecque le 3 mars 2011.

177 Entrevue avec Michel Labrecque le 3 mars 2011.

avec qui il a « passé une demi-journée »¹⁷⁸. Ainsi dans le PDU, il est proposé une méthode d'apaisement de la circulation, moins radicale qu'une piétonnisation complète, et qui devait favoriser l'adhésion des fonctionnaires, des commerçants et des résidents autour d'un projet : les zones de rencontre. Ces zones doivent permettre de couper la circulation de transit en interdisant la circulation automobile sur quelques centaines de mètres, à savoir ici l'avenue du Mont-Royal entre les rues Rivard et Berri, tout en y permettant le passage des bus, vélos et piétons en un même espace partagé.

Enfin, M. Labrecque critique la manière de faire de Mont-Royal Avenue Verte et considère que ses membres manquaient de connaissances techniques. Ceci serait à l'origine de la mise sur pied d'un projet irréalisable, autant techniquement que financièrement, et qui, toujours selon M. Labrecque, n'est pas viable économiquement pour les commerces.

6.8.5. La politisation du groupe

Dès la première année de développement du projet Mont-Royal Avenue Verte, le groupe mentionnait la possibilité de politiser le mouvement si les choses n'évoluaient pas : « Si rien n'est fait dans un avenir rapproché, le Comité Mont-Royal Avenue Verte menace de présenter des candidats indépendants aux prochaines élections municipales »¹⁷⁹. Ainsi, en 2004, Claude Mainville, l'un des membres fondateurs de Mont-Royal Avenue Verte, a participé à la création avec Richard Bergeron du parti politique Projet Montréal dont l'un des axes principaux est justement la qualité de vie. Aux élections de 2009, Michel Labrecque, ancien conseiller municipal à l'arrondissement du Plateau Mont-Royal pour Union Montréal est défait par Luc Ferrandez de Projet Montréal. Le nouveau parti remporte les sept postes de conseillers à l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal¹⁸⁰. D'après Owen Rose, le projet de

178 Entrevue avec Michel Labrecque le 3 mars 2011.

179 Cardinal, François. 3 décembre 2002. [En ligne]. « Pétition de 18 000 noms en faveur d'une avenue Mont-Royal sans voitures ». *Le Devoir*. <http://www.ledevoir.com/societe/actualites-en-societe/15700/petition-de-18-000-noms-en-faveur-d-une-avenue-mont-royal-sans-voitures> Page consultée le 16 mai 2010; voir également Allard, Sophie. 3 décembre 2002. « Une avenue du Mont-Royal verte quitte à se lancer en politique ». *La Presse*. p.A3

180 Source : <http://www.cyberpresse.ca/actualites/elections-municipales/fiches-electorales/08-17-plateau-mont-royal.php>

piétonnisation de l'avenue Mont-Royal n'était pas présenté comme une idée centrale du parti pour ne pas mettre en avant un projet trop polarisant et pour montrer qu'ils ont de nombreuses autres idées. Il ne fallait pas cristalliser le débat sur cette question¹⁸¹. Bien qu'on ne puisse apparenter Mont-Royal Avenue Verte au parti politique Projet Montréal, la victoire aux municipales de 2009 d'un parti, dont l'un des objectifs principaux est l'apaisement de la circulation¹⁸², semble indiquer que la population se sent concernée par ces valeurs et qu'il est important de chercher des solutions au problème de l'omniprésence de l'automobile. La demande d'un débat sur ces questions est donc bien présente au sein de la population du Plateau. Les récents débats et confrontations autour des tarifs de stationnement et des mesures de circulation de l'arrondissement, entre commerçants, résidents et administration montrent que ce sujet est loin de faire consensus au sein même de la population¹⁸³.

181 Entrevue avec Owen Rose le 25 novembre 2010.

182 Site officiel de Projet Montréal : <http://www.projetmontreal.org/theme/>

183 Au sujet des stationnements, voir : Béland, Gabriel. 18 novembre 2010. [En ligne] « Plateau : les commerçants contre le plan de stationnement ». *La Presse*. <http://www.cyberpresse.ca/actualites/regional/montreal/201011/18/01-4343851-plateau-les-commerçants-contre-le-plan-de-stationnement.php>. Page consultée le 18 novembre 2010. Au sujet des mesures de circulation, voir : Ouimet, Michèle. 11 juin 2011. [En ligne] « Deux rues, une révolution ». *La Presse*. <http://www.cyberpresse.ca/actualites/regional/montreal/201106/10/01-4408209-deux-rues-une-revolution.php> Page consultée le 13 juin 2011

CHAPITRE VII

ANALYSE ET RÉSULTATS

7.1. Comparatif récapitulatif des caractéristiques des deux études de cas

Les tableaux qui suivent récapitulent l'ensemble des caractéristiques que nous avons récolté sur les deux rues que nous étudions, que ce soit sur le plan socio-économique, morphologique, les caractéristiques commerciales, les questions d'accessibilité ainsi que les principaux acteurs qui ont interagi dans les processus de piétonnisation étudiés.

Tableau 7.1 : Comparatif des caractéristiques des deux études de cas – Morphologie urbaine

	Mont-Royal	Sainte-Catherine
Morphologie urbaine		
Hauteur des façades	2 à 4 étages hors sol. Des bâtiments plus hauts vers le boulevard Saint-Laurent	3 étages ou plus (la Place Dupuis possède une trentaine d'étages)
Largeur de la rue	Une vingtaine	Une vingtaine
Longueur du secteur de rue étudié	Saint-Denis – Papineau = 1,2 km Parc – Fontenac = 2,9 km (projet MRAY)	Berri – Papineau = 1 km
Zonage	Mixte (commercial rdc + résidentiel étages)	Mixte (commercial rdc + résidentiel étages)
Densité	Arrondissement Plateau bâti contigu 101054/8,1 = ~12476 hab/km ² Plus forte densité de pop. du Canada	Arrondissement Ville-Marie Bâti contigu 78876/16,50 = ~4780 hab/km ²
Proximité à des zones de fréquentation (si oui, lesquels)	Oui – Ouest : Parc du Mont-Royal	Oui – Ouest : Quartier des Festivals – Centre-ville (McGill-Guy)

	Mont-Royal	Sainte-Catherine
Patrimoine historique – Architecture caractéristique ou marquante¹⁸⁴	<p>Bonne qualité mais quelques erreurs architecturales (surtout par rénovations : voir figure 6.5 photo 6)</p> <p>- « <i>La célèbre artère commerciale, véritable musée dédié au Plateau Mont-Royal rendu célèbre par Michel Tremblay</i> » (La Presse, mars 1995)</p> <p>- 500, avenue du Mont-Royal Est Sanctuaire du Saint-Sacrement Classé en 1979: l'église, les ailes latérales et l'intérieur de la chapelle</p> <p>Aire de protection décrétée en 1984 : 382 immeubles</p> <p>Autres statuts : Grande propriété à caractère institutionnel Témoin architectural significatif</p> <p>- 1450-1452, avenue du Mont-Royal Est</p> <p>L'ancienne succursale de la Banque Canadienne Nationale possède une façade tronquée. Cette institution bancaire a été érigée en 1925 selon les plans de l'architecte en chef de la BNC. J.-Arthur Grisé.</p> <p>- 1550-1568, avenue du Mont-Royal Est Immeuble Arthur-Arcand</p> <p>L'immeuble Arthur-Arcand a été construit en 1930-1931.</p> <p>- 4530, avenue Papineau Théâtre des Variétés (La Tulipe)</p> <p>L'ancien Théâtre des Variétés a été érigé entre 1913 et 1919 selon les plans de l'architecte Joseph-Arthur Godin. L'édifice a reçu le statut de monument historique reconnu en 2001 par le gouvernement provincial, en vertu de la Loi sur les biens culturels.</p>	<p>- Malgré son architecture relativement remarquable, l'ancienne station postale est vacante</p> <p>- L'ancien cinéma</p> <p>Ouïmetoscope au coin de la rue Montcalm</p>

184 Arrondissement du Plateau-Mont-Royal. 2007. [En ligne]. *Immeubles à intérêt patrimonial ; Témoin architectural significatif*. http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7297,74633591&_dad=portal&_schema=PORTAL. Page consultée novembre 2010.

Les deux études de cas présentent un même zonage, à savoir une mixité des fonctions : les rez-de-chaussée sont occupés par des commerces tandis que la plupart des étages supérieurs sont des logements. La rue Sainte-Catherine présente la particularité de posséder à son extrémité ouest un bâtiment d'une trentaine d'étages comprenant des bureaux, un hôtel et de nombreux commerces et restaurants de type restauration rapide. On trouve cependant aussi de hauts bâtiments dans le secteur proche de l'intersection entre l'avenue du Mont-Royal et du boulevard Saint-Laurent (voir figure 6.5). Les deux rues s'insèrent dans un quartier densément peuplé et possèdent la même largeur. Leur cadre bâti est donc sensiblement comparable.

Tableau 7. 2 : Comparatif des caractéristiques des deux études de cas - Transport

	Mont-Royal	Sainte-Catherine
Transport		
Desserte autobus	2 lignes sur la rue + lignes perpendiculaires	1 ligne sur la rue + lignes perpendiculaires
Desserte métro	1 station (Mont-Royal)	3 stations (Berri - Beaudry - Papineau) + 2 lignes (verte et orange)
Transport actif	Bixi + 1 piste cyclable perpendiculaire à Mont-Royal, sur Brébeuf + 1 piste sur de l'Esplanade à l'ouest de Saint-Laurent	Bixi + 1 piste cyclable sur Berri + 1 piste sur Maisonneuve
Rues annexes permettant le transfert des flux	Saint-Joseph / Laurier	Ontario / Maisonneuve / Sherbrooke / René Lévesque
Déplacements : modes de transport utilisé pour se rendre au travail (voir figure 5.13 et 6.12 - Statistiques Canada ; Recensement 2006)	33 % = automobile 36 % = transports en commun 18 % = à pied	25 % = automobile 44 % = transports en commun 26 % = à pied

L'accessibilité automobile est sensiblement la même pour les deux artères, cependant le stationnement est plus aisé dans le secteur du Village car les possibilités de stationnement sont nombreuses contrairement au secteur du Mont-Royal qui s'insère dans une zone résidentielle très dense. L'avenue du Mont-Royal, moins centrale dans l'Île de Montréal que la rue Sainte-Catherine, est donc également moins accessible par les transports collectifs. Une seule station dessert la rue et le service d'autobus, pris dans le trafic automobile sur l'avenue,

n'est pas très efficace. Cependant, la forte densité du secteur dans lequel elle s'insère lui apporte une très forte proportion d'utilisateurs se déplaçant avec des modes de déplacements doux (marche, bicyclettes, patins à roues alignées, etc.). Concernant la rue Sainte-Catherine, sa proximité au centre-ville rend également aisé l'usage des transports alternatifs à l'automobile, en particulier pour les travailleurs qui se dirigent vers le centre des affaires tout proche. Dans les deux cas, nous avons affaire à des secteurs où les déplacements alternatifs à l'automobile sont prépondérants. La desserte, par trois stations de métro, de la rue Sainte-Catherine en fait un secteur particulièrement accessible sans automobile. Cependant, une desserte en autobus, reliée à la station de métro Mont-Royal permet de desservir l'avenue. Une réduction ou une suppression du trafic automobile permettrait d'en optimiser la fiabilité et la rapidité. Les utilisateurs des transports actifs possèdent également un accès facilité à nos deux cas d'étude par la densité importante et les pistes cyclables.

Tableau 7. 3 : Comparatif des caractéristiques des deux études de cas - Acteurs

	Mont-Royal	Sainte-Catherine
Acteurs en présence		
Existence d'associations de commerçants	Oui	Oui
Nom et date de création	- SIDAC de l'avenue du Mont-Royal (créée en 1985) = SDAMR Michel Dépatie (directeur, 1995-présent) Gilles Poulin (président)	- SDC du Village (créée en 2006) Denis Brossart (président) Bernard Plante (directeur)
Leadership fort ?	Oui – SDC ancienne, fortement ancrée	Oui – SDC récente
Existence d'assoc de résidents	Oui	Oui
Nom(s) et date(s) de création	- Mont-Royal Avenue Verte (2002-2006) Équipe originale: Martin Audet, Sébastien Gagné, Claude Mainville, Jean Ouimet, Marie-France Pinard et Owen Rose Représentant aujourd'hui : Owen Rose - Association des résidents du Plateau-Mont-Royal (ARRP) - Association pour l'apaisement de la circulation - Comité circulation de la Maison	Association des résidents des Faubourgs de Montréal. Lise Béland

	Mont-Royal	Sainte-Catherine
	d'Aurore / du Plateau Mont-Royal (S'est fait connaître en 2006)	
Appuis	Pétition de Mont-Royal Avenue Verte appuyée par : Équiterre, Greenpeace, Centre d'écologie urbaine, Conseil Régional de l'Environnement de Montréal, Transport 2000, Conseil Central du Montréal Métropolitain, Groupe de Recherche Urbaine HoMa, le Monde à Bicyclette, Option Transport Durable, ENvironnement JEunesse, Cyclo Nord Sud, Association montréalaise pour l'apaisement de la circulation, Rue pour Tous, Parti Vert du Québec.	
Autres regroupements	- Comité d'apaisement de la circulation du Plateau Mont-Royal	- Table de Concertation du Faubourg Saint-Laurent - Corporation de développement urbain du Faubourg Saint-Laurent
Maires actuels d'arrondissement et anciens maires + partis politiques représentés; Position face à la piétonnisation	- Luc Ferrandez (2009-présent) Projet Montréal : favorable à des mesures d'apaisement de la circulation, met en place la zone de rencontre du PDU - Helen Fotopulos (2002-2009) Union Montréal : défavorable au projet de piétonnisation de l'avenue du Mont-Royal mais proposition de zone de rencontre dans le PDU rédigée par son conseiller Michel Labrecque pendant son mandat.	- Gérald Tremblay (2009 – présent) Union Montréal (Maire de Montréal = maire de l'arrondissement Ville-Marie depuis élection en 2009), a nommé André Lavallée chef de cabinet à la mairie de l'arrondissement Ville-Marie. - Benoit Labonté , (2005 - 2009), à ce moment leader de l'opposition Vision Montréal (faisait partie d'Union Montréal jusqu'en 2008). D'après Paul Erlichmann de Spacing Montréal, possible candidat à la mairie et donc piétonnisation était une possibilité de gagner les faveurs des électeurs. Favorable à la piétonnisation de Sainte-Catherine (souhaite un agrandissement jusqu'à Jeanne Mance) mais contre celle de Saint-Paul soutenue par Tremblay. A dû démissionner de

	Mont-Royal	Sainte-Catherine
		son poste de leader de Vision Mtl et ne s'est pas présenté candidat aux élections municipales montréalaises de 2009 suite à une controverse liée au financement du parti Vision Montréal.
Acteurs de l'opposition forts	? Pas vraiment	Sammy Forcillo , conseiller de Sainte-Marie-Saint-Jacques, opposition : Équipe Tremblay – Union Montréal. Depuis 2009, conseiller de McGill (plus dans opposition puisque Tremblay est maire). Vice-président au comité exécutif de la ville sous l'administration Bourque. (1994-2001), il a participé à la création de la SDC – vote actuellement en faveur de la piétonnisation chaque année.
Concertation avec la population sur le projet	Aucun débat n'a été ouvert publiquement	Pas vraiment. Réunion d'information en février 2008 : « citoyens majoritairement favorables » (Le Devoir, fév.2008) mais « n'a pas eu l'air de plaire à une majorité de résidents présents sur place » (Perrier, Pierre-Hans. février 2008. <i>La Grande Époque Montréal</i> . p.3)
Concertation avec la population sur d'autres projets par le passé	Place de la station de métro Mont-Royal (concertation menée en 1994 avec Convergence) : « Le récent projet de l'administration Doré d'y construire [sur la place de la station de métro Mont-Royal] un édifice de six étages, où logerait la Caisse Populaire Notre-Dame-du-Très-Saint-Sacrement, a été rejeté par les habitants du quartier. » (<i>La Presse</i> . mars 1995. « La célèbre artère commerciale, véritable musée dédié au Plateau Mont-Royal rendu célèbre par Michel Tremblay »)	Aucun projet avec la SDC et les résidents avant la piétonnisation (d'après l'entrevue avec Bernard Plante)

Dans les deux cas étudiés de l'avenue du Mont-Royal et de la rue Sainte-Catherine, deux acteurs principaux sont de même type : les deux SDC et les deux arrondissements. Dans le cas de l'avenue du Mont-Royal se présente un troisième acteur qui est en fait celui qui porte le projet de piétonnisation : un regroupement de citoyens. La population est présente dans le cas de l'avenue du Mont-Royal à travers la signature de la pétition, mais elle s'est peu manifestée dans le cas de la rue Sainte-Catherine. Dans aucun des cas, de véritables oppositions politiques fortes n'existent lors des processus de piétonnisation étudiés. La mise en place du projet de piétonnisation de la rue Sainte-Catherine est demeurée un processus de dialogue entre « experts », à savoir entre la SDC du Village et l'arrondissement. L'opposition elle-même, représentée par Samy Forcillo, était celle d'un élu face à d'autres élus. La population a été informée du projet mais non consultée. Aucune association (environnementale, de protection des consommateurs, de résidents, etc.) ne s'est levée pour contester haut et fort le projet. Le cas de l'avenue du Mont-Royal est différent dans le sens où ce sont des citoyens qui ont voulu soulever le débat en amenant le projet de piétonnisation. Cependant, ils n'ont pas eu accès au soutien de groupes de pression importants qui leur aurait permis d'acquérir une crédibilité plus forte. Les deux acteurs forts qui se dégagent se trouvent être, ici aussi, la SDC de l'avenue du Mont-Royal (SDAMR) et l'arrondissement. Ce constat ouvre la porte à une réflexion sur le positionnement du rapport de force dans les deux études de cas et sur l'issue des processus.

Tableau 7. 4 : Comparatif des caractéristiques des deux études de cas – Contexte socio-économique

	Mont-Royal	Sainte-Catherine
Contexte socio-économique		
Dernière crise connue par la rue	Années 90	Années 90
Principale destination pour achat de... (chiffres de Convergence 2002)	<i>Pour les habitants du quartier :</i> Pharmacies (82 %) Alimentation (71 %) quincaillerie (55%) Restauration (~50%) <i>Pour les habitants de la région métropolitaine :</i> Restauration (35 %) Divertissement (43 %)	<i>Pour les hab. du quartier :</i> Pharmacies (87 %) Alimentation (+70 %) Restauration (69 %) Services professionnels (~60 %) Divertissement (60 %) Quincaillerie (+50 %) <i>Pour les habitants de la RM :</i> Restauration (~40 %) Divertissement (30 %)

	Mont-Royal	Sainte-Catherine
Restaurants/bars (comptage sur site Internet des SDC)	92 = 71 restaurants & cafés + 21 bars	89 = 52 restaurants + 17 bars + 20 cafés
Services proximité	alimentation = 40 + boutiques/services = ~100	~50
Commerces de luxe	Oui : 9 bijouteries, 1 galerie d'art	Non
Commerce basse qualité	Oui (dépanneurs/dollarama/prêteurs sur gages...)	Oui (dépanneurs/dollarama...)
Bureaux	Oui : ~30	Oui : ~6
Commerces nécessitant l'automobile (encombrant)	Quelques-uns (magasin de matelas, magasins de meuble)	Non
Phénomène observé de gentrification	Oui (depuis fin 80's)	Oui
% pop. - secondaire 5	13 %	14 % n'ont aucun diplôme ou certificat
% pop. Études univ.	50 %	46 % des +15ans ont fait études uni.
% chômage	7,80 % 15 – 24 ans = 14,6 %	9,60 % 15 – 24 ans = 14,6 %
Caractéristique de la population (Statistique Canada – Recensement 2006 pour le Plateau et pour Ville-Marie respective-ment)	1966-2006 = -42,6% (stabilité depuis 15 ans) 0 – 14 ans = 10,3 % 15 – 24 ans = 13,3 % 25 – 34 ans = 27,7 % 67 % = célibataires 74 % = locataires 64 % = non-immigrants nés au Qc 48,4 % des +15ans vivent sous le seuil de faible revenu (avant impôt)	1966-2006 = -28,9 % (remontée à partir de 1991 : 1991-2006 = +14,5%) 0 – 14 ans = 7,8 % 15 – 24 ans = 16 % 25 – 34 ans = 23,8 % 63 % = célibataires 77 % = locataires 55 % = non-immigrants nés au Qc 55,1 % des +15ans vivent sous le seuil de faible revenu (avant impôt) + <i>Culture gaie = pop. Ouverte</i> + <i>tourisme international</i>

Les deux quartiers sont relativement attractifs et possèdent de nombreux lieux de divertissement, principalement des restaurants et des bars. Dans le cas du village, la raison en est l'importance de la communauté gaie qui attire des touristes internationaux. L'avenue du Mont-Royal s'insère, quant à elle, dans le contexte du Plateau, cité dans tous les guides

touristiques pour son ambiance dite « bourgeois-bohème » et ses lieux de divertissements. L'avenue du Mont-Royal a de plus l'avantage de posséder de nombreux commerces de proximité offrant des produits de biens courants et semi-courant pour lesquels une part importante de la population du secteur affirme faire leurs achats sur l'avenue. Les données de sondage nous ont également montré que dans les deux cas, la rue constituait la destination principale pour les achats en pharmacie et pour l'alimentation. Les deux rues sont donc des destinations importantes pour les commerces de proximité. L'importance relative de la restauration est supérieure dans le cas de la rue Sainte-Catherine ce qui dénote un caractère plus poussé vers le loisir, tandis que l'avenue du Mont-Royal possède un profil plus local. La population qu'attire cette dernière, par la forte densité des secteurs alentours reste cependant importante. Ce sont donc deux secteurs qui combinent attraction auprès des résidents et auprès d'un public plus large attiré par l'offre de restauration et de loisirs.

7.2. Valeurs et ressources : résultats d'observation

Le tableau ci-après regroupe succinctement les valeurs et ressources des différents acteurs pour les deux études de cas observées. On remarque que plusieurs catégories d'acteurs possèdent les mêmes valeurs et/ou ressources. L'angle d'approches de celles-ci est cependant souvent différent comme nous le verrons par la suite.

Tableau 7. 5 : Récapitulatif des valeurs et ressources observées pour les différents acteurs des processus étudiés

Acteurs	Valeurs	Ressources
Sainte-Catherine		
SDC du Village	Développement économique (réappropriation de la rue – désenclavement du quartier)	Financières – Statut (reconnu par Gouv.) – Accès à l'information – Expérimentations 2006 / 2007
Arrondissement	Développement économique (réappropriation de la rue – désenclavement du quartier – sécurité)	Financières – Statut (légitimité par élection) – Accès à l'information – Particularisme (village gai = tourisme = « cas particulier »)
« Opposition » (Forcillo)	Développement économique (fréquentation des commerces (= besoin des automobilistes) – Sécurité)	Statut (élu)

Résidents (Assoc. des résidents des faubourgs)	Tranquillité / Qualité de vie (liée à la circulation dans les petites rues)	Représentativité du groupe : légitimité déjà acquise à défendre les droits de résidents (reconnus par gouv.) - La démocratie donne légitimité relative aux résidents
Mont-Royal		
SDAMR (SDC)	Développement économique (accessibilité automobile car clientèle régionale)	Financières – Statut (reconnu par Gouv.) – Accès à l’information – travail à temps plein et professionnalisation des acteurs (vs MRAV) – antécédent d’action pour environnement
Arrondissement	Développement économique (Culture – Électorat – Financements limités)	Financières – Statut (légitimité par élection) – Accès à l’information
Acteurs	Valeurs	Ressources
Mont-Royal		
MRAV	Tranquillité / Qualité de vie – Santé – Sécurité – Environnement	Le nombre par la pétition – Argument d’autorité : valeur (atout normatif) : défense de l’environnement et des valeurs posées par le protocole de Kyoto
Résidents (Assoc. pour apaisement de la circulation...)	Tranquillité / Qualité de vie – Santé – Sécurité – Environnement	Le nombre – La démocratie donne légitimité relative aux résidents

7.2.1. Valeurs

La deuxième question secondaire posée au début de ce mémoire concernait les valeurs défendues par les principaux leaders amenant à la mise en place ou au rejet du projet.

Selon Pinson (2009)¹⁸⁵, les leaders se caractérisent par le fait qu’ils portent une vision qui mobilise des suiveurs, insufflant des valeurs.

Dans le cas de la SDC du Village, il semblerait que la mise en place d’une rue piétonne soit vue comme un moyen de contribuer au développement économique de l’artère commerciale. Pour la SDC de l’avenue du Mont-Royal c’est, au contraire, une accessibilité automobile qui est nécessaire au développement de l’avenue. Ainsi, si l’objectif poursuivi par

185 Pinson, Gilles. 2009. *Gouverner la ville par projet; Urbanisme et gouvernance des villes européennes*. Paris : Presses de Sciences Po.

les SDC est le même, soit le développement économique et commercial, les moyens à mettre en place et les priorités ne sont pas les mêmes, aboutissant dans un cas à la promotion du piéton par la piétonnisation estivale, tandis que dans l'autre cas l'accessibilité automobile est nécessaire.

7.2.1.1. Les valeurs des acteurs de la rue Sainte-Catherine

La SDC du Village a été, en 2006, dans l'obligation de fermer la rue Sainte-Catherine aux automobilistes du fait du nombre de personnes venues assister aux Outgames. Il en allait principalement de la sécurité, mais aussi de la qualité de l'expérience des spectateurs. Dans ce cas, la piétonnisation ne pouvait soulever un débat « pour / contre » puisque la nécessité de fermer la rue pendant cet événement est apparue comme évidente. Interrogations et doutes ont cependant été soulevés lors des propositions de reconduction de l'expérience de piétonnisation. D'après les répercussions dans les journaux locaux, la fermeture de la rue aux véhicules motorisés en 2007 n'a pas entraîné d'importantes contestations et ceci est probablement dû au fait qu'elle se limitait aux fins de semaines durant l'été. Les fins de semaines sont, en effet, particulièrement dédiées à la famille, à la détente et aux promenades. La fermeture de la rue, quelques fins de semaines estivales (six exactement), n'apparaît donc pas comme un obstacle majeur à la circulation automobile. L'opposition qui s'exprimera plus intensément lors de la proposition de piétonnisation pour l'année 2008, de même que la réaction plus importante des médias face à cette expérimentation, s'explique alors par une fermeture qui s'étend sur deux mois. Les craintes n'auraient certainement pas été aussi importantes si la piétonnisation était proposée pour deux semaines ou même un mois complet. De fait, Sammy Forcillo préconisait « une fermeture durant seulement 35 jours »¹⁸⁶. De manière générale, mettre en place un projet qui n'a pas de précédent apporte son lot d'inquiétude, puisqu'il n'y a pas de preuve que le projet puisse être une réussite. Les risques sont importants pour les commerçants puisque l'échec du projet signifierait un manque à gagner qui pourrait être très important, sinon fatal pour leur commerce. La valeur portée par

186 *Le Devoir*. 22 février 2008. [En ligne] « Le Village piéton – Les citoyens apprécient ». Villes et Régions. <http://www.ledevoir.com/politique/villes-et-regions/177272/le-village-pieton-les-citoyens-apprecient> Page consultée le 16 mai 2010.

la SDC du Village est celle du développement économique. Cette valeur est en avant selon plusieurs angles d'approche : celui de la réappropriation de la rue et celui du désenclavement du quartier gai. Ces deux approches sont, pour la SDC du Village, un moyen de dynamiser l'artère commerciale et d'en augmenter l'achalandage. Ils participent donc directement du développement économique du secteur. Le développement économique, malgré une remise en cause par certains de son hégémonie en tant que moteur du développement des régions et de l'aménagement, rencontre encore un support massif. En effet, comment pourrait-on défendre un projet de dévitalisation économique d'une artère ou d'un quartier ? Cela ne présente, dans notre société, aucun réalisme, les thèses de la décroissance étant rejetées massivement. De plus, la mission de la SDC est de contribuer au développement économique du secteur et elle reçoit les subventions en ce sens. De même, la réappropriation de la rue par les habitants est un concept en vogue qui rencontre le soutien officiel des gouvernements des villes. Seul, cet argument n'est pas suffisant, mais il peut contribuer à sa légitimité, contrairement à celui du développement économique qui à lui seul peut parfois justifier de la mise sur pied d'un projet. Le développement de la ville, en lien étroit avec celui de l'automobile, a généré un urbanisme peu favorable à la marche et peu accueillant pour le piéton. Les trottoirs ne sont pas assez larges pour la quantité de piétons qui y transitent et sont trop souvent encombrés de poteaux électriques, de poubelles, d'arbres qui entravent la bonne marche des passants. De plus, les trottoirs ne sont pas seulement des lieux de circulation des piétons, mais des lieux d'interactions, de flâneries, où il doit être possible de s'arrêter pour regarder une vitrine ou se reposer sur un banc et observer son environnement. La complexité et la multiplicité des actions existantes sur la zone réservée aux piétons posent la question de l'espace qui leur est accordé, et celui-ci semble bien souvent trop étroit au regard de ces nombreuses actions. Proposer d'accorder plus de place au piéton n'est donc pas, en soi, un objectif qui devrait rencontrer d'opposition. Celle-ci se portera davantage sur le fait d'installer des obstacles à la conduite automobile que sur l'objectif de permettre aux piétons, passants, clients, travailleurs pressés ou élèves rentrants de l'école, de se réapproprier un espace dont il a été presque banni pendant des décennies. Le rééquilibrage des usages de la rue, pour ne pas occasionner d'opposition, ne doit pas être un frein à la circulation automobile. On s'accordera pour dire que de telles implications vont poser problème lorsqu'il sera venu le temps de les appliquer. Enfin, l'objectif de désenclaver le quartier gai, ghettoisé

durant des années, de l'ouvrir à la société ne peut, lui non plus, attirer les foudres de l'opposition. Il n'y aurait aucune raison à cela. La proximité au centre-ville, le réaménagement du secteur du Quartier des spectacles à grands frais par la Ville de Montréal, qui doit amener toujours plus de personnes à fréquenter le quartier, rend particulièrement pertinente la volonté des commerçants du Village à s'ouvrir à un centre attractif de population et donc de capitaux. Ainsi, parmi les valeurs défendues par la SDC du Village, aucune ne peut vraiment susciter un débat. Les éléments sur lesquels pouvaient se porter (et se sont portés) les doutes et réserves concernant le projet étaient ceux de la circulation (entre autres les problèmes de stationnements et de circulation dans les petites rues du quartier) et du bruit lié aux terrasses. La rue ayant été fermée plusieurs fois depuis 2006, les porteurs du projet pouvaient s'appuyer sur les fermetures précédentes pour justifier de faibles problèmes induits par la piétonnisation sur la circulation. La question du bruit a été rapidement éludée par la mise en place d'une réglementation, n'autorisant pas la diffusion de musique sur les terrasses, que la police s'applique à faire respecter chaque année. Cependant, malgré ce que nous avons dit concernant le développement économique comme objectif principal de la piétonnisation estivale de Sainte-Catherine, celui-ci peut soulever quelques doutes. Les commerçants n'avaient pas de preuves *a priori* que la réussite économique serait au rendez-vous pour tous (ou du moins pour la plupart) et que les propriétaires de bars ou restaurants avec terrasse ne seraient pas les seuls à profiter de l'affluence des piétons. Le fait d'avoir expérimenté la piétonnisation en 2006 et 2007 sur des périodes moins grandes permet là également de justifier la potentielle réussite du projet. Mais aujourd'hui les doutes s'expriment de plus en plus concernant les bénéfices des commerces de détail. Ceux-ci seraient en train de disparaître pour certains¹⁸⁷, ce que contredit pour le moment la SDC du

187 Le propriétaire du Wega en tête des protestations, lire sur ce sujet : Guthrie, Jennifer. 20 avril 2011. [En ligne]. « Piétonnisation et voix discordantes ». *Journal Métro*. <http://www.journalmetro.com/linfo/article/838438--pietonnisat-ion-et-voix-discordantes>. Page consultée le 16 mai 2011

Village¹⁸⁸. Également, des voix s'élèvent actuellement pour dénoncer la circulation dans les petites rues résidentielles¹⁸⁹.

Concernant l'arrondissement, les valeurs présentées pour justifier la piétonnisation estivale de la rue sont sensiblement les mêmes que celles de la SDC du Village. On peut également y ajouter la sécurité qui est une notion au cœur des sociétés actuelles et qui doit être prioritairement traitée par les municipalités. La rue Sainte-Catherine dans le Village présentant un taux extrêmement élevé d'itinérants du fait de la proximité au centre-ville, la question de la sécurité est centrale pour les résidents et pour les élus. La rue piétonne, par l'achalandage qu'elle provoquera, par la présence de travailleurs et de clients, doit permettre de diminuer la présence relative de ces individus. Et de fait, d'après Pierre Mainville, conseiller du district de Sainte-Marie et responsable du comité de sécurité de l'arrondissement, cité par le Journal Le Plateau en 2008, les plaintes ont baissé de 50 % durant la période de piétonnisation par rapport à la même période l'année précédente¹⁹⁰. Par ailleurs, l'arrondissement Ville-Marie fait du secteur du Village un « cas particulier », lié à la présence de la communauté gaie et au tourisme gai international. Cette particularité en ferait un lieu de destination propice à l'instauration d'une rue piétonne. Il ne faut pourtant pas oublier que depuis quelques années le Village était peu à peu déserté par les membres de la communauté gaie au profit du Plateau.

L'opposition la plus importante au projet de piétonnisation de la rue Sainte-Catherine en 2008 est venue de Sammy Forcillo, alors conseiller du district de Sainte-Marie-Saint-Jacques¹⁹¹ et chef de l'opposition au maire d'arrondissement de l'époque, Benoit Labonté. La valeur qu'il soutenait était également celle du développement économique, que la

188 Passiour, André-Constantin. 22 février 2011. « Malgré les apparences, ça bouge de façon positive dans le village ! ». *Fugues*. http://fugues.com/main.cfm?l=fr&p=100_article&Article_ID=16936&rubrique_ID=160. Page consultée le 15 mars 2011.

189 À ce sujet, voir notamment : Michaud, Marie-Claude. 15 juin 2011. [En ligne] « Ville-Marie : la circulation est infernale ». *La Presse*. <http://www.cyberpresse.ca/opinions/201106/14/01-4409162-ville-marie-la-circulation-est-infernale.php> Page consultée le 29 juin 2011

190 Joanny-Furtin, Michel. 31 octobre 2008. [En ligne] « La piétonnisation du Village est un véritable succès! Une expérience à renouveler, développer et essayer ». *Journal Le Plateau*. <http://www.leplateau.com/Politique/2008-10-31/article-1540485/La-pietonisation-du-Village-est-un-veritable-succes/1> Page consultée le 16 mai 2010.

191 Sammy Forcillo est aujourd'hui conseiller du district McGill dans l'arrondissement Ville-Marie.

piétonnisation menaçait par une diminution de la fréquentation. On observe là un angle d'approche différent de la SDC et de l'arrondissement. Les questions de circulations automobiles et celles de la sécurité liées à la qualité de vie étaient également mises en avant. Comme nous venons de le dire, son argumentaire reposait sur des points relativement faciles à éluder par la SDC et l'arrondissement grâce aux expériences de 2006 et 2007. Sammy Forcillo ne disposait pas là de controverses assez fortes pour remettre en question le projet.

La deuxième et dernière relative opposition au projet (davantage des réserves en fait) a été émise par les résidents du quartier à travers notamment la voix de l'Association des résidents des faubourgs de Montréal, et lors d'une réunion publique d'information. Les principales réserves concernaient la qualité de vie des résidents qui pourrait être réduite par l'achalandage de la rue, le bruit induit par la présence des nombreux clients de bars et par la musique sur les terrasses ainsi que par la déviation d'une partie de la circulation vers les petites rues du quartier. La défense de la qualité de vie des résidents par les résidents eux-mêmes est une valeur forte. L'arrondissement et la SDC du Village ont cependant su les convaincre, toujours en s'appuyant sur les expériences de 2006 et 2007, que leur qualité de vie ne serait pas réduite par la piétonnisation, mais que bien au contraire elle en serait renforcée par la fermeture de la rue Sainte-Catherine à la circulation motorisée. La mise en place de réglementations concernant le bruit et les taxis a particulièrement rassuré les résidents.

Enfin, la SDC du Village constitue un organisme fédérant les commerçants autour d'un projet commun. Dans le cas de la rue Sainte-Catherine, comme on l'a vu avec les tableaux 5.1 et 5.2, les propriétaires de restaurant sont majoritaires et, face aux détaillants, ce sont eux qui possèdent l'avantage financier. Ils ont donc, au sein de la SDC, un poids plus important et donc une représentativité plus importante auprès de l'arrondissement. L'absence d'un regroupement des commerçants opposés au projet ne leur a pas permis d'obtenir la moindre importance lors des prises de décision.

7.2.1.2. Les valeurs des acteurs de l'avenue du Mont-Royal

La valeur prioritairement mise en avant par la SDAMR est également celle du développement économique. C'est évidemment une des fonctions premières d'une SDC que de promouvoir la vitalité économique du secteur qu'elle se voit attribuer. Le développement durable est aussi une valeur fortement défendue par la SDAMR dans ces différents événements et la création du premier plan de développement durable de la SDAMR en 2007 en fait foi. Cependant, cette valeur s'inscrit dans la mise en place d'actions ponctuelles et de geste concret, mais qui ne constituent pas des obstacles aux automobilistes : mise en place des *Béciks verts*, une campagne de promotion du magasinage à pied ou encore la promotion de sacs réutilisables. La question de l'aménagement reste visiblement subordonnée au développement économique et les risques semblent trop grands pour permettre la mise sur pied d'un projet de grande envergure. Pour la SDAMR, la santé économique de l'artère est liée à son accessibilité et celle-ci passe en grande partie par l'accessibilité des automobilistes. Cela concerne donc la possibilité de circuler sur l'avenue ainsi que de pouvoir se stationner au plus près des commerces ciblés. La SDAMR demande que des études soient réalisées démontrant que l'aménagement proposé n'empêchera pas les automobilistes de se rendre sur l'avenue. En effet, l'ensemble de la problématique est soumis à l'idée que les commerces de l'avenue du Mont-Royal ont besoin d'une partie de leur clientèle provenant de l'extérieur du Plateau et qu'elle s'y rend en automobile. Celle-ci choisirait de ne plus venir sur l'avenue dans le cas où elle ne pourrait pas y stationner aisément, coupant ainsi les bénéfices des commerçants qui ne seraient plus dans une situation viable. Face à cette analyse, Owen Rose proposait l'idée que les habitudes peuvent changer et qu'une partie de la clientèle qui choisirait de ne plus venir magasiner sur l'avenue serait remplacée par une clientèle nouvelle qui choisirait de se rendre sur celle-ci parce que le cadre, l'ambiance ou la sécurité les y attireraient. En effet, aucune étude sur l'avenue du Mont-Royal n'a été réalisée démontrant les impacts d'une piétonnisation, ou du moins des actions en faveur d'une réduction du trafic automobile sur l'avenue. Les différents acteurs et notamment la SDAMR se basent sur des études qui ont été réalisées dans d'autres villes, mais celles-ci ne sont pas plus applicables au cas de l'avenue du Mont-Royal que les études portant sur le succès de nombreuses rues piétonnes à travers le monde (qui est un des arguments utilisés pour réfuter toute probabilité

de succès). En effet, chaque cas est unique, présente un contexte particulier qui peut impacter sur l'issue d'un projet d'aménagement de manière très différente d'une ville à une autre, en particulier lorsque l'on compare une ville européenne et une ville nord-américaine. De nombreux exemples nord-américains ou de villes récentes comme en Nouvelle-Zélande¹⁹² par exemple, permettent de montrer que la création de rues piétonnes n'est pas une problématique impossible dans une ville comme Montréal. Comment expliquer l'absence d'études particulières sur le cas de l'avenue du Mont-Royal ? Nous nous contentons d'hypothèses, mais cela peut être le risque pour chacune des parties de voir leurs arguments contredits par une étude de professionnels. L'administration de la SDAMR semble par ailleurs avoir choisi à l'époque un dialogue « entre experts » avec l'administration de l'arrondissement au lieu d'une ouverture du débat au public : selon M. Depatie, MRAV proposait une réflexion radicalisée de « néophyte » basée sur des informations fausses et infondées, alors qu'un tel projet avait besoin d'ingénieurs.

Les points particulièrement mis en avant par l'arrondissement sont d'ordre pratique. Le projet était risqué économiquement, il demandait, pour se faire, un important effort financier qui n'était pas prévu ou possible et il était également risqué politiquement. Se mettre à dos l'électorat commerçant peut provoquer une sanction sévère dans les urnes. En effet, cela s'est déjà vu dans l'histoire (voir notamment la défaite de l'ancien maire de Montréal, Jean Doré, en 1994). La perspective des élections et les risques financiers courus par les commerçants peuvent ainsi entrer en ligne de compte lorsqu'il s'agit de mettre en place des modifications qui impactent beaucoup sur les habitudes de vie de la population : il ne faudrait pas aller contre la culture actuelle, même si celle-ci est de plus en plus remise en question. La rédaction du Plan de déplacement urbain par l'administration de l'époque, sous la direction de Michel Labrecque, démontre une prise de conscience des enjeux actuels. Néanmoins, une limite financière, une trop faible concertation entre les acteurs des différents systèmes qui interagissent, doublés de normes ministérielles qui amènent à un certain immobilisme politique et de la certitude de l'attachement de la population à l'automobile, ont conduit à des

192 Walker, Jarret. 2011. [En ligne]. « Can transit-only streets work in Small cities ? ». *Human Transit*. <http://www.humantransit.org/2011/06/can-central-city-transit-malls-work-in-small-cities-.html> . Page consultée le 18 juin 2011.

politiques de transports cohérentes, mais prévues sur le long terme dans une optique de changements lents des habitudes de vie.

De son côté, le regroupement citoyen Mont-Royal Avenue Verte basait son projet sur des valeurs résolument nouvelles pour l'époque : celles de la tranquillité et de la qualité de vie des résidents, celle de leur santé et de leur sécurité. Ces valeurs sont liées à la défense de l'environnement, basée sur le (alors) récent protocole de Kyoto. La question économique est totalement absente de la réflexion, ce qui en fait un projet très éloigné des préoccupations des acteurs dont nous venons de faire mention et cela peut expliquer l'attitude presque méprisante vis-à-vis de leur projet qui est vu comme un beau rêve, mais « irréaliste »¹⁹³. Un projet de piétonnisation, sans prise en compte des enjeux économiques, aurait plus de chance d'être accepté s'il concerne une petite rue résidentielle, car ses impacts seraient très faibles et ne toucheraient qu'une partie des résidents. Sur une artère commerciale comme l'avenue du Mont-Royal, ne pas prendre en compte les impacts commerciaux est une aberration pour les différents acteurs économiques concernés. Finalement, il existe un décalage entre les acteurs institutionnels et les porteurs de projet comme MRAV : les premiers sont pris par les lenteurs du système et des limites de financements tandis que les seconds, devant l'urgence de la situation, vont demander des actions rapides et visibles. En proposant un projet concret et ambitieux, MRAV a d'autant plus marqué ce décalage et la réponse de l'arrondissement et de la SDC s'en est trouvée elle aussi radicalisée, créant un conflit très polarisé entre tenants et opposants au projet.

7.2.2. Les ressources

La troisième question secondaire que nous nous posions met l'accent sur l'importance des ressources. Nous souhaitons ainsi approfondir la question suivante : quelles sont les ressources à la disposition des acteurs qui expliqueraient la présence ou l'absence d'un leadership ?

193 Entrevue avec Michel Depatie le 14 décembre 2010.

Les ressources financières, le statut et les appuis extérieurs sont les ressources les plus importantes qui ont permis ou non l'accapement du leadership.

La SDC du Village et l'arrondissement disposaient approximativement des mêmes ressources. Ils possèdent ainsi tous les deux l'une des ressources que Lemieux (2002) indiquait comme primordiale : l'atout statutaire. En effet, leur position officielle leur confère une importance qui renforce leur poids dans l'échiquier des acteurs de par la légitimité que leur statut peut leur accorder. Ainsi, si la mission de la SDC est la promotion du développement économique de son secteur d'action, c'est que sa légitimité à intervenir sur la rue lui est concédée.

7.2.2.1. Les ressources à disposition des SDC

Les SDC ont comme mission le développement et la vitalité économique du secteur qui leur est dédié. Cela signifie qu'ils sont des organismes fédérant les commerçants, leur donnant ainsi l'occasion de mettre en place des actions concertées dans l'optique de développer un certain dynamisme. Comme nous l'avons dit dans le cadre théorique, la formation de coalition d'intérêts donne plus de poids aux acteurs. Le cas de la SDC est une forme de coalition d'acteurs économiques. Par le statut et la mission que leur donne la ville, les SDC possèdent la légitimité de leurs actions et interventions. Ils possèdent par ailleurs plusieurs employés qui travaillent à temps plein sur la mission de l'organisme. Ils disposent également des financements résultant directement des taxes payées par les commerçants et qui leur sont transférées. Une légitimité à agir, les moyens de leurs actions et le temps de s'y consacrer sont les ressources principalement mobilisables par les SDC. Secondairement, on peut également souligner le professionnalisme de ces organismes qui ont la possibilité d'avoir des équipes spécialisées dont les membres ont parfois fait des études pointues sur les domaines pertinents permettant de mettre en avant les connaissances et le savoir que possède l'équipe. C'est, en effet, un moyen de valoriser sa légitimité.

La promotion de son expertise est un moyen que la SDAMR a utilisé lorsqu'elle a présenté le regroupement citoyen Mont-Royal-Avenue-Verte comme des « néophytes » dont le projet n'était pas réaliste. La SDAMR a également beaucoup appuyé le fait que son refus

de discussion avec MRAV était celui de l'ensemble des gens d'affaires de l'avenue, qu'elle représentait. Si une majorité de commerçants s'est montré contre le projet tel que présenté, il faut tenir compte qu'une partie d'entre eux prendra pour acquis ce que la SDC annoncera, car sa mission étant le développement économique de l'avenue, son positionnement est forcément celui qui favorise ce développement. Peu de commerçants ont le temps et l'envie de s'intéresser en profondeur aux problématiques qui leur sont soumises par des organismes comme MRAV. De plus, il faut souligner qu'une partie des commerçants ne se montraient pas imperméables aux revendications de réduction de l'emprise de l'automobile sur l'avenue et qu'ils se montraient ouverts à des études complémentaires¹⁹⁴.

La SDC du Village a également joué sur sa représentativité pour appuyer le projet de piétonnisation et le présenter comme un projet soutenu par l'ensemble des gens d'affaires de la rue Sainte-Catherine dans son secteur d'action. Il est évident qu'il est impossible de contenter tout le monde, néanmoins, il semblerait que la piétonnisation ait été pensée principalement dans l'optique des propriétaires de terrasses. L'achalandage accru devrait cependant profiter aux autres commerçants, dans la mesure où ils réussissent à être encore visibles entre les différentes terrasses qui avancent sur la chaussée, amenant les piétons à marcher au centre de la rue et donc à s'éloigner des vitrines. Une ressource non négligeable dont disposait la SDC du Village, et dont nous avons déjà parlé, est l'expérience que représentaient les fermetures de rues en 2006 et 2007. La SDC pouvait s'appuyer sur les réussites des années précédentes pour justifier d'une probable réussite de la piétonnisation en 2008. L'adoption d'une stratégie de « petits pas » (deux semaines puis six week-ends) permet de réduire les risques inhérents aux expérimentations nouvelles.

7.2.2.2. Les ressources à disposition des arrondissements

Les arrondissements disposent également de la ressource statutaire. Les équipes élues, possèdent ainsi, par le vote, donc démocratiquement, la légitimité de poser des actions sur les territoires dont ils ont la juridiction. Un avantage certain, dont jouissent les arrondissements dans la prise de décision, la délégation par les gouvernements des pouvoirs exécutif et

194 Barrette, Kate. 13 juin 2002. « Car free street for Plateau? ». *The Gazette Montreal*. p.A6

législatif pour un certain nombre de dossiers. Ainsi, les autres acteurs doivent obligatoirement passer par eux pour mettre en place les actions d'aménagement, telles les rues piétonnes qui nous concernent ici. Par exemple, tout organisme qui souhaiterait fermer une rue à la circulation une journée pour y installer des animations est dans l'obligation de demander des autorisations de l'arrondissement. Le problème se pose ainsi de manière toute différente pour l'arrondissement lui-même. Enfin, de même que les SDC, les arrondissements possèdent l'accès aux connaissances, le professionnalisme et les financements nécessaires à la mise en place de leurs actions (bien que ces financements soient évidemment limités).

L'arrondissement du Plateau-Mont-Royal a mis en avant le fait qu'ils possédaient une connaissance plus importante des impacts d'un tel projet que MRV. Ils ont toujours remis en question la faisabilité du projet. Ils n'ont ainsi jamais considéré MRV comme un interlocuteur valable pour les questions d'aménagement. Et comme Jouve (2005) l'a souligné, c'est le politique qui confère légitimité et représentativité (voir 3.3 Conflit et légitimité). La mairesse de l'époque, Helen Fotopulos, avait également beaucoup souligné l'absence de légitimité de MRV par le fait que la population ne lui avait pas présenté de telles requêtes alors qu'elle avait rencontré les gens du quartier en pratiquant le porte-à-porte lors de la campagne électorale¹⁹⁵.

L'arrondissement Ville-Marie, dans son soutien au projet de piétonnisation, n'a pas eu besoin de déployer de grandes stratégies. La communication s'est surtout focalisée sur le succès des expériences précédentes, et sur la particularité du secteur, qui est d'être un secteur touristique grâce au tourisme gai international. Le travail de leadership auprès des commerçants étant opéré par la SDC, l'arrondissement a principalement présenté l'expérience de piétonnisation comme un essai historique, une première montréalaise, permettant de mettre le quartier en lumière et d'y attirer une population nouvelle. Les ressources mobilisées sont donc principalement des ressources financières et surtout l'atout statutaire. Le maire de l'époque, Benoit Labonté, était par ailleurs le leader de l'opposition municipale.

195 Lalonde Michelle, 26 juin 2006, « *Pedestrian malls wrong road ? Planner discourages car ban on Mount Royal Ave.* », The Gazette, p.A7

7.2.2.3. Les ressources à disposition des autres acteurs

Similairement aux SDC et aux arrondissements, le représentant de l'opposition à l'arrondissement Ville-Marie, Sammy Forcillo, possède l'atout statutaire. Par son élection, il dispose donc d'une représentativité et de la légitimité à s'exprimer sur les questions de politique. Il est ainsi pris au sérieux par les médias, ce qui lui offre une tribune pour s'exprimer. Par son appartenance à un parti politique, Union Montréal, dont le chef de file, Gérald Tremblay, est le maire de Montréal, Sammy Forcillo disposait également de contacts et d'appuis politiques. Cependant, la légitimité de l'arrondissement à agir sur son territoire, le fait que la rue Sainte-Catherine ne soit pas inscrite comme un axe d'accès au pont Jacques-Cartier (ce sont le boulevard René-Lévesque et la rue Sherbrooke qui le sont), ainsi que l'affirmation par la Ville de Montréal de l'importance de redonner de la place aux piétons réduisait d'autant les possibilités pour la ville centre de contester le projet.

Enfin, les populations résidentes possèdent comme ressource principale le nombre. Il faut, pour qu'un organisme citoyen accède à la représentativité et donne ainsi de la légitimité à ses demandes, qu'il représente un nombre suffisant de concitoyens. Dans le cas de la rue Sainte-Catherine, l'Association des résidents et des résidentes des faubourgs de Montréal (ARRFM) possède, par son ancienneté (2002), le statut d'interlocuteur recevable pour l'arrondissement. Il semblerait cependant, d'après notre conversation avec Lise Béland, que la réunion d'information soit le fruit de leur travail, et non celui de la volonté des porteurs du projet de créer un véritable processus de concertation. La population a seulement été informée de l'avancement du projet. La réunion d'information, qui a eu lieu au printemps 2008, a néanmoins permis aux personnes qui s'étaient déplacées d'exprimer leurs craintes. La SDC et l'arrondissement ont été en mesure de calmer ces craintes en formulant la mise sur pied d'une réglementation spécifique pour la période de piétonnisation. L'ARRFM a été impliqué dans des réunions hebdomadaires leur permettant de souligner les problèmes rencontrés à mesure que la piétonnisation s'étendait. Il ne semble cependant pas que l'ARRFM se soit particulièrement opposée au projet. Elle n'a donc pas mis en place de ressources particulières dans ce processus.

De leur côté, MRAV a été un acteur prépondérant dans le processus que nous avons étudié sur l'avenue du Mont-Royal puisque c'est lui qui ont proposé la piétonnisation. Dans

ce cas, les ressources mobilisées se sont concrètement matérialisées par la réalisation d'une pétition demandant l'ouverture d'un débat public sur la question de l'aménagement de l'avenue et qui a recueilli quelque 20 000 signatures. C'est donc l'appui du nombre qui a été recherché, afin de montrer la représentativité des idées de MRV auprès des citoyens de l'arrondissement. Ils ont également, dans la mesure de leur faible moyen, constitué des kiosques lors de fermetures de l'avenue pour les foires commerciales ainsi que des marches visant à rassembler les personnes favorables au projet. Les limites financières, techniques et de temps ont été défavorables à MRV par un rapport de force déséquilibré avec l'arrondissement et surtout avec la SDAMR qui ne leur ont jamais donné le statut d'interlocuteur crédible. MRV n'avait pas réussi, à l'époque, à trouver des appuis suffisamment importants pour atteindre une légitimité et une représentativité qui leur permettent de se faire entendre auprès des élus de l'arrondissement. Ils n'ont trouvé cette crédibilité qu'à travers Projet Montréal dont le candidat, Luc Ferrandez, a été élu en 2009 à la mairie de l'arrondissement du Plateau, et avec lequel certains membres de MRV étaient entrés en politique.

7.3. Leadership et rapport de force

La première question secondaire que nous nous proposons de traiter a été de savoir s'il existe un leadership fort qui a permis de mener ou de désamorcer les projets que nous avons étudiés ? En d'autres mots, où se situait le pouvoir dans les processus de piétonnisation analysés ? Nous lions le leadership au pouvoir car l'objectif poursuivi par les différents acteurs impliqués est d'acquérir le pouvoir, or, nous pensons que posséder le leadership permet d'accéder au pouvoir d'imposer son opinion.

L'implication du leadership dans l'accession au pouvoir de décision nous est apparue comme décisive dans nos recherches concernant les deux études de cas auxquelles nous nous sommes intéressés, celle de la piétonnisation estivale de la rue Sainte-Catherine et celle du conflit qui eut lieu à propos des options d'aménagement pour l'avenue du Mont-Royal.

Et comme nous l'avons souligné dans le cadre théorique, la prise de pouvoir peut se concrétiser par la prise d'une décision en faveur d'un projet, mais également par une décision

en défaveur du projet, voire par l'absence de décision. Dans ce cas, le sujet qui était abordé est tout simplement clos sans débat ni action.

Nous avons posé comme hypothèse que le leadership, dans nos deux études de cas, a été porté par les Sociétés de Développement Commercial (SDC). L'analyse de nos résultats semble cependant montrer que la question des rapports de forces dominant / dominé est cruciale pour comprendre les événements.

7.3.1. Le leadership de la SDC du Village

Dans le cas de la piétonnisation de la rue Sainte-Catherine, il est important de souligner la faiblesse de l'opposition d'une part, et les ressources mobilisées par la SDC qui ont permis de calmer les craintes d'autre part. Nous rappelons également le rôle des expériences de 2006 et 2007 comme points d'appui. Dans ce cas, le leadership que possède la SDC du Village semble jouer un rôle secondaire. C'est d'abord le rapport de force dominant, porté par l'arrondissement et la SDC, qui a permis la mise en place de la piétonnisation. Le projet résulte d'une demande formulée par la direction de l'arrondissement, qui possède, comme nous l'avons dit en 7.2.2.2. *Les ressources à disposition des arrondissements*, le pouvoir législatif et le pouvoir exécutif. C'est donc l'arrondissement qui possède le pouvoir sur la décision finale, ce qui n'est pas négligeable dans les rapports de force entre acteurs. La demande de piétonnisation estivale provient du maire lui-même. D'après Pinson (2009), les leaders politiques actuels se caractérisent par une légitimation acquise par les projets, ou *outputs*, c'est-à-dire, par le produit de l'action publique¹⁹⁶. Le soutien à un projet d'envergure, unique à Montréal par son ampleur, de plus en période préélectorale, par Benoît Labonté, semble cohérent avec la recherche de légitimité dont parle Pinson.

Soutenue dans le projet de piétonnisation par un acteur de poids, la SDC a ensuite su convaincre de l'intérêt que présente une fermeture estivale de la rue pour les commerçants comme pour les résidents. La capacité de légiférer sur le bruit extérieur lié aux terrasses ainsi que sur la présence des taxis a été un élément fondamental dans l'apaisement des craintes des

196 Pinson, Gilles. 2009. *Gouverner la ville par projet; Urbanisme et gouvernance des villes européennes*. Paris : Presses de Sciences Po.

résidents. Enfin, il semblerait que la faible opposition vienne principalement du fait qu'en dehors des quelques détaillants et de populations locales relativement marginalisées, le projet ne gênait personne.

7.3.2. Le leadership de la SDAMR

La SDAMR est une SDC ancrée dans son territoire depuis 1985. Sa longévité et la multiplication de ses actions illustrent cet ancrage. Elle dispose ainsi de la légitimité, de la visibilité et du poids nécessaire à un certain leadership. Par ailleurs, son directeur, Michel Depatie, occupe ce poste depuis maintenant 16 ans. Cette longévité et son caractère fort font de M. Depatie la personnification de la SDAMR. Elle a réussi à devenir une porte-parole visible et reconnue des commerçants de l'avenue, sa légitimité n'est pas remise en cause et une grande partie des commerçants se range derrière son avis. Elle est donc devenue une actrice incontournable pour toutes les problématiques qui concernent de près ou de loin les commerçants et sa capacité de mobilisation est très forte. C'est, par ailleurs, cet aspect que n'avait pas perçu MRAV avant de proposer leur plan de piétonnisation au public. Ils n'avaient pensé, à l'époque, qu'à convaincre l'arrondissement du bien-fondé de leur action en rassemblant une opinion publique favorable à leur projet (au travers des pétitions et différentes actions dont nous avons déjà parlé). D'après nos entretiens, l'absence de consultation de la SDAMR par MRAV est au centre des critiques, la SDAMR se serait alors sentie volontairement évitée. Néanmoins, il n'est pas certain qu'une telle consultation préalable aurait pu changer le cours des événements. Il ressort également de nos entretiens des tensions d'ordre presque personnel entre les différents acteurs. Les différentes personnalités impliquées dans le conflit semblent avoir des problèmes pour communiquer ensemble et le conflit en devient personnel et très émotionnel. Le refus de débattre de la question d'un réaménagement de l'avenue en rue piétonne s'est alors transformé en refus de débattre avec les citoyens de MRAV. Ainsi, notre analyse nous amène sur deux niveaux : celui du leadership que possède la SDAMR auprès des commerçants et d'une partie de l'opinion publique, et celui d'un rapport de force dominant qui provient des ressources

qu'elle possède : statut, légitimité accordée par la municipalité, finances, professionnalisation et accès au savoir.

7.4. Schématisation de l'analyse des deux études de cas

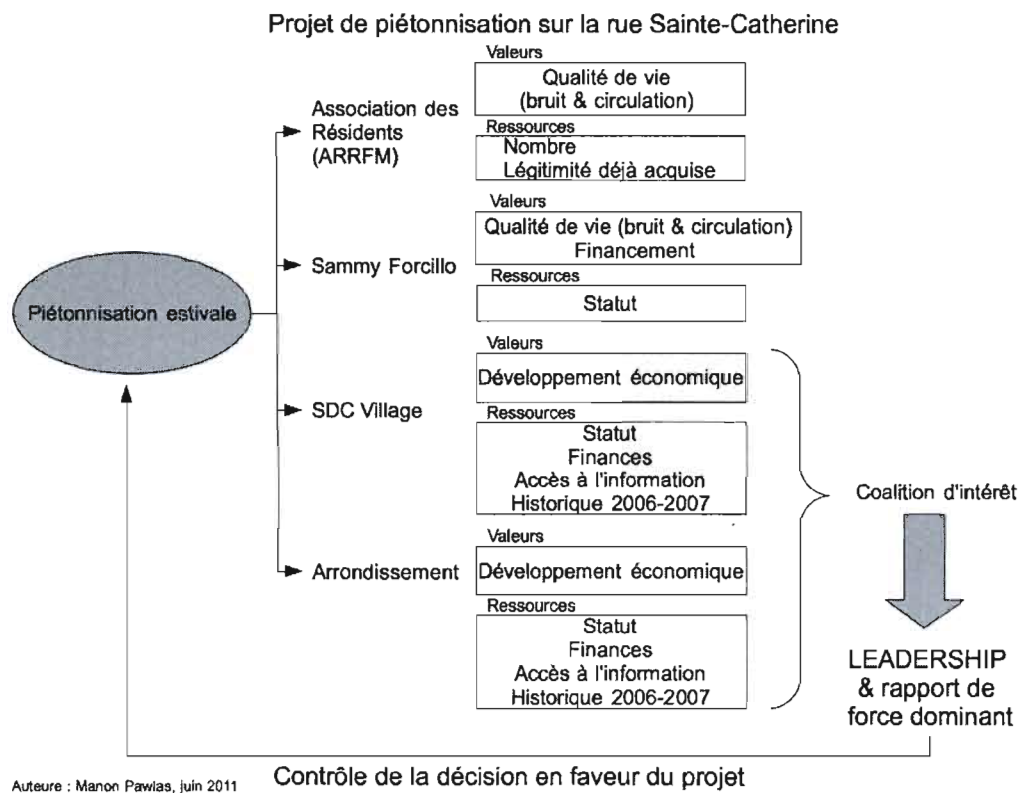
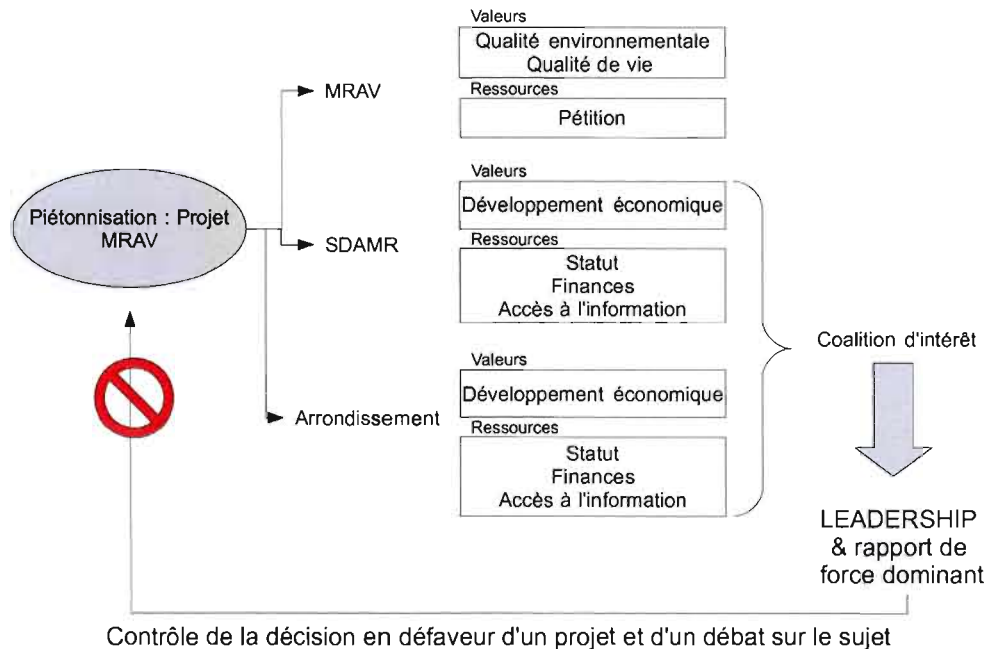


Figure 7.1 : Schématisation du processus de piétonnisation de la rue Sainte-Catherine

La figure 7.1 reprend de manière schématique et globale ce que nous venons d'analyser concernant le processus de piétonnisation de la rue Sainte-Catherine. Il permet de mettre en valeur la coalition d'intérêt formée par La SDC du Village et l'arrondissement Ville-Marie autour de valeurs et de ressources similaires. Cette coalition, doublée du leadership de la SDC et de l'absence d'opposition forte au projet, a créé un rapport de force dominant leur accordant le contrôle de la décision en faveur du projet qu'ils soutenaient.

Projet de piétonnisation sur l'avenue du Mont-Royal

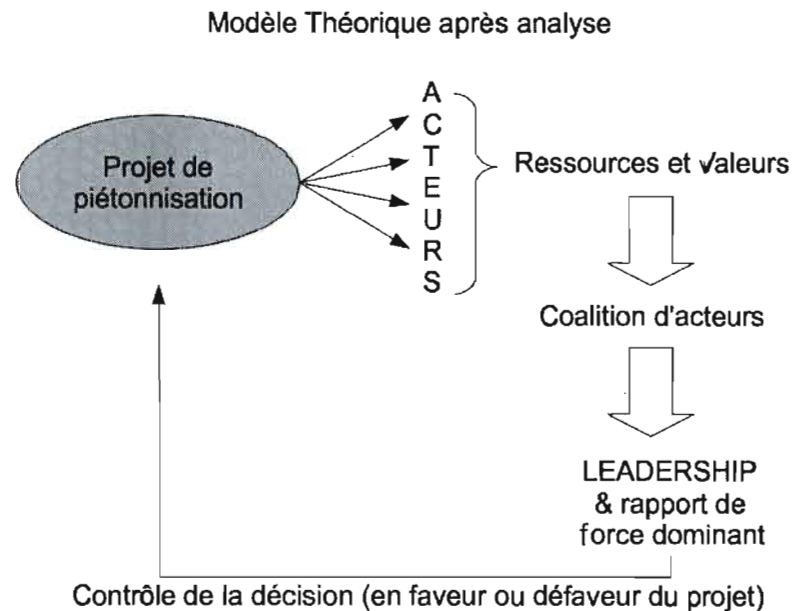


Auteur : Manon Pawlas, juin 2011

Figure 7.2 : Schématisation de l'évolution du conflit sur la piétonnisation de l'avenue du Mont-Royal

La figure 7.2 schématise également notre réflexion sur le conflit qui a opposé MRAV à la SDAMR et à l'arrondissement. Là encore, la SDC a fait preuve d'un leadership certain amenant les commerçants à s'opposer au projet. Des valeurs et ressources similaires ont amené à la création d'une certaine coalition d'intérêt qui, face au manque de soutien des citoyens de MRAV, a favorisé l'existence d'un rapport de force dominant pour la SDAMR et l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal. Ces deux acteurs, opposés au projet, ont ainsi empêché la constitution d'un véritable débat constructif sur le réaménagement de l'avenue du Mont-Royal en rue piétonne.

7.5. Modèle théorique après analyse



Auteure : Manon Pawlas, juin 2011

Figure 7.3 : Modèle théorique final

Enfin, la figure 7.3 récapitule de manière théorique nos conclusions en reprenant l'esprit du modèle théorique de départ, et en l'enrichissant de notre analyse des deux études de cas. Il met en lumière le rôle des ressources et valeurs dans la constitution de coalitions d'acteurs permettant de réunir leadership et rapport de force dominant (qui peuvent être portés par des acteurs différents). L'accès au pouvoir de décision permet ainsi à cette coalition d'acteur de prendre le contrôle de la décision qui peut être en faveur ou en défaveur d'un projet, comme nous l'ont montré nos études.

7.6. Étapes de mise en place d'un projet de piétonnisation

Nos recherches nous ont amenés à mettre en relief un certain nombre d'étapes qui apparaissent nécessaires ou conseillées pour la mise en place d'un projet de piétonnisation.

Tout d'abord, il importe de délimiter le secteur à piétonniser. Ce secteur visé ne doit pas être trop étendu. Cela permet de réduire les risques financiers, le nombre d'acteurs impliqués limitant ainsi une possible contestation. Il pourra être agrandi par la suite.

La mixité commerciale est un pré-requis à tout projet de piétonnisation. Cette mixité figurait dans la liste des facteurs, et non des pré-requis, dans le tableau récapitulatif 3.1 des critères de A. Fehr et P. Lewis. Le secteur doit être en santé, mais la mixité permet de répondre à des besoins nombreux et variés élargissant ainsi le spectre de la clientèle. Elle est donc nécessaire, selon nous, à la réussite d'un projet de piétonnisation. Cette mixité doit être pérennisée par un règlement contrôlant la multiplication des bars et restaurants, ainsi que des commerces de basse qualité. Tout projet de piétonnisation a donc besoin d'une analyse commerciale du secteur à piétonniser afin d'en faire ressortir les grandes tendances, les points forts et les points faibles.

La rue ne doit pas être un axe collecteur majeur et les rues autour doivent pouvoir, dans une certaine mesure, accueillir le flux ainsi redirigé. Même si une piétonnisation peut contribuer à des changements dans les habitudes de déplacement des populations, cela ne se fera pas du jour au lendemain et le nombre d'automobiles qui souhaiteront traverser le quartier sera le même, au moins au début de la mise en place du projet. Un projet de piétonnisation a donc également besoin d'une analyse de la circulation afin de connaître les impacts qu'aurait une fermeture de rue sur le trafic routier du secteur. Mais, en parallèle à ce projet, doit être menée une politique municipale de réduction de la dépendance à l'automobile. Cela passe, entre autres, par le développement de moyens nouveaux et existants de déplacements alternatifs à l'automobile. On soulignera donc l'importance de l'intégration du projet à un plan, une vision d'ensemble. Cet aspect de système avait été souligné par Michel Labrecque lors de notre entrevue. Les rues piétonnes ne sont pas, nous l'avons dit, des solutions miracles qui modifieront les habitudes de déplacement des populations concernées. En lien avec la nécessité d'une politique municipale de développement des modes de transports alternatifs à l'automobile, le projet de piétonnisation doit proposer une rue dont l'accessibilité est déjà très importante malgré la fermeture de rue ou doit créer cette accessibilité : multiplication des modes de transports actifs et collectifs et intermodalité.

La rue doit posséder, par ailleurs, un « plus » qui attirera, en fera une véritable

destination, car il ne se retrouve nulle part ailleurs (histoire, architecture, ambiance, commerces typiques, verdure, art, etc.). Les populations se rendront sur la rue pour jouir d'une offre unique, qu'elles ne pourraient pas trouver dans un autre secteur de la ville et surtout qui la distinguera des centres commerciaux. L'important est qu'un individu qui se trouve sur la rue piétonnisée doit immédiatement savoir où il se trouve. Se distinguer des autres rues de la ville et proposer une expérience qui n'existe pas dans les centres commerciaux de banlieue permet de créer une attraction importante, car unique.

Le rapport de force doit être équilibré ou en faveur de celui qui est favorable au projet. Comme nous l'avons étudié tout au long de ce mémoire, la prise de pouvoir lié à la possession du leadership est un élément très important lors de la mise en place d'un projet de piétonnisation. Il constitue une des clés de la concrétisation du projet. Lors de la proposition d'un projet de piétonnisation, il importe donc de bien évaluer ses atouts et soutiens, et d'élaborer un plan visant à les faire fructifier.

Les différents acteurs doivent être intégrés à la réflexion et non pas mis devant le fait accompli, grâce à un processus de concertation qui doit être mis en place. L'arrondissement est un acteur principal des processus d'aménagement puisqu'il en a la charge et possède le pouvoir de décision final. Les commerçants sont directement impliqués par les réaménagements, car l'accessibilité à leur commerce est un pré-requis à leur fonctionnement. Nous l'avons vu dans les deux cas étudiés, les commerçants s'impliquent dans l'embellissement et l'animation de leur quartier, à travers le travail de leurs SDC. Les citoyens sont souvent encore oubliés dans l'élaboration des projets. Pourtant, clients et usagers sont ceux qui décideront, par leur comportement, de la réussite ou de l'échec d'un projet : des réunions publiques peuvent être organisées, ainsi que des sondages et des forums de discussions. Les résidents devraient également posséder un droit de regard particulier concernant les aménagements de leur quartier, car cela affectera leur quotidien. Enfin, les groupes de pression, environnementaux, de protection des consommateurs, etc. peuvent être intégrés dans le processus de réflexion, car ils peuvent l'enrichir grâce à leurs sensibilités particulières. Ils devraient, tous ensemble, participer à l'élaboration du plan.

Enfin, un organisme doit être mis en place pour représenter l'ensemble des places d'affaires, des résidents et de l'administration afin de gérer l'espace public ainsi créé et de

mettre en place une véritable politique de communication, de marketing et d'animations. Il y a un besoin de gestion, de cohésion et de communication. Annette Fehr avait déjà souligné ce besoin lors de ses recherches en observant leur impact positif dans des projets de piétonnisation aux États-Unis. Les deux derniers éléments ne sont pas absolument nécessaires à la mise en place d'un projet de piétonnisation, mais ils concernent la viabilité de celle-ci

PRÉ-REQUIS	
Mixité commerciale	Offre de commerce nombreuse, variée et active ⇒ Analyse commerciale ⇒ Règlementation pour la pérenniser
Circulation transférable	Pas d'axe majeur et possibilité de transférer le trafic ⇒ Analyse de la circulation ⇒ Intégration dans un plan d'ensemble de réduction des déplacements motorisés
Forte accessibilité	Modes de déplacements variés et efficaces ⇒ Analyse de l'accessibilité en transports collectifs et actifs
Mixité et intégration des fonctions	Secteur vivant en tout temps
Être ou en faire une destination	Présence d'éléments uniques, non reproductibles, créant une démarcation par rapport aux autres rues : éléments architecturaux, historiques, une ambiance, des commerces typiques ⇒ Répertoire et évaluer les éléments attractifs
Rapport de force en faveur du projet	Accession aux atouts et leadership permettant la prise de pouvoir et de décision ⇒ Répertoire et évaluer ses atouts ⇒ Développer ses appuis
FACTEURS	
Concertation entre les acteurs	Prise en compte des différents acteurs concernés : ⇒ réunions, communications, réunions publiques et participation citoyenne, sondages
Densité urbaine forte	Augmente la clientèle potentielle
Organisme de gestion du secteur piétonnisé	Développement ou création d'un organisme dédié à la mise en place d'actions concertées et une gestion cohérente et efficace de l'espace une fois piétonnisé
Diversité visuelle	Par un grand nombre de détails (architecture, vitrines, etc.) et une longueur des vitrines faible = participe de l'attraction du territoire

CONCLUSION GÉNÉRALE

Nous avons mené nos recherches dans l'optique de comprendre les raisons du déroulement et de l'issue des événements entourant deux projets de piétonnisation différents à Montréal : le projet de piétonnisation de l'avenue du Mont-Royal proposé par Mont-Royal-Avenue-Verte et celui de la piétonnisation estivale de la rue Sainte-Catherine soutenu par l'arrondissement et la SDC du Village. Nous avons travaillé avec, comme angle d'approche, celui des conflits dans les projets d'aménagement et de transports. Nous nous sommes particulièrement intéressés aux problématiques de la mobilité durable, du leadership et des rapports de forces dans les conflits de politiques publiques. Nous avons établi une liste de valeurs et ressources reliées aux différents acteurs que nous avons repérés. Ces valeurs et ressources constituaient, selon nos hypothèses, le moyen d'accéder à la légitimité, et ainsi, au leadership permettant la prise de décision finale en faveur de son opinion. Nos recherches nous ont cependant montré que le leadership n'était pas nécessairement la seule clé d'interprétation des événements, mais qu'il était complété également par les rapports de forces qui s'établissent entre les acteurs et qui sont souvent déséquilibrés. Afin de vérifier nos hypothèses, nous avons rencontré différents acteurs impliqués dans les deux processus étudiés. Nous regrettons cependant de ne pas avoir rencontré de commerçants en dehors des SDC. En effet, nous nous sommes rendu compte trop tard du désaccord qu'il pouvait exister entre l'opinion clamée par les SDC et ce que pensent réellement les commerçants. Ceux-ci, du fait de la variété des commerces présents, proposent des analyses et des opinions variées de la situation. Il aurait été ainsi préférable d'obtenir différentes positions. Une contrainte de temps, liée à une contrainte financière, ne nous permet pas d'obtenir davantage d'informations que ce que nous avons pu lire dans la presse d'actualité. Avec davantage de temps, nous aurions également essayé de rencontrer d'autres acteurs impliqués, comme Helen Fotopulos, Benoit Labonté, ou des personnes travaillant directement avec eux lors des processus étudiés, ainsi que d'autres associations de résidents.

Les résultats de nos recherches nous amènent à entrevoir la relation de pouvoir qui existe entre les différents acteurs et les capacités différentes qu'ils ont pour mener à bien leurs projets et atteindre leurs objectifs. Dès le départ, certains acteurs possèdent des ressources

telles que le rapport de force est déséquilibré, principalement le statut et les financements. Nous avons pu nous rendre compte de l'importance de la légitimité et de la représentativité des acteurs dans l'optique d'une prise en compte de leur opinion. L'institutionnalisation provoque le déséquilibre des forces en présence et réduit ainsi la possibilité d'expression pour les organismes communautaires, et d'autant plus pour les citoyens isolés. La constitution de coalition semble être inévitable pour accéder à la prise de parole. Nos deux études de cas ne nous ont pas permis d'établir, de manière certaine, le leadership comme élément décisif, influençant l'évolution et l'issue d'un conflit concernant l'établissement d'une rue piétonne, car il semblerait qu'un rapport de force déséquilibré puisse également agir comme facteur d'accession au pouvoir de décision. Il serait donc nécessaire d'analyser un certain nombre d'autres projets de piétonnisation, qu'ils soient des succès, des échecs, ou même qu'ils aient été abandonnés avant même d'être essayés.

Ainsi, si cela était à refaire, et si nous avions plus de temps, nous aurions multiplié les entrevues afin d'approfondir notre connaissance des événements et des systèmes d'acteurs. Nous aurions également aimé prendre en compte plus que ces deux cas d'études ce qui aurait permis de multiplier les points de comparaison et d'approfondir ainsi notre analyse. Nous aurions aussi approfondi notre connaissance des actions des groupes communautaires, que ce soit les regroupements citoyens ou les groupes environnementalistes, leurs implications et interventions lors des propositions de piétonnisation pour la rue Sainte-Catherine et pour l'avenue du Mont-Royal. En effet nous avons peu considéré leur action, qui nous a semblé faible, mais qui mériterait certainement d'être étudiée. Enfin, nous aurions aimé approfondir le fonctionnement des SDC afin de mieux comprendre la légitimité que connaissent ces organismes aux yeux des commerçants eux-mêmes, de quelle manière ils influencent leurs opinions et quelle représentativité ils ont réellement.

Enfin, les événements liés à la tentative de piétonnisation de la rue Masson ont jalonné notre recherche. Aujourd'hui rejetée par un vote des commerçants, malgré les concessions qu'offrait François Croteau, le maire de l'arrondissement Rosemont-La-Petite-Patrie (construction d'un stationnement étagé, passage du bus sur l'artère, etc.), la piétonnisation estivale de la rue Masson devait répondre à un besoin d'apaisement de la circulation et contribuer au dynamisme économique de la rue. Alors que, suite aux concessions du maire, le

projet de piétonnisation était soutenu par le conseil d'administration de la SDC de la rue Masson, les commerçants ont tout de même refusé de tenter l'expérience, considérant que les risques étaient trop importants. Nous ne l'avons pas étudié en profondeur, mais il serait intéressant d'analyser ce cas récent, qui montre qu'un projet soutenu par l'arrondissement et par la SDC (quoique tardivement) peut ne pas se réaliser. Dans le cas de la rue Masson, le rapport de force ne semble pas s'établir comme dans nos exemples, et l'absence de leadership à la SDC pourrait expliquer le refus massif des commerçants (55 votes contre, 11 votes pour).

Selon Sylvie Miaux (2008)¹⁹⁷, la marche a perdu de son importance avec la diversité des modes de déplacement. Outil de réflexion pour Aristote ou moyen de se montrer en public au XVIII^e siècle, la marche urbaine a perdu de son importance dans les projets d'aménagement. Elle demeure pourtant un important moyen de déplacement et/ou de loisir, et tous les déplacements commencent et finissent par un trajet à pied. La marche urbaine permet aux habitants d'une ville de s'y inscrire, et ainsi, de s'approprier leur environnement. Les piétons ne sont pas de simples usagers (des usagers de second rang généralement), mais bien des acteurs de leur environnement. Le déplacement des piétons ne doit pas être vu comme le simple trajet d'un point A à un point B dont le seul facteur pris en compte est sa rapidité, son efficacité, mais une réelle expérience humaine, alliant surprise et éducation (par l'art notamment), basée sur un principe de déambulation, de découverte de son environnement direct et donc d'un enrichissement de la population par des espaces ouverts sur la rencontre et la sociabilité. Cette vision de ce que doit être l'expérience de piéton nous conforte dans l'idée qu'il est nécessaire de faire davantage de place au piéton qui, dans le contexte nord-américain, est relégué loin derrière l'automobile. Nous insistons également sur la nécessité de l'aménagement intégré à son environnement et d'une vision globale de la ville afin de relier les différents quartiers. L'aménagement des espaces piétons doit être pensé comme un itinéraire adapté aux usages variés qui sont la caractéristique des grandes métropoles d'aujourd'hui et non pas seulement comme un moyen de développement économique comme c'est le cas dans la plupart des aménagements piétonniers, en particulier pour les rues piétonnes.

197 Miaux, Sylvie. 2008. « Le piéton: un acteur privilégié de l'espace public barcelonais », Cahier de géographie du Québec, vol.52, n°146, p.175–190.

ANNEXES

Annexe A

Compte-rendu : Entretien avec Owen Rose 25 novembre 2010

Membre de Mont-Royal Avenue Verte (MRAV) et architecte.

Le projet MRAV existe encore dans le sens où le projet existe encore à la Mairie.

C'est encore officieux, mais l'OPCM organisera au printemps prochain une audience publique afin d'établir une vision et les finances pour Mont-Royal.

Il est prévu pour l'instant de fermer à la circulation les tronçons Papineau/de Lorimier et devant la station de métro.

Les commerçants savent que cela va arriver, ce qu'ils essaient de faire c'est un cadrage des opérations à venir, suivant l'exemple de Copenhague qui a évolué vers la piétonnisation par tronçon.

Pourquoi le projet MRAV ?

Cela est parti d'un constat : il fallait faire quelque chose pour la rue, il y avait des problèmes (trop de circulation qui gâchait la qualité de vie... + effet Kyoto). MRAV souhaitait la tenue d'un débat public.

Problème avec l'opposition :

Ce fut un conflit personnalisé. Helen Fotopulos et Michel Depatie n'aimaient pas les personnalités des citoyens qui avaient monté le projet MRAV. H. Fotopulos était nouvellement mairesse. Elle a suivi une stratégie qui consistait à laisser le mouvement s'essouffler tout seul. Mais cela n'a pas marché (pour preuve, Projet Montréal a récupéré le siège de maire).

Dès le début, les commerçants ont été contre le projet. M. Depatie a tout fait pour discréditer le mouvement et faire pression sur H. Fotopulos. La SDC souhaite tout contrôler sur l'avenue du Mont-Royal, donc ça a été une lutte de pouvoir pour définir une légitimité de ce pouvoir : qui définit les orientations pour Mont-Royal ? M. Depatie a une personnalité forte et il veut tout contrôler. Il y avait aussi un problème d'iniquité, car la SDC comprend plusieurs personnes payées à temps plein pour travailler sur les dossiers, tandis que les citoyens de MRAV n'étaient que des bénévoles qui étaient occupés par d'autres choses (ils n'étaient pas des experts, mais ils ont fait beaucoup de recherche, et ils se sont notamment beaucoup inspirés de Gehl).

C'est devenu une lutte de pouvoir puis une lutte politique pour aboutir à l'élection de Projet Montréal.

MRAV est allé voir les quelque 500 commerçants de l'avenue et après environ trois ans de sensibilisation, il résulte que, selon MRAV, 1/3 des commerçants sont contre un projet de piétonnisation, 1/3 sont indifférents et 1/3 sont pour (statistiques informelles).

Pour beaucoup de commerçants indépendants, il y a une peur du changement et une faible connaissance du sujet. Si la SDC, qui est là pour défendre les commerçants, leur dit que la piétonnisation est mauvaise, alors, c'est qu'il faut s'y opposer.

Les bars de destination (c'est-à-dire qui attirent une population qui vient de l'extérieur du plateau) sont un lobby fort dans la SDC et ils sont contre tout projet qui retirerait les automobiles de l'avenue.

Owen Rose :

« Il est connu que 80 % des gens viennent à pied ou à vélo ou en transport collectif »

« Je souhaite croire que les gens s'adaptent pour le mieux »

D'un côté, il y aurait le problème soulevé de l'embourgeoisement alors que pour les commerçants cela ferait périlcliter la rue. Donc les deux extrêmes sont pointés du doigt.

La couverture médiatique n'était, selon Owen Rose, *« pas si pire »*.

La CDEC Plateau/Centre-Sud, qui est un organisme neutre dans le conflit et qui comprend dans ses membres les trois parties (commerçants, administration et citoyens), a voulu mettre en place un forum en 2005 avec la participation de tous ainsi que celle d'experts. La SDC et H. Fotopulos se sont exprimés contre. Il n'y a donc pas eu de forum.

Il y a néanmoins eu une audience publique sur le Plan d'Urbanisme en 2003, et une vers 2007/2008 sur le plan de déplacement urbain. Celles-ci ont montré que la population voulait *« faire de quoi »*.

Le débat s'est retrouvé très vite polarisé : pour ou contre le projet, ne donnant pas lieu à un véritable débat et donc à rien de constructif.

Si c'était à refaire ?

Il faudrait contacter les commerçants plus tôt, car ils ont eu le sentiment d'être insultés parce qu'on ne les avait pas consultés. Mais cela s'explique par l'ignorance de MRAV qui n'avait pas vu le pouvoir des commerçants et la personnalité de M. Depatie et qui souhaitait juste faire une proposition pour mettre la question d'un réaménagement de Mont-Royal sur la place publique. Mais peut-être la SDC se serait-elle accaparé l'idée pour en faire ce qu'elle souhaitait, laissant les citoyens de côté.

À noter que le service de bus sur l'avenue est le plus lent du réseau (dixit la STM).

En 2002, la piétonnisation était une idée (trop) neuve. Maintenant elle a fait son chemin.

Ce qui n'a pas aidé était aussi la tension entre H. Fotopulos et Claude Mainville (porte-parole de MRAV).

Concernant Projet Montréal :

La piétonnisation n'a pas été dressée comme idée principale/centrale du parti pour ne pas mettre en avant un projet polarisant et pour montrer qu'ils ont de nombreuses autres idées (Ne pas cristalliser le débat sur cette question).

Concernant la rue Sainte-Catherine :

Owen Rose aime le projet.

Il voudrait une piétonnisation de Papineau à Atwater. Sainte-Catherine est la rue de Montréal la plus parfaite pour un tel projet : on n'y va pas pour stationner et les trottoirs sont bondés.

Concernant le Village, le projet attire davantage de monde que la population gaie exclusivement. Les animations et décorations sont une très bonne idée.

O. Rose souligne qu'il y a la possibilité de zonage pour ne pas refaire un Prince-Arthur. Par exemple sur l'avenue du Mont-Royal, il y a interdiction d'installer un resto-bar à moins de 25 m d'un autre. Cela permet une protection des commerces de proximité et bloque les loyers.

Il faut avoir la volonté de trouver une solution et celle-ci existe à la mairie aujourd'hui.

Annexe B

Compte-Rendu : Entretien téléphonique avec Lise Béland 1er décembre 2010

Membre du CA de l'Association des Résidents des Faubourgs de Montréal.

La réunion des résidents a été faite à l'initiative de Lise Béland (« j'ai téléphoné à tout le monde »).

Beaucoup de monde présent.

Des craintes y ont été formulées.

Ils ont été écoutés : la réglementation sur le bruit (aucune musique sur les terrasses), la présence policière (qui passe voir les propriétaires pour leur rappeler la réglementation), la réglementation sur les taxis.

Les deux premières années, sous le maire Labonté, il y avait réunion organisée chaque semaine avec les policiers et un représentant de l'association des résidents pour discuter de la semaine et des réajustements à faire.

Depuis, avec le maire Tremblay, il n'y a eu aucune réunion à l'été 2010.

Lise Béland parle d'un cadre de vie très bon grâce à la réglementation sur le bruit, mais sans, cela aurait été l'enfer.

→ Prise en compte des résidents dans la mise en place du projet. Respect de leur tranquillité.

Annexe C

Entretien avec Paul Lewis
3 décembre 2010

Professeur, Institut d'urbanisme, Université de Montréal
Directeur de l'Observatoire SITO du développement urbain et immobilier

La question de la piétonnisation qui nous concerne n'est pas seulement une question d'acteurs. Le projet proposé était bancal et la question de l'accessibilité est très importante aussi.

Labonté est un acteur fondamental. Il a imposé à Tremblay le projet de piétonnisation de Sainte-Catherine « *pour l'emmerder* » (opposition politique). Il n'y a pas vraiment d'études qui ont été faites avant de mettre en place le projet. À la Ville, on traînait des pieds, la SDC avait mentionné la possibilité d'une telle piétonnisation, mais rien de concret. Labonté a fait le pari que cela fonctionnerait et cette piétonnisation sert maintenant de modèle. Labonté était un acteur qui avait la capacité d'imposer un projet.

Pour la rue Mont-Royal, il y a eu une énorme mobilisation. La pétition qui a réuni 18,000 signatures n'a pas d'équivalents.

Les commerçants et l'arrondissement du Plateau sont pour des mesures en faveur d'une réduction des voitures sur Mont-Royal, mais ils étaient en désaccord avec le projet tel qu'énoncé. Le groupe MRAY n'a pas convaincu.

Il y a dans le projet un problème de longueur : 3km, de la maison de la presse (à vérifier) à du Parc. De plus, les images qui circulaient montraient un tramway alors que ce projet n'a pas de sens, car il n'y a pas assez de clientèle sur la ligne pour justifier un tel projet. Mont-Royal n'est pas prioritaire dans les projections de probables tramways à Mtl. Il serait déjà davantage justifié sur St-Joseph. Aussi, il n'y a pas d'intérêt commercial sur toute cette longueur. La partie à l'ouest de St-Denis est fragile (moins depuis récemment, mais encore trop fragile). Et avoir un tram ou pas, cela change tout sur une telle longueur.

Il y avait une ambiguïté sur la pétition : les gens signaient pour demander un débat/étude, mais MRAY disait ensuite que les gens demandaient une rue piétonne. Il y a un problème à présenter les deux aspects : demande d'étude + proposition de projet.

Les piétonnisations sont des projets populaires dans les années d'après-guerre. Elles avaient pour objectif de revitaliser les artères commerciales et redonner de l'espace aux piétons après l'hégémonie de l'automobile. Mais dans au moins 50 % des cas, ces rues piétonnes n'ont pas fonctionné. Parfois, elles devenaient des urinoirs, étaient squattées par les SDF (exemple de la rue Rido à Ottawa).

Le concept de rue piétonne est vertueux, mais il y a un problème économique.

La rue Mont-Royal a une importance régionale. Elle a un besoin de diversité et celle-ci est permise par les gens qui y viennent en automobile de l'extérieur du Plateau. De plus, les bars ne peuvent pas vivre juste des gens qui viennent à pied.

Dans le projet, il y a également un problème lié à la fermeture des rues transversales.

Un exemple de rue piétonne qui fonctionne très bien est à Burlington, Vermont. Il y a des rues traversantes et surtout beaucoup de stationnements à proximité (pas de transport en commun dans cette ville).

La forte densité sur le Plateau occasionne un problème de stationnement.

Les artères commerciales sont fragiles. Les trois qui fonctionnent le mieux à Montréal sont sur le Plateau car il y a 100,000 personnes qui vivent à distance de marche de ces artères.

Il ne faut pas oublier que des habitants du Plateau vont faire leurs courses ailleurs, par exemple au Carrefour Laval.

Il y a un besoin d'une clientèle élargie pour des commerces divers. Déjà sur Mont-Royal des biens sont absents : les vêtements autres que les friperies ou encore pour la quincaillerie.

Enfin, il y a pour Mont-Royal un problème d'accessibilité. Le Village est situé à proximité de Berri-Uqam qui est en position centrale par rapport à tout Montréal. Mont-Royal n'est pas au centre-ville, ce n'est pas une zone de convergence. Il faut penser aux personnes à mobilité réduite, personnes âgées, mais également les personnes handicapées.

Mont-Royal n'est pas une rue de transit. Les gens s'y promènent également en voiture, dans le but d'être vus. Tous les gens du Plateau ne vont pas sur Mont-Royal à pied.

Il y a un problème de l'esthétique : celle de Ste-Catherine est « *moche* » (aménagements, barrières, etc.). Les espaces publics sont peu valorisés en Amérique du Nord, contrairement à l'Europe. Il n'y a donc pas d'effort sur l'esthétique de ces espaces.

Un bon exemple : la Place Jacques-Cartier : c'est une zone de rencontre (*woonerf*). Les automobiles sont tolérées, mais doivent s'adapter aux piétons. L'aménagement de la place fait qu'instinctivement l'automobiliste sait qu'il doit faire attention, n'est même pas sûr d'avoir le droit d'être là.

Annexe D

Entretien avec Michel Depatie mardi 14 décembre 2010

Directeur général de la Société de développement de l'avenue du Mont-Royal (SDAMR)

- Quels sont votre formation et votre parcours professionnel avant d'être le directeur de la SDC Mont-Royal ?

Beaux-Arts/Cinéma. Il a été réalisateur et dans la communication.

- Pouvez-vous me parler de l'avenue du Mont-Royal comme axe commercial ?

Il y a trois rues comme celle-ci à Montréal (et PAS Sainte-Catherine) : Wellington, Ontario et Mont-Royal. Ce sont d'anciens cœurs de villages. Elles se sont développées dans les années 20 et ont été très importantes dans les années 40. Sont densément peuplées. Mont-Royal a perdu 60.000 habitants depuis les années 60 (à cause de l'étalement urbain). Ces rues avaient et ont encore une aura régionale (aujourd'hui, 40 % de la clientèle vient de l'extérieur du quartier).

L'achalandage sur la rue s'est accru. Depuis 95, 25 M\$ ont été dépensés pour l'aménagement de Mont-Royal et pour son esthétique (des prix ont été gagnés)

- Quels sont les projets actuels de la SDC ?

La SDC demande depuis plusieurs années une réflexion sur l'aménagement de l'avenue. Ils ont fait un Plan directeur d'aménagement sur Mont-Royal. La SDC souhaite qu'il y ait moins d'automobiles sur l'avenue, mais il y a eu une radicalisation avec MRV qui proposait une réflexion de « néophyte » (ces gens n'y connaissent rien et affirment des choses qui sont en fait fausses et infondées). Le plan directeur a permis l'introduction des terrasses (« les plus belles à Mtl »).

Il y a eu une rencontre avec l'administration en début d'été, mais l'administration travaille seule (Projet Montréal).

Il y a besoin d'investissement AVEC consensus.

- Dans le mémoire présenté en 2008 pour le PDU, vous proposiez d'accorder plus de place aux piétons, notamment avec la piétonnisation d'un tronçon entre Papineau et de Lorimier, l'élargissement des trottoirs pour un bloc sur quatre, ainsi que pour faciliter la traversée des piétons aux intersections. Qu'en est-il de ces propositions aujourd'hui ?

Concernant le tronçon Papineau/De Lorimier : c'est un secteur plus local où il est donc plus facile d'instaurer ce type d'aménagement. On ne parle bien sûr pas d'une piétonnisation à l'année, mais pour des fins de semaine par exemple et l'été, car l'hiver ce n'est pas envisageable.

Il existe un problème entre Saint-Denis et Saint-Laurent, car les trottoirs sont trop étroits, on y trouve des espaces vacants et des commerces tels ceux d'automobiles. De plus, il y a là une très vieille trame urbaine (de très vieux bâtiments peu entretenus).

En Europe, on réduit l'emprise des automobiles dans les centres-villes, mais de grands stationnements souterrains sont construits et les systèmes de transports collectifs sont développés. Les défenseurs de la piétonnisation prennent des exemples à l'étranger, mais n'indiquent pas que le contexte est différent (par exemple la présence de grand stationnement à proximité des rues piétonnes)

- Vous dites : « *des projets-pilotes impliquant des mesures légères pourraient servir d'amorce à court terme pour chacun des projets de piétonnisation* ». Vous préconisez donc la stratégie des petits pas ?

Depatie préconise surtout « pas de précipitation ». Il y a un besoin préalable d'études, d'une expertise et de concertation. La SDC veut une rue du XIXe siècle. À l'époque, Michel Labrecque (conseillé à l'arrondissement, maintenant à la direction de la STM) avait cette vision.

- Pouvez-vous me parler de l'ancienne mairesse Helen Fotopulos ? Quelles étaient ses positions par rapport au développement et à l'aménagement de l'avenue Mont-Royal ?

C'est elle qui a produit le PDU avec comité et consultation (le premier à Mtl). Michel Labrecque était à ses côtés. Labrecque est un homme pragmatique qui regarde les impacts. Mais il n'y avait pas vraiment de contact entre H. Fotopulos et la SDC.

- Un groupe de citoyens regroupés au sein de Mont-Royal Avenue Verte a provoqué un vif débat entre 2002 et 2006 à propos du réaménagement de l'avenue Mont-Royal en voie piétonnière. Pouvez-vous me raconter ce qui s'est passé et comment l'avez-vous vécu ?

C'était un projet porteur d'un rêve, mais complètement irréaliste. Ils ne sont pas venus discuter avec les commerçants, mais sont tout de suite allés dans la rue avec leur pétition. Il faut un travail d'ingénieur. On ne peut pas supprimer l'auto s'il n'y a rien de fait pour que les gens puissent avoir une alternative à l'auto. S'ils ont récolté 20.000 signatures, c'est parce que les gens sont préoccupés par les questions relatives à l'environnement. Surtout dans ce quartier, les gens sont très scolarisés (parmi les plus scolarisés de Mtl), ils sont principalement sociodémocrates et rêvent d'une ville plus agréable. Mais ces 20.000 signatures ont été récoltées en deux ans, à titre d'exemple, les 26.000 signatures contre la hausse du stationnement ont été récoltées en 15 jours simplement en posant la pétition dans les commerces.

L'idée d'un réaménagement est bonne, mais la proposition de MRV était trop radicale et pas réaliste. 25 % des clients totaux viennent en auto. De plus, on ne peut pas demander un débat en venant avec proposition aussi radicale. Ils sont partis à l'envers, il faut d'abord faire une consultation de la population et demander une expertise, une étude du territoire, il faut venir avec un plan, un programme, mais pas un projet tout prêt. (Venir avec des concepts, un schéma directeur ?).

L'administration actuelle impose des solutions sans consultation → la population va en avoir marre. Maintenant ils ont un certain pouvoir pour imposer, ce qu'il n'avait pas avec MRV.

Concernant Sainte-Catherine, c'est selon la SDC (selon M. Depatie ?) un échec. Il n'y a que des bars et ce sont les seuls à tirer profit de l'événement, et les aménagements ne sont pas esthétiques (il y a un début d'amélioration de l'esthétique des espaces publics avec la Maison

du Design). La piétonnisation fragilise la mixité commerciale. Elle provoque un trop grand achalandage touristique. Déjà du commerce de proximité a fermé.

Il y a besoin d'un moratoire et d'un contingentement des bars et restaurants. Il y a eu une volonté de concentration, par le passé, des bars et resto sur les artères commerciales. (Mauvaise idée donc.) Maintenant, sur Mont-Royal et Saint-Laurent, les restaurants doivent être espacés de 25 m.

Sainte-Catherine aurait pu être un bon projet, mais cela n'a pas été fait avec soin. Les avantages de Sainte-Catherine par rapport à Mont-Royal : 3 stations de métro, une mixité commerciale qui n'est déjà plus de proximité donc l'impact est moindre, les commerces qui en souffrent changeant leur offre afin de viser la population touristique. Si on ferme Mont-Royal, elle va devenir touristique ce qui pose la question d'accepter le bruit, etc. qui y est lié.

Il se pose beaucoup la question du transport en commun.

Il serait peut-être possible de rendre Mont-Royal à sens unique vers l'est. Il faudrait également étudier la possibilité d'installer des stationnements en périphérie (= vers la voie de chemin de fer vers Rosemont) et de relier les différents axes commerciaux (Saint-Laurent, Saint-Denis, Mont-Royal) avec une navette gratuite.

Le problème est aussi qu'il y a trop de voitures dans le quartier. Si 50 % des habitants n'ont pas de voitures, la densité fait qu'il y a quand même 32.000 automobiles.

Annexe E

Entretien avec Bernard Plante 20 janvier 2011

Directeur général de la Société de Développement Commercial du Village

Formation/Parcours professionnel : Bacc. Administration et Avocat. A été gestionnaire dans des banques et procureur de la Couronne.

Les SDC sont prévues par une loi provinciale. Les commerçants qui se trouvent sur le territoire d'action de la SDC sont obligés d'en être membres. Ils paient leur part en fonction de la valeur de l'édifice dans lequel ils sont installés. C'est la Ville qui touche les redevances et qui les transfère en totalité à la SDC. Celle-ci n'a donc pas de problème de recherche de financements.

Le territoire de la SDC du Village est la rue Ste-Catherine de Berri à Cartier, la rue Amherst aux abords de la Ste-Catherine, ainsi que la Place Dupuis.

Il y a des assemblées générales (AG) tous les 6 mois. Le CA est formé de 8 commerçants (élus par l'AG) et un membre de l'administration municipale.

Caractérisation de la rue Ste-Catherine : le Village gai. Elle attire une clientèle gaie internationale.

Le quartier s'est créé à l'époque du maire Drapeau, lors de l'arrivée des J.O. à Montréal. Le maire souhaitait « nettoyer » le centre-ville pour la venue des touristes. Après avoir envoyé la police dans les différents établissements gais disséminés un peu partout dans le centre-ville, ces derniers ont eu l'assurance d'être tranquilles s'ils se déplaçaient vers le quartier pauvre Centre-Sud. Les propriétaires d'établissement gai ont ainsi racheté et rénové les bâtiments de la rue Ste-Catherine dans le secteur que l'on connaît depuis comme le Village gai. Véritable ghetto, repli des communautés gaies sur elles-mêmes pour leur sécurité, le Village s'ouvre aujourd'hui à tous (« la société s'est ouverte à ces communautés, à elle se s'ouvrir maintenant à la société »).

Le projet de piétonnisation :

Elle a débuté avec les Outgames en 2006. La rue a été piétonnisée par souci de sécurité au vu du monde qui était là. Cette fermeture de la rue a permis à l'offre commerciale de croître grâce aux terrasses ainsi ouvertes.

En 2007, fermeture pendant 6 fins de semaines.

En 2008, à la demande de l'arrondissement, piétonnisation pendant deux mois.

La rue Ste-Catherine a servi de laboratoire de test (technique entre autres).

Le quartier attire de nouveau beaucoup les homosexuels, alors que le quartier était boudé (la communauté gaie s'est déplacée sur le Plateau). De plus, le monde attire le monde (voir et être vu entre autres).

À l'automne 2007, la SDC voulait une entente tripartite. La mise en place du projet de piétonnisation constituait le premier projet entre les commerçants et les résidents. Il y a beaucoup de résidents sur Ste-Catherine même, au 2e et 3e étage.

Avec le recul, Bernard Plante pense que c'était une bonne idée de la part des résidents de demander qu'il n'y ait pas de musique sur les terrasses, car sinon cela aurait été l'enfer.

Concernant les réunions avec les résidents, l'administration et la police qui n'ont plus eu lieu cet été, il n'était pas nécessaire, selon B.P., de continuer à faire des réunions toutes les semaines. Lorsqu'il y a une question à résoudre, ils se téléphonent.

Concernant Sammy Forcillo, celui-ci n'aimait pas l'ancien maire Labonté, ainsi, quoique propose ce dernier, Sammy Forcillo était contre. Il s'est donc opposé au projet de piétonnisation. Les deux dernières années, il a cependant toujours voté pour la piétonnisation.

Concernant les avis contre le projet : Il y a toujours une peur de l'inconnu et la ville américaine a été construite pour l'automobile.

Ainsi, pour Bernard Plante, l'avenue du Mont-Royal devrait être piétonne, mais ce sont les commerçants qui sont contre. Selon lui, l'avenue Mont-Royal dispose d'une densité bien plus élevée que Ste-Catherine et le problème de n'avoir qu'une station de métro n'en est donc pas réellement un.

À noter que la SDC du Village n'existe que depuis 5 ans alors que la SDAMR depuis une vingtaine d'années.

Ce sont les commerces de détail qui ont le plus de problèmes de visibilité, mais il ressort de la dernière étude que 80 % sont pour la reconduction de la piétonnisation. Pour Bernard Plante, il faut que ceux-ci profitent du fait que la clientèle est là, dans la rue, attirée par la piétonnisation, pour faire en sorte de les attirer dans leurs commerces, en faisant des efforts sur les vitrines par exemple. Certains commerçants soutiennent que c'est la piétonnisation qui est négative sur leurs ventes, mais pour Bernard Plante, la faute en est plutôt de leur inadaptation à l'évolution du marché (par exemple les loueurs de vidéo X qui devraient s'orienter vers Internet, car les gens ne se déplacent plus pour aller en louer, mais le font depuis chez eux (discrétion et confort en plus)).

La piétonnisation est une charge de travail énorme pour le directeur de la SDC. Cela peut expliquer certaines réticences également.

La piétonnisation était une mesure, au départ, qui devait servir à évincer les « indésirables » de la rue (itinérance, prostitution, dealers, etc.). Amener les gens « normaux » à prendre possession de leur rue permet de réduire le nombre d'individus « indésirables ».

La population locale (ouvrière) est également plus attirée par la rue lorsqu'elle est piétonne.

Concernant les projets/développements à venir : la SDC voudrait amener plus d'artistes l'été, créer une véritable ambiance « clean and safe ». Plus d'argent a été mis cette année par exemple dans les décorations (pendant le temps des fêtes).

De longues fins de semaines piétonnes devraient voir le jour jusqu'à Jeane-Mance (faire un lien avec la place des Arts).

Le but de la piétonnisation et des activités qui vont avec, c'est de faire venir des gens des rives sud et nord en leur proposant quelque chose de plus, qu'ils ne trouveront pas ailleurs.

Concernant le stationnement : si la clientèle n'est pas prête à payer 1 \$ de plus pour stationner dans le secteur, c'est que le quartier n'attire pas la « bonne clientèle » (référence aux débats sur le Plateau). Si l'offre sur la rue est la motivation première des clients, ils paieront le surplus pour continuer à venir. Si ce n'est pas le cas, c'est que l'offre n'est pas assez originale/attirante/ciblée pour eux. Par ailleurs, lorsque le stationnement coûtait 75c sur Ste-Catherine, les clients ne trouvaient pas de place, car elles étaient occupées par les propriétaires et employées. Aujourd'hui, le stationnement est bien plus élevé, mais les places sont pour les clients.

Annexe F

Entretien avec Michel Labrecque 3 mars 2011

*Président du conseil d'administration de la STM (depuis le 29 janvier 2009) ;
Ancien conseiller municipal à l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal : responsable du
Plan de Déplacement Urbain (PDU) et du développement économique (2005-2009) ;
Président-directeur général du Festival Montréal en Lumière (1998-2009) ;
Président de Vélo Québec (1985-2000).*

Résumé :

Concernant la piétonnisation de l'avenue Mont-Royal, elle affecterait les autres modes de transports, entre autres, les cyclistes, dont Michel Labrecque fait partie, car il n'y a pas d'alternative est-ouest à l'avenue. Une fermeture de l'avenue poserait donc un problème aux personnes âgées et aux transports collectifs. C'est le problème de la structure des rues en damier : elle a été conçue pour l'automobile (le Plateau date de 1908). Une piétonnisation de l'avenue occasionnerait un effet domino.

En second plan on peut avancer la question de la spéculation qui amènerait à une perte en commerce de proximité sur l'avenue. Il y aurait besoin d'un zonage, d'établir un règlement pour une stabilisation des baux, d'établir des quotas pour les commerces. Mais le problème avec les règles, c'est qu'elles sont contournées.

La rue Sainte-Catherine ne possède pas les mêmes problèmes que Mont-Royal, car elle a une structure qui est déjà monolithe (le quartier gai, c'est un secteur touristique).

Mont-Royal Avenue Verte ne proposait pas de solutions. Ainsi, Michel Labrecque a proposé les zones de rencontres qui permettent de couper la circulation de transit. S'il n'a pas voulu s'ouvrir à un débat avec MRV, c'est parce qu'il connaissait le sujet et était contre en connaissance de cause. Le projet MRV est infaisable sans les commerçants et la SDC n'est pas « débile », elle est impliquée, a mis au point un plan de développement durable, organise des événements (braderies, Nuit blanche sur tableau noir). Un des problèmes de MRV est qu'ils ne proposaient pas de places de stationnement. Le groupe a mal vendu son projet. Ils ont notamment refusé tout débat sur le stationnement. Un des problèmes des rues piétonnes vient du fait que la nuit il y a un sentiment d'insécurité pour certaines personnes (souvent des femmes).

Pour présenter un projet d'aménagement, il faut un leader, un groupe organisé, qui amènent un débat. Celui doit ensuite être repris par les politiques afin qu'il soit mis en œuvre. Les groupes ont besoin de représentant : MRV n'était soutenu ni par les commerçants, ni réellement pas les groupes environnementaux, ni par d'autres groupes (citoyen, résidents, cyclistes, STM...). La pétition n'avait pas vraiment de valeur : lui même Michel Labrecque l'avait signé : la plupart des gens souhaitent un nouvel aménagement de l'avenue, mais ils ne souhaitent pas pour autant une rue piétonne. MRV manquait aussi de connaissances techniques.

Michel Labrecque est entré en politique lors de son élection comme conseiller à l'arrondissement du Plateau et il l'a fait dans la seule optique de faire le Plan de Déplacement Urbain. C'est un projet à une soixantaine de Millions de dollars. L'avenue Mont-Royal ne dépend pas de la ville de Montréal pour son développement mais de l'arrondissement, car elle n'est pas considérée comme une artère.

Les projets tels les piétonnisations il faut procéder par étapes. Il est essentiellement question d'argent (finances limitées) et de l'insertion dans un système (délais à suivre, implication de nombreux autres éléments...).

La rue Sainte-Catherine correspond à ce que Michel Labrecque n'aime pas dans les rues piétonnes. Ce projet avait à disposition beaucoup de stationnements (notamment la place Dupuis), le métro qui circule sous la rue (quatre stations) et les bus circulent dans les rues à proximité. Il reste un problème pour les cyclistes, mais cela pourrait être facilement réglé avec le prolongement de la piste cyclable à double sens sur Maisonneuve. Il y a par ailleurs une continuité avec le centre-ville. Le projet de piétonnisation sur la rue Sainte-Catherine a pu se faire, car il ne provoquait pas vraiment de mécontentement.

Annexe G

Entretien avec Normand Parisien 22 février 2011

Directeur général de Transport 2000 (depuis 1990) ;

Économiste de formation, il détient une maîtrise en administration publique de l'ÉNAP.

Les transports alternatifs aux transports motorisés sont marginaux au Québec, principalement valables pour les déplacements locaux. D'après Statistique Canada sur le navettage :

- 66% en automobile sur une base quotidienne
- 21% en transport en commun
- la marche à pied est en perte de vitesse alors qu'elle apporte le plus de bienfaits immédiats
- le vélo est à la 4e place (passé de 1 % à 1,6 % entre les deux stats.)

On constate une amélioration de l'attention portée aux piétons par la ville de Montréal par des aménagements physiques depuis 15/20 ans (feux pour piétons, marquage au sol pour la traversée, etc.)

La masse des piétons se retrouve surtout dans Montréal (besoin de densité suffisante et de destinations).

Concernant le MTQ, la politique envers les piétons c'est néant. Il y a au MTQ une obsession de la fluidité et de la sécurité. Le MTQ est responsable des réseaux supérieurs (autoroutes). L'aménagement est délégué aux municipalités (cf. loi 125 sur l'aménagement et l'urbanisme). Jusqu'en 1972 le MTQ s'appelait d'ailleurs le Ministère de la Voirie. Le métro est initiative de la ville de Montréal. Ce n'est qu'en 75 que le MTQ crée un programme d'aide pour le financement de la dette du Métro. Dans les années 80, le gouvernement finance également (suite aux crises pétrolières de 73 et 75). Dans les années 90, on assiste à la création de la CAM (carte d'abonnement) que le MTQ finance à 125 % pour combler le manque à gagner qu'elle crée. En 81-82, il y a une crise au Québec, donnant lieu à des compressions financières et à un transfert vers les municipalités. Au milieu des années 80 les aides sont plafonnées. Dans les années 91-92, fin des subventions, aire Ryan (cf. leur site internet). Pour le MTQ, les transports en commun sont une fonction ponctuelle et subsidiaire. Concernant le transport scolaire, il est financé à 100% par le gouvernement, ce qui constitue un avantage pour les familles, mais il ne concerne que les jeunes de moins de 16 ans, scolarisés en primaire et secondaire et qui habitent trop loin de leur école pour s'y rendre seuls. C'était à l'époque le MTQ, mais c'est présentement le Ministère de l'Éducation qui s'en occupe.

Concernant la Charte des piétons, c'est « du bidon ». Le marquage au sol a tendance à s'effacer. Cette charte rappelle davantage les obligations des piétons que ses droits. Il y a une multiplication des contraventions pour les piétons (les policiers ont un nombre de contraventions à donner). Le piéton devient un moyen de récupérer de l'argent.

Les populations ne sont pas prêtes de laisser leur automobile pour marcher. Les automobilistes ont la vie facile. La position des piétons est précaire. L'automobile à plus de

flexibilité, apporte un gain de temps, constitue une habitude. Malgré la rareté et le prix du stationnement, les gens viennent encore au centre-ville. À choisir, ils préféreront néanmoins ne plus venir au centre de Montréal que de laisser leur automobile.

Le projet de piétonnisation sur Mont-Royal n'a pas fonctionné parce que la performance des transports en commun est insuffisante : il n'y a qu'une seule station de métro et le bus ne circule pas bien. Les résidants contribuent très peu au trafic sur Mont-Royal : 80 % du trafic est de transit. Il n'y a pas de stationnement incitatif à Montréal. Par ailleurs, Mont-Royal possède un rayonnement régional, il est donc normal que les commerçants soient contre une piétonnisation. Mais il y a sur l'avenue des opérations ponctuelles.

Le potentiel est plus important sur Sainte-Catherine à cause du taux de pénétration du transport en commun. Les stationnements se trouvent par exemple sur Saint-Urbain et il y a peu de moyens de stationner sur Sainte-Catherine. Sa fermeture ne gêne donc pas. En 99 et 2000, Transport 2000 a organisé une journée de l'air pur : Sainte-Catherine a été fermée pour l'occasion entre Saint-Urbain et Jeanne Mance, pendant une journée de semaine en juin. Cela n'a presque gêné personne. Par contre, la fermeture pendant plusieurs mois sur Saint-Laurent fait que de nombreux commerces sont en perte de vitesse sur cette artère. La piétonnisation de Sainte-Catherine est un succès retentissant (sondage, chiffre d'affaires...). Elle a permis une ouverture du village gai. Elle attire beaucoup de monde.

Pour fermer une rue, il faut que « cela ne gêne pas ». Une piétonnisation doit faire partie d'une planification d'ensemble (par exemple lié à l'arrivée d'un tramway). Avec l'adoption du plan de transport, une planification plus intégrée devenait possible à Montréal, mais cela est en perte de vitesse. Le plan de transport devrait être lié au plan d'urbanisme or, ce n'est pas le cas. Le plan de transport a été vu par le gouvernement provincial comme une astuce pour obtenir du financement et il a donc été reçu assez tièdement.

Annexe H

**Entretien avec André Lavallée et Corinne Andrieu
9 mars 2011**

André Lavallée est chef de cabinet à l'arrondissement Ville-Marie et conseiller spécial au transport au cabinet du maire de Montréal et au comité exécutif de Montréal. Corinne Andrieu est directrice des services administratifs, du greffe et des relations avec les citoyens à l'arrondissement Ville-Marie.

(Transcription)

C. Andrieu : Quand vous parlez des acteurs, c'est sûr que ça implique l'adhésion des commerçants, mais ça implique aussi la participation, et des commerçants, et de l'arrondissement, en particulier la direction des travaux publics, à tout le volet logistique : signalisation, occupation du domaine public, tout ce que touche à la circulation, dévier les voies d'autobus, condamner les parcomètres, tout en maintenant des normes de sécurité. Donc, faut piétonniser, mais il faut toujours que les pompiers puissent circuler, et avec leurs cinq mètres. C'est beaucoup de travail, la piétonnisation, pour les gens des travaux publics. Les fermetures de rue, en collaboration avec la police, la réouverture de rue, en collaboration avec la police. Il faut quand même être capable de nettoyer, donc de passer sur la rue, de vider les poubelles. C'est énormément de travail au niveau des travaux publics.

A. Lavallée : Vous avez vu le volet administratif, ça implique une logistique importante. Au niveau politico-administratif, il est intéressant de noter qu'ici dans Ville-Marie, il y a cinq tronçons ou tronçons d'artères qui ont été piétonnisés l'an dernier. C'est vraiment un nombre, une première à Montréal. [...] Je prends la peine de les nommer, ce n'est pas pour épater la galerie, mais que ces choix-là par eux-mêmes donnent un sens. Il n'y a pas dans l'arrondissement ici de théorie d'approche genre « il faut piétonniser, il faut fermer la rue, fermer la ville à l'auto », au contraire, il faut faciliter dans le centre-ville, la fluidité du transport de marchandises, du déplacement des autobus, du déplacement des véhicules. Il y aurait seulement des autobus dans le centre-ville qu'il faudrait qu'ils puissent circuler. Donc c'est une approche très concrète, basée sur l'analyse concrète de la situation concrète. Il s'est avéré dans le cas de Sainte-Catherine, parce que vous vous intéressez à la comparaison entre Sainte-Catherine et Mont-Royal, il s'est avéré que Sainte-Catherine, malgré le fait que c'est une artère majeure de Montréal, à proximité du pont Jacques-Cartier, Sainte-Catherine est aussi, à cause de la présence du Village, un lieu de destination, c'est un endroit où converge l'été beaucoup de touristes, beaucoup de montréalais, beaucoup de gens de la région de Montréal, des touristes, et à l'international, le tourisme gai est un majeur dans le tourisme dans Montréal, autant que des gens qui viennent d'un peu partout. Donc c'est un lieu de destination imposant, ce qui fait que le Village a augmenté de façon substantielle son attractivité. De la même façon (j'étais maire de Rosemont-Petite-Patrie) qu'on a piétonnisé très facilement, malgré la résistance initiale des commerçants, le marché Jean-Talon : lieu de destination. Quand on regarde quelque chose comme l'avenue du Mont-Royal, même si ça relève de la compétence d'un autre arrondissement, ou la rue Masson, il faut s'interroger

« est-ce que l'avenue du Mont-Royal, est-ce que la rue Masson, sont des lieux de destination ? » Je vous dirais qu'ils sont *a priori* beaucoup plus des lieux de passage.

[...] Les commerçants n'ont pas toujours la garantie de la façon dont ça va être fait, dans quel objectif. Il y a des approches trop dures, qui sont mises de l'avant dans le débat public. Sept jours par semaine, 24 heures par jour, ça veut dire que les gens ne peuvent pas se faire livrer des biens qu'ils vont vendre, n'ont pas accès à leur commerce, etc. On ne peut pas imaginer qu'une galerie d'art, par exemple. Les gens qui achètent, ce ne sont pas des achats spontanés, vous n'achetez pas une toile de 5 000 \$ puis vous vous baladez dans le métro. On va vous la livrer, donc il faut que quelqu'un vienne la chercher. C'est la même chose pour les tomates pour faire le souper puis les caisses de tomates pour faire la sauce à spaghetti, c'est pas la même quantité, c'est pas la même facilité, donc je pense qu'il faut avoir une approche pragmatique, l'analyse concrète de la situation concrète, puis la vraie question c'est, on ferme une rue pour combien de temps, à quelle période de l'année, mais surtout dans quel objectif ? C'est aussi simple que ça. Si c'est juste pour emmerder les gens ça n'aura pas de résultat, et la résistance va être beaucoup plus grande.

[...] Sainte-Catherine en soi, selon la logique de la circulation à Montréal, ça n'a pas de bon sens. Heureusement qu'il y a René-Lévesque et Ontario, comme dessertes principales, éventuellement Notre-Dame, cela dit, il reste que le Village est un pôle majeur en terme d'attractivité l'été. Et que le résultat a occulté les inconvénients, puis les gens se sont adaptés.

[...] Il y a une question d'équilibre et le modèle de piétonnisation va sûrement être appelé à évoluer sur ces questions.

[...] Les résidents du Plateau font leurs courses à pied aussi ou en auto sur l'artère parce qu'elle offre de tout : le fleuriste, le rôti, les fruits et légumes, la pâtisserie, le pain, l'alcool, etc. Cette mixité-là est essentielle à la vie du quartier, sinon les habitudes des gens vont changer, se déplacer, éventuellement vers le centre d'achat.

[...] Il y a toujours une notion d'équilibre et je pense qu'il n'y a pas de vérité absolue. Il n'y a pas de vérité toute faite qui doit être imposée. C'est pas une question de courage politique. Le vrai courage politique et le vrai courage administratif c'est de poser les questions et d'avoir des réponses. En 2011, on est souvent tenté de penser que le courage politique c'est les gens qui ne se posent pas de questions, qui se posent pas de question pis qui font n'importe quoi, quitte à se tromper amplement, je sais pas, je trouve que peut-être on a une tête pour réfléchir et s'en servir.

[...] Ça dépend de l'usage à laquelle se destine... la rue Masson ou l'avenue Mont-Royal sont dans des quartiers dont beaucoup de résidents quittent le jour pour venir travailler, par exemple, dans le centre-ville donc quelles habitudes on veut changer ? L'habitude du dimanche matin ? L'habitude du samedi ? Il faut bien cibler. L'habitude en soit c'est-à-dire quand les gens sont pas dans le quartier et dire ils vont marcher, non ils vont prendre l'autobus pour venir travailler au centre-ville, ils vont pas marcher jusqu'au centre-ville parce que la rue est piétonne.

[...] Dans le cas de Sainte-Catherine, effectivement c'est les leaders de la communauté qui ont vu l'opportunité des jeux gais pour dire on fait une expérience pour attirer beaucoup plus de monde dans le quartier, pour offrir au visiteur une expérience exceptionnelle. Et a suivi l'appui politique parce que ce n'était pas évident à faire. Dans le cadre de la rue Saint-Paul,

c'est une volonté politique, d'abord et avant tout, qui a été exprimée de redonner cette rue-là, aux piétons et aux visiteurs, j'en étais le porteur à ce moment-là. Dans le cas du marché Jean-Talon, ça a été à la fois une volonté politique et une volonté des usagés.

[...] Je pense la solution réside plus dans l'implantation d'une boucle de tramway que dans la piétonnisation. On ne peut pas juste multiplier les obstacles. Il faut absolument prolonger le métro rapidement vers l'est de Montréal, jusqu'à Anjou, pour capter toute une population qui sinon transite en véhicules dans les rues de Rosemont, Plateau, etc. Moi je préfère le prolongement du métro au blocage des rues du Plateau. C'est une question de stratégie, soit on est sur la défensive, pis on se protège contre tous les méchants, soit on va à l'offensive, on investit rapidement et on prend le métro. C'est deux approches.

[...] À Lyon je trouve qu'ils ont fait le bon choix de cocktail, il y a le métro, des autobus, des trolleybus, les trams. (...) Ils se sont pas obstinés sur un seul mode.

BIBLIOGRAPHIE

SOURCES SCIENTIFIQUES

MONOGRAPHIES

Brecard, Dorothée et Julie Bulteau. 2011. « Les enjeux économiques et environnementaux de la mobilité durable » in *Quelle gouvernance au service de la mobilité durable ?* sous la dir. De Abelhamid Abidi et Jacques Fialaire, p. 45-63. Paris : L'Harmattan.

Calthorpe, Peter. 1993. *The Next American Metropolis, Ecology, Community and the American Dream*. New York : Princeton Architectural Press.

Carrel, Marion, Catherine Neveu et Jacques Ion. 2009. *Les intermittences de la démocratie ; Formes d'action et visibilités citoyennes dans la ville*. Paris : L'Harmattan.

Castells, Manuel. 1975. *Luttes urbaines et pouvoir politique*. Paris : François Maspero.

Collectif. 1981a. *Les Village du « Plateau »*. Montréal : Collection Pignon sur Rue.

- - - . 1981b. *Le quartier latin*. Montréal : Collection Pignon sur Rue.

Collonge, Chris, John Gibneym et Chris Mabey. 2011. *Leadership and Place*. London & New York : Routledge. (Regional Studies Association).

Dancause, Luc. 2009. « Le rôle des élus auprès des corporations de développement économique communautaire : des acteurs inscrits dans les réseaux et la gouvernance du développement économique local », thèse de doctorat en études urbaines, Université du Québec à Montréal.

Davies, Stephen. 1982. *Designing effective pedestrian improvements in business districts*. Chicago : American Planning Association.

Demers, Marie. 2008. *Pour une ville qui marche, aménagement urbain et santé*. Montréal : Les Éditions Écosociété.

Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, Service des études et projets. 1981. *Les voies piétonnières au centre-ville*, Québec.

Fehr, Annette. 2003. « Step-by-step : a framework for the evaluation of pedestrian street opportunities », mémoire de Maîtrise, Montréal : McGill University, School of Urban Planning.

Hamel, Pierre. 1991. *Action collective et démocratie locale. Les mouvements urbains montréalais*. Montréal : Les Presse de l'Université de Montréal.

Lemieux, Vincent. 2002. *L'étude des politiques publiques, les acteurs et leur pouvoir*. Sainte-Foy : Les Presses de l'Université Laval.

Linteau, Paul-André. 2010. *La rue Sainte-Catherine : au cœur de la vie montréalaise*. Montréal : Éditions de l'Homme.

Lynch, Kevin. 1982. *Voir et planifier l'aménagement qualitatif de l'espace*. Paris : Dunod.

Maltagliati, Gianluigi. 2001. *Le Contrôle du Pouvoir*. Lyon : Fantasques éditions.

Mangin, David et Philippe Panerai. 1999. *Projet urbain*. Marseille : Parenthèse.

Marsan, Jean-Claude. 1994. *Montréal en évolution historique du développement de l'architecture et de l'environnement urbain montréalais*. Montréal : Éditions du Méridien.

Mignot, Corinne. 2001. *Mobilité urbaine et déplacements non motorisés*. Paris : La Documentation Française.

Montané, Michel-Alexis. 2001. *Leadership politique et territoire. Des leaders en campagnes*. Paris : L'Harmattan.

Pinson, Gilles. 2009. *Gouverner la ville par projet; Urbanisme et gouvernance des villes européennes*. Paris : Presses de Sciences Po.

Savitch, Hank V. et Kevin Dupont. 1999. "La transformation des villes américaines", in *Démocraties urbaines, L'état de la démocratie dans les grandes villes de douze pays industrialisés*, sous la dir. de O. Gabriel et V. Hoffmann-Martinot, p.385-397. Montréal : L'Harmattan.

Untermann, Richard K. 1984. *Accommodating the pedestrian adapting towns and neighborhoods for walking and bicycling*. New York ; Toronto : Van Nostrand Reinhold.

ARTICLES DE PÉRIODIQUE

Bélangier, Louis et Marius Pineau. 1983. « La planification écologique et l'aménagement du territoire urbain québécois : une problématique ». *Cahiers de géographie du Québec*. vol. 27, n° 70, pp. 5-21.

Gudmundsson, Henrik. 2003. « Donner du sens aux concepts. La mobilité durable et les systèmes d'indicateurs dans le domaine de la politique des transports ». *Revue internationale des sciences sociales*, n° 176, p. 221-242.

Hamel, Pierre. 2005. « La métropole contemporaine et ses controverses ». *Cahiers de Géographie du Québec*. Vol. 49, n° 138, pp.393-408.

Jouve, Bernard. 2005. « La démocratie en métropoles : gouvernance, participation et citoyenneté ». *Revue française de science politique*, vol. 55, n° 2, p. 317-337.

Klein, Juan-Luis, Jean-Marc Fontan et Diane-Gabrielle Tremblay. 2010. « Entrepreneurs sociaux, initiatives locales et économie sociale : bases d'une stratégie innovatrice de lutte contre la pauvreté et l'exclusion ».

Miaux, Sylvie. 2008. « Le piéton: un acteur privilégié de l'espace public barcelonais », *Cahier de géographie du Québec*, vol.52, n°146, pp.175-190.

Ouellet, Michel. 2006. « Le smart growth et le nouvel urbanisme. Synthèse de la littérature récente et regard sur la situation canadienne », *Cahier de la géographie du Québec*, vol.50, n°140, pp.175-193.

Pasquier, Romain, Vincent Simoulin et Julien Weisbein (dirs). 2007. *La gouvernance territoriale. Pratiques, discours et théories*. Paris : LDGJ, Coll. *Droit et Société*, série Politique n°44

Sauvé, Lucie. 2008. « Un attracteur étrange, une "invasion barbare" ». *Revue POUR*, 198 : *Systèmes de formation et développement durable*, juillet 2008, pp.46-54.

Steg, Linda et Robert Gifford. 2005. « Sustainable transportation and quality of life », *Journal of Transport Geography*, volume 13, Issue 1, pp.59-69.

Sénécal, Gilles, Pierre J. Hamel et Nathalie Vachon. 2005. « Formes urbaines, 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. pp.19-43.

Subra, Philippe. 2008. « L'aménagement, une question géopolitique ! ». *Hérodote*, n°130, pp.222-249.

CARTES

Carte de l'utilisation du sol : Ville de Montréal, Service de l'Habitation et de l'Urbanisme, Plan n°230-29, 1:1000, Bibliothèque nationale du Québec, 1990

Carte de l'utilisation du sol : Ville de Montréal, Service de l'Habitation et de l'Urbanisme, Plan n°230-26, 1:1000, Bibliothèque nationale du Québec, 1987

SOURCES DOCUMENTAIRES

Allard, Sophie. 3 décembre 2002. « Une avenue du Mont-Royal verte quitte à se lancer en politique ». *La Presse*. p.A3

Arrondissement du Plateau Mont-Royal. 2009. « Premier Plan de Déplacement Urbain du Plateau-Mont-Royal. Plan d'action 2009 – 2010 ».

- - - . Février 2008. « Portrait et Diagnostic des Déplacements », *PDU du Plateau Mont-Royal*.

Arrondissement Ville-Marie, « Bilan de la piétonnisation 2010 ».

Barrette, Kate. 13 juin 2002. « Car free street for Plateau? ». *The Gazette Montreal*. p.A6

Cardinal, François. 23 septembre 2004. « En ville sans ma voiture, Le Montréal piéton n'est pas pour demain, Les Montréalais ne sont pas prêts à voir un secteur de la ville fermé pour de bon à la circulation ». *La Presse*, p.A3.

Cameron, Daphné. 16 juin 2008. « Piétonnisation de la rue Sainte-Catherine », *La Presse*. p.A6

Centres de Gestion des Déplacements de la région de Montréal. 2010. « La gestion des déplacements, un levier d'action efficace ».

Chambre de commerce du Montréal métropolitain. 2010. « Le transport en commun, au cœur du développement économique de Montréal ».

Convercité. 2001a. « Les Faubourgs à la loupe ; Profil socio-démographique ».

- - - . 2001b. « Les Faubourg à la loupe; Porfil socio-économique 2001 ».

- - - . 2001c. « Plateau Mont-Royal à la loupe ; Profil socio-démographique ».

- - - . 2001d. « Plateau Mont-Royal à la loupe ; Profil socio-économique 2001 ».

Diotte, Simon. 31 mars 2003. « Mont-Royal rue Piétonne ». *La Presse*. p.1 et 3.

Drummond, Derek. 7 novembre 1992. « Ste. Catherine as pedestrian zone has some merit : People are already there, so do we need the cars ? », *The Gazette*, p.A6.

Girard, Marie-Claude. 13 juin 2002. « L'avenue du Mont-Royal a des ambitions vertes », *La Presse*. p.3

Guthrie, Jennifer. 20 juin 2008. « Souder le centre-ville ». *Le Métro*. p.1-3

Lalonde, Michelle. 26 juin 2006. « Pedestrian malls wrong road ? Planner discourages car ban on Mount Royal Ave. ». *The Gazette*. p.A7.

La Presse. mars 1995. « La célèbre artère commerciale, véritable musée dédié au Plateau Mont-Royal rendu célèbre par Michel Tremblay ».

La Presse. 9 juillet 2008. « Piétonisation de la rue Sainte-Catherine ; les commerçants sont comblés », p. A15.

Perrier, Pierre-Hans. 25 février 2008. « La piétonisation de la rue Sainte-Catherine : un très grand succès ! ». *La Grande Époque Montréal*. p.3

Pinard, Guy. 6 mars 1993. « Rue Sainte-Catherine, grandeur et déchéance, de Westmount à Vieuxville, la rue mue : lifting par ci, vide par là... », *La Presse*, p.B4-B5

Savard, Christian. 2010. « Comment se doter d'une vision intégrée en mobilité durable au Québec ? Aménagement du territoire et transport ». *Vivre En Ville – Forum québécois de la mobilité durable*.

Service des infrastructures, transport et environnement. 2009. « Bilan 2008 – 2009. Mise en œuvre du Plan de transport ».

- - - . 2008. « Plan de transport 2008 de la ville de Montréal ».

- - - . 2006. « Charte des Piétons ».

Shaffer, Marie-Ève. 28 mai 2010. « La rue McTavish devient piétonne à l'année ». *Journal Métro*. p.5

The Gazette. 21 janvier 1984. « St. Catherine wasn't always place to shop ». p.i-8.

Ville de Montréal. 2008. « Plan d'urbanisme ».

SITES INTERNET

Agence Métropolitaine de Transport. [En ligne]. « Mobilité des personnes dans la région de Montréal, Enquête Origine-Destination 2008 », version 08.2a période automne. <http://www.enquete-od.qc.ca/resultats.asp>

Aires Libre et SDC Village. 2009. [En ligne]. « Bilan de la piétonisation de la rue Sainte-Catherine de Berri et à Papineau ». <http://www.unmondeunvillage.com/index.php?id=214>. Page consultée en novembre 2010.

Arrondissement du Plateau-Mont-Royal, Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises. 2007. [En ligne]. *Immeubles à intérêt patrimonial ; Témoin architectural*

significatif.

[http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?...pageid=7297,74633591&...dad=portal&...schema=P
ORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?...pageid=7297,74633591&...dad=portal&...schema=P
ORTAL) Page consultée novembre 2010.

Association Canadienne des Automobilistes (CAA). 2009. [En ligne]. « Coût d'utilisation d'une automobile – Édition 2009 ». www.caaquebec.com. Page consultée le 6 juin 2011.

Béland, Gabriel. 18 novembre 2010. [En ligne] « Plateau : les commerçants contre le plan de stationnement ». *La Presse*. <http://www.cyberpresse.ca/actualites/regional/montreal/201011/18/01-4343851-plateau-les-commerçants-contre-le-plan-de-stationnement.php>. Page consultée le 18 novembre 2010

Bourgault-Côté, Guillaume. 5 juillet 2006. [En ligne]. « Le marché Jean-Talon appartiendra aux piétons ». *Le Devoir*. <http://www.ledevoir.com/politique/villes-et-regions/112950/le-marche-jean-talon-appartiendra-aux-pietons>. Page consultée le 16 mai 2010.

Cauchy, Clairandrée. 8 juin 2006. [En ligne] « Montréal veut améliorer la vie des piétons ». *Le Devoir*. <http://www.ledevoir.com/societe/actualites-en-societe/111091/montreal-veut-ameliorer-la-vie-des-pietons>. Page consultée le 24 mai 2011

Cardinal, François. 3 décembre 2002. [En ligne]. « Pétition de 18 000 noms en faveur d'une avenue Mont-Royal sans voitures ». *Le Devoir*. <http://www.ledevoir.com/societe/actualites-en-societe/15700/petition-de-18-000-noms-en-faveur-d-une-avenue-mont-royal-sans-voitures> Page consultée le 16 mai 2010.

Conseil Régional de l'Environnement de Montréal, site Internet :
<http://www.cremtl.qc.ca/index.php?id=12>

Convercité : <http://www.convercite.org/>

Convercité, 2008. [En ligne]. « Fermeture de la rue Sainte-Catherine dans le Village, Enquête auprès des usagers et des commerçants, été 2008 ». <http://www.unmondeunvillage.com/index.php?id=214>. Page consultée en décembre 2010.

Cortea, Martin. 3 juin 2011. [En ligne] « Piétonnisation : boules roses et trottoir géant ». *La Presse*. <http://lapresseaffaires.cyberpresse.ca/economie/commerce-de-detail/201106/03/01-4405598-pietonnisation-boules-roses-et-trottoir-geant.php> Page consultée le 3 juin 2011

Doyon, Frédérique. 6 août 2005. [En ligne] « La longue marche des piétons, l'auto dicte-t-elle toujours sa loi à Montréal ? ». *Le Devoir*. <http://www.ledevoir.com/societe/actualites-en-societe/87763/la-longue-marche-des-pietons>. Page consultée le 16 mai 2010.

Duffrechou, Carole. 09 novembre 2006. [En ligne]. « Kyoto : Le Canada de plus en plus glacial », *Libération* : <http://www.liberation.fr/terre/010165871-kyoto-le-canada-de-plus-en-plus-glacial>. Page consultée en Janvier 2011.

Élections municipales 2009, résultats : <http://www.cyberpresse.ca/actualites/elections-municipales/fiches-electorales/08-17-plateau-mont-royal.php>

Erllichman, Paul. 6 mars 2008. [En ligne]. « The pedestrianization of Sainte-Catherine ». *Spacing Montréal*. spacingmontreal.ca

Gladel, Cécile. 31 mars 2010. [En ligne]. « La piétonnisation de Masson reportée au printemps prochain (ajout) ». *Rue Masson*. <http://ruemasson.com/?p=1439>. Page consultée en mars 2011.

Guthrie, Jennifer. 20 avril 2011. [En ligne]. « Piétonnisation et voix discordantes ». *Journal Métro*. <http://www.journalmetro.com/info/article/838438--pietonnisation-et-voix-discordantes>. Page consultée le 16 mai 2011.

Grenier, Éric. 27 juin 2002. [En ligne]. « La longue marche ». *Voir*. Chronique Droit de Cité. <http://voir.ca/societe/2002/06/26/droit-de-cite-la-longue-marche/> Page consultée le 16 mai 2010.

HabiterDD : le blog de l'urbanisme durable : www.habiterdd.midiblogs.com

Joanny-Furtin, Michel. 31 octobre 2008. [En ligne] « La piétonnisation du Village est un véritable succès! ». *Journal Le Plateau*. <http://www.leplateau.com/Politique/2008-10-31/article-1540485/La-pietonisation-du-Village-est-un-veritable-succes/1> Page consultée le 16 mai 2010.

Le Devoir. 22 février 2008. [En ligne]. « Le Village piéton – Les citoyens apprécient ». Villes et Régions. <http://www.ledevoir.com/politique/villes-et-regions/177272/le-village-pieton-les-citoyens-apprecient> Page consultée le 16 mai 2010.

Le Devoir. 5 août 2005. [En ligne]. « En bref – Pour un marché Jean-Talon piéton ». <http://www.ledevoir.ca/politique/villes-et-regions/87639/en-bref-pour-un-marche-jean-talon-pieton>. Page consultée le 16 mai 2011.

Michaud, Marie-Claude. 15 juin 2011. [En ligne] « Ville-Marie : la circulation est infernale ». *La Presse*. <http://www.cyberpresse.ca/opinions/201106/14/01-4409162-ville-marie-la-circulation-est-infernale.php> Page consultée le 29 juin 2011

Mont-Royal Avenue Verte : www.montroyal-avenueverte.com

Nations Unies. 1998. [En ligne]. « Protocole de Kyoto à la Convention-Cadre des Nations Unies sur les changements climatiques ». <http://unfccc.int/resource/docs/convkp/kpfrench.pdf>

Ouimet, Michèle. 11 juin 2011. [En ligne] « Deux rues, une révolution ». *La Presse*. <http://www.cyberpresse.ca/actualites/regional/montreal/201106/10/01-4408209-deux-rues-une-revolution.php> Page consultée le 13 juin 2011

Passiour, André-Constantin. 22 février 2011. [En ligne]. « Malgré les apparences, ça bouge de façon positive dans le village ! ». *Fugues*. <http://fugues.com/main.cfm?l=fr&p=100...article&Article...ID=16936&rubrique...ID=160>. Page consultée le 15 mars 2011.

Projet Montréal : <http://www.projetmontreal.org/theme/>

Radio Canada. 5 mars 2008. [En ligne] « Sainte-Catherine la piétonne ». <http://www.radio-canada.ca/regions/Montreal/2008/03/04/007-Sainte-Cath-Pieton.shtml>. Page consultée le 16 mai 2010

Société de développement de l'avenue du Mont-Royal : <http://www.mont-royal.net/>

Société de développement de l'avenue du Mont-Royal. 2007. « Plan de développement durable ». [En ligne]. <http://www.mont-royal.net/developpement-durable/58/IMG/pdf/Plan...de...developpement...durable.pdf>

Statistique Canada, recensement 2006. [En ligne]. <http://www12.statcan.ca/census-recensement/index-fra.cfm>

Ville de Montréal : Portail de l'arrondissement du Plateau Mont-Royal. [En ligne]. <http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?...pageid=7297,73979597&...dad=portal&...schema=PORTAL>

Walker, Jarret. 2011. [En ligne]. « Can transit-only streets work in Small cities ? ». *Human Transit*. <http://www.humantransit.org/2011/06/can-central-city-transit-malls-work-in-small-cities-.html> . Page consultée le 18 juin 2011.

CONFÉRENCES

Villadsen, Kristian & Louise Kielgast. 16 février 2010. « Concevoir les rues en fonction des gens dans une ville d'hiver », Université McGill.

Association Canadienne du Transport Urbain (ACTU). 3, 4 et 5 juin 2011. *Sommet Régional des Jeunes 2011 sur la mobilité durable*.