

STRATÉGIE DE PARTICIPATION PUBLIQUE VISANT L'IMPLANTATION DE PROJETS DE PIÉTONNISATION  
PORTEURS D'ACCEPTABILITÉ SOCIALE À MONTRÉAL

Par  
Émilie Chiasson

Essai présenté au Centre universitaire de formation  
en environnement et développement durable en vue  
de l'obtention du grade de maître en environnement (M. Env.)

Sous la direction de Monsieur Yves Fréchette

MAÎTRISE EN GESTION DE L'ENVIRONNEMENT  
UNIVERSITÉ DE SHERBROOKE

Septembre 2016

## SOMMAIRE

Mots clés : collectivité viable, mobilité active, marchabilité, piétonnisation, acceptabilité sociale, participation publique, communication, gouvernance participative, urbanisme participatif.

L'objectif de cet essai est de proposer pour Montréal une stratégie de participation publique visant l'implantation de projets de piétonnisation porteurs d'acceptabilité sociale dans tous les secteurs de la métropole. En effet, malgré quelques initiatives en faveur des modes de déplacement actif, les intérêts des piétons sont souvent délaissés au profit de ceux des automobilistes qui s'imposent plus facilement. Ainsi, la motorisation en constante croissance sur l'île a pour effet de dégrader l'environnement résiduel disponible pour les personnes. Au contraire, le choix d'aménagements favorisant les modes de déplacement doux comme la marche s'avère profitable, dans toutes les sphères du développement durable, tant sur le plan personnel que collectif. L'étude des pratiques d'aménagement urbain à Montréal démontre que les mécanismes de participation des citoyens à la transformation de l'environnement bâti comportent plusieurs lacunes et participent à cette dévalorisation du piéton. L'organisme responsable de la participation publique, l'Office de consultation publique de Montréal, propose une approche inadéquate pour traiter une question aussi complexe que la piétonnisation. Par conséquent, il n'y a pas de trame cohérente et consensuelle de la piétonnisation en ville. Ainsi les aménagements sont de qualité très inégale d'un arrondissement à l'autre, voire d'une rue à l'autre.

La définition des concepts démontre qu'une organisation de l'espace à échelle humaine, soit à échelle piétonne, est incontournable lorsqu'il est question de l'aménagement de collectivités viables. Mettre en place des conditions favorables à la marchabilité permet effectivement de développer une vision structurante, à la base d'un milieu de vie plus sain et d'aborder en amont les problématiques propres à l'urbanisation. Par ailleurs, l'emploi d'une approche participative en urbanisme se présente comme une réponse incontournable dans la conception de projets porteurs d'acceptabilité sociale. La stratégie proposée dans le cadre de cet essai vise la mise en place des conditions nécessaires au partage du pouvoir en accord avec les théories de la gouvernance participative. D'abord, la vision de la piétonnisation montréalaise doit être construite en collaboration avec les membres de la collectivité. Ensuite, les projets doivent être co-construits en partenariat avec les parties prenantes afin de bien s'harmoniser avec le milieu d'accueil. 10 recommandations accompagnent cette stratégie de participation en deux volets. Il est entre autres question de redéfinir la culture de la participation publique à Montréal vers la construction de l'acceptabilité sociale des projets, de favoriser une démarche de participation flexible et de communiquer de manière continue, proactive et mobilisatrice.

## REMERCIEMENTS

La rédaction de cet essai s'est avérée être un grand défi au niveau de la motivation personnelle et de la persévérance. Je remercie sincèrement mon directeur Yves Fréchette de n'avoir cessé de m'encourager et de m'avoir poussé à aller plus loin dans mes réflexions. Merci d'avoir pris le temps nécessaire pour nos rencontres matinales, toujours des plus agréables.

Pour la lecture attentive et les commentaires qui ont beaucoup enrichi mon essai, un gros merci à Anouk, Nancie et Pierre-Olivier. Petite mention spéciale pour le soutien et la présence quotidienne de ce dernier : J'aurais trouvé l'appartement bien vide et trop silencieux sans toi pendant la rédaction.

Merci à mes très chers amis de l'équipe BEPOS : Daniel, Isabelle, Silke. J'ai eu tellement de plaisir à faire cette maîtrise avec vous, pendant nos travaux et encore plus quand ils étaient terminés. La rédaction de l'essai n'aura pas été aussi facile sans votre contribution complice. Merci aussi à plusieurs autres collègues de maîtrise et plusieurs professeurs particulièrement intéressants qui ont fait de ces deux années une merveilleuse aventure !

Aux organisations qui œuvrent à transformer nos villes en milieux de vie collaboratifs et viables, je vous remercie de m'avoir inspirée et de m'avoir fourni autant de documents de références pertinents. Un merci tout spécial aussi à mes collègues de l'équipe de l'Écoquartier Rosemont – La Petite-Patrie qui m'ont partagé leur enthousiasme pour des rues vertes et actives !

Merci à mes parents Natalie et Pierre, à Julien et à Ann Frédérique sur qui je peux toujours compter. Vous vous retrouvez tous un petit peu dans ce papier.

## TABLE DES MATIÈRES

<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>1</b>
<b>1. MISE EN CONTEXTE ET PORTRAIT</b> .....	<b>3</b>
1.1 Enjeux : les avantages d’une ville qui s’apprécie à la marche.....	3
1.1.1 Un esprit sain dans un corps sain .....	4
1.1.2 Une économie qui marche .....	6
1.1.3 Une empreinte réduite sur l’environnement .....	9
1.2 Déplacements et modes de transport à Montréal.....	10
1.2.1 Le trafic comme habitude.....	11
1.2.2 Le mirage de l’automobile et autres perceptions trompeuses .....	13
1.3 Aménagement urbain à Montréal.....	14
1.3.1 À la recherche de l’acceptabilité sociale .....	15
1.3.2 Une culture de la participation publique .....	18
1.3.3 Au cœur de la ville : les parties prenantes .....	21
<b>2. DÉFINITION DES CONCEPTS</b> .....	<b>26</b>
2.1 Aménagement de collectivités viables.....	26
2.1.1 Principes transversaux pour des collectivités viables .....	27
2.2 Tendance à la mobilité active : marchabilité .....	30
2.3 Piétonnisation .....	34
2.4 Acceptabilité sociale.....	36
2.4.1 Différentes conditions .....	37
2.4.2 Différents facteurs.....	39
2.5 Relation entre les concepts.....	43
<b>3. STRATÉGIE DE PARTICIPATION PUBLIQUE</b> .....	<b>45</b>
3.1 Échelles et critères de la participation publique.....	45
3.2 La fin justifie les moyens .....	49

3.3	La participation publique au service de la piétonnisation viable.....	50
3.3.1	Étapes stratégiques .....	52
<b>4.</b>	<b>RECOMMANDATIONS POUR UNE VISION CONCERTÉE ET DES PROJETS DE PIÉTONNISATION RÉUSSIS .....</b>	<b>55</b>
4.1	Redéfinir la culture de la participation publique à Montréal vers la construction de l’acceptabilité sociale des projets de piétonnisation .....	55
4.2	Établir une communication de proximité proactive et mobilisatrice avec les riverains .....	57
4.3	Communiquer tout au long du processus .....	57
4.4	Rendre disponibles les ressources nécessaires.....	58
4.5	User de créativité dans le choix des moyens de communication et favoriser une démarche de participation flexible .....	59
4.6	Impliquer les parties prenantes sans en exclure.....	60
4.7	Définir ensemble, graduellement, les principes de marchabilité à favoriser .....	61
4.8	Impliquer des organisations externes de participation publique .....	62
4.9	Inscrire la piétonnisation aux outils de planification en matière d’aménagement .....	63
4.10	S’inspirer d’exemples à succès et partager son expérience.....	63
	<b>CONCLUSION.....</b>	<b>64</b>
	<b>LISTE DES RÉFÉRENCES .....</b>	<b>66</b>
	<b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>73</b>
	<b>ANNEXE 1 – ARTICLE 89 DE LA CHARTE DE LA VILLE DE MONTRÉAL.....</b>	<b>75</b>
	<b>ANNEXE 2 – CHARTE DES MILIEUX DE VIE MONTRÉALAIS.....</b>	<b>76</b>
	<b>ANNEXE 3 – ÉCHELLE DE WALK APPEAL.....</b>	<b>77</b>
	<b>ANNEXE 4 – ÉCHELLE DE LA PARTICIPATION CITOYENNE DE ARNSTEIN.....</b>	<b>78</b>
	<b>ANNEXE 5 – MISE EN ŒUVRE DES 10 RECOMMANDATIONS.....</b>	<b>79</b>

## LISTE DES FIGURES ET DES TABLEAUX

Figure 1.1	Coûts de transport.....	9
Figure 1.2	Cercle vicieux de la dépendance à l'automobile .....	13
Figure 2.1	Caractéristiques des piétons .....	27
Figure 2.2	Spectre des durées de vie d'une rue piétonne .....	34
Figure 2.3	Spectre des types de projet de piétonnisation .....	35
Figure 3.1	Niveaux de participation selon le pouvoir consenti aux acteurs par le décideur .....	46
Figure 3.2	Échelle de la participation adaptée à la saine gouvernance de projets de piétonnisation	47
Tableau 1.1	Projets qu'il est possible de soumettre à l'OCPM .....	19
Tableau 1.2	Cartographie des parties prenantes.....	23
Tableau 2.1	Principes des collectivités viables.....	29
Tableau 2.2	Principes de la marchabilité .....	31
Tableau 2.3	Échelle de <i>Walk Appeal</i> .....	32
Tableau 2.4	Facteurs de <i>Walk Appeal</i> .....	33
Tableau 2.5	Conditions de l'acceptabilité sociale d'un projet d'aménagement piéton .....	37
Tableau 2.6	Facteurs d'acceptabilité sociale d'un projet d'aménagement piéton.....	41
Tableau 3.1	Moyens de communication ou de participation publique .....	49
Tableau 3.2	Comparaison sommaire des deux volets de la stratégie.....	50
Tableau 3.3	Étapes de la stratégie : 1 <sup>er</sup> volet .....	53
Tableau 3.4	Étapes de la stratégie : 2 <sup>e</sup> volet.....	54
Tableau 4.1	Recommandations pour une vision et des projets de piétonnisation réussis .....	55

## LISTE DES ACCRONYMES, DES SYMBOLES ET DES SIGLES

BAPE	Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
CEUM	Centre d'écologie urbaine de Montréal
G	Milliard
GES	Gaz à effet de serre
INM	Institut du Nouveau Monde
km	Kilomètre
LAU	<i>Loi sur l'aménagement et l'urbanisme</i>
MAMOT	Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire
MAMR	Ministère des Affaires municipales et des Régions
MERN	Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles
MTQ	Ministère des Transports
OCPM	Office de consultation publique de Montréal
OQLF	Office québécois de la langue française

## LEXIQUE

Axe de communication	L'axe est donc une réponse à un problème soulevé. [...] C'est donc l'idée essentielle, l'idée de base, l'idée maîtresse autour de laquelle tous les messages seront construits. C'est elle qui donnera le ton à la campagne. C'est en quelque sorte la thématique de la campagne. [...] On l'appelle l'axe, car elle doit être la colonne vertébrale ou l'épine dorsale autour desquelles doivent pivoter tous les éléments de la campagne (Dagenais, 1998, p. 234).
Bien commun	Ce qui est profitable à long terme pour l'ensemble des membres de la société (Flahault, 2013).
Co-construction	Implication d'une pluralité d'acteurs dans l'élaboration et la mise en œuvre d'un projet ou d'une action (Akrich, 2013). Action de co-construire.
Compacité	Manière d'occuper le territoire, de façon à créer des liens (physiques et sociaux) en limitant les vides et les discontinuités. La compacité permet de créer des milieux de vie à la fois denses et conviviaux. (Vivre en Ville, 2014, p. 28)
Connectivité	Nombre d'intersections de rues accessibles au public par kilomètre carré (mille carré), y compris les intersections de rues comportant des allées ou des emprises de réseaux de transport, ainsi que les intersections de rues comprenant des emprises à circulation non motorisée (Congress for the New Urbanism et al., 2011, p. 154).
Densité	Quantité d'habitants, de logements ou d'activités présents sur une superficie de territoire donnée (Vivre en Ville, 2014, p. 28)
Développement durable	Développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Le développement durable s'appuie sur une vision à long terme qui prend en compte le caractère indissociable des dimensions environnementale, sociale et économique des activités de développement ( <i>Loi sur le développement durable</i> ).
Externalité	Issu du vocabulaire économique, le terme « externalité » reflète l'impact positif ou négatif d'une activité, de production ou de consommation, dont le coût n'est pas transposé dans le prix du produit ou du service. Adapté au vocabulaire du développement durable, ce terme réfère directement à l'impact, qu'il soit économique, social ou environnemental, sans nécessairement lui donner une valeur économique (Vivre en Ville, 2014, p. 58).



Gouvernance	Ensemble des règles et des processus collectifs, formalisés ou non, par lequel les acteurs concernés participent à la décision et à la mise en œuvre des actions publiques. Ces règles et ces processus, comme les décisions qui en découlent, sont le résultat d'une négociation entre les multiples acteurs impliqués. Cette négociation, en plus d'orienter les décisions et les actions, facilite le partage de la responsabilité entre l'ensemble des acteurs impliqués, possédant chacun une certaine forme de pouvoir. (Équipe Perspective Monde, 2016).
Îlot de chaleur	Zone urbaine dont la température est significativement plus élevée que celle des zones rurales environnantes. Ce sont généralement des sites fortement asphaltés ou bétonnés (Centre d'écologie urbaine de Montréal [CEUM], 2015, p. 51).
Mixité des activités	La mixité des activités réfère à la présence de différentes activités dans un même lieu : activités résidentielles et socioéconomiques (bureaux, commerces, institutions, services publics, parcs, etc.). Cette diversité s'observe à l'échelle de la rue (mixité horizontale) ou à l'intérieur d'un même bâtiment (mixité verticale) (Vivre en Ville, s. d.a).
Navettage	Déplacement quotidien des travailleurs, à horaire fixe, du domicile au lieu de travail, et inversement (Office québécois de la langue française [OQLF], 2002a).
Public cible	On emploie le nom «cible» juxtaposé à un autre nom pour qualifier ce qui est visé (OQLF, 2002b). Le public cible représente ainsi le public visé par l'exercice.
Transport actif	Mode de déplacement utilitaire dans lequel l'énergie est fournie par l'être humain (marche, vélo, patin à roues alignées, etc.) (CEUM, 2015, p. 52).
Verdissement	Plantation d'arbres, d'arbustes, de plantes grimpantes, etc., dans des zones dépourvues de végétation, en vue d'améliorer la santé ou la qualité de l'environnement (ex. : réduction des îlots de chaleur, rétention des eaux pluviales, etc.) (CEUM, 2015, p. 52).

*« City engineers have turned our downtowns into places that are  
easy to get to but not worth arriving at. »*

— Jeff Speck, 2012

*« Cities have the capability of providing something for everybody,  
only because, and only when, they are created by everybody. »*

— Jane Jacobs, 1961

## INTRODUCTION

Le Québec possède un rôle important à jouer dans la lutte aux changements climatiques. Avec l'objectif ambitieux de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) de 20 % sous le niveau de 1990 d'ici l'an 2020, le gouvernement doit cibler les secteurs particulièrement dépendants des énergies fossiles. Au Québec, le secteur des transports terrestres est largement le plus néfaste au bilan carbone, avec 44,7 % de toute la production de GES en 2012 (Vivre en Ville, 2015). Dans la région de Montréal, le véhicule individuel comme unique mode de transport représente 70 % des déplacements et la portion de déplacements à la marche semble de moins en moins populaire. Elle représente environ 10 % de l'ensemble des déplacements, alors que la motorisation ne cesse de croître (Secrétariat à l'enquête Origine-Destination, 2015). La proximité des lieux de service que permet la région métropolitaine de Montréal n'est malheureusement pas suffisante pour renverser cette tendance ; c'est approximativement la moitié des déplacements de moins d'un kilomètre (km), l'équivalent de 10 à 15 minutes à pieds, qui se déroulent maintenant en voiture (Vivre en Ville, 2015). Afin de réduire les émissions de la province, il est ainsi essentiel de s'attaquer de façon prioritaire à cette importante problématique. L'une des manières d'y arriver est de favoriser les transports actifs et de leur accorder une plus grande place sur le réseau routier en modifiant le mode de développement et d'aménagement urbain.

Présentement, la place du piéton sur les voies de circulation québécoises est loin d'être gagnée : cette partie prenante de la communauté urbaine semble bien souvent être la dernière dont les besoins sont pris en considération (Champagne, 2015, 6 octobre). Il est trop peu imposant par rapport aux autres utilisateurs de la route; minuscule, isolé, silencieux, timide. Il se fond dans la fresque métropolitaine et s'adapte aux obstacles, sans qu'on ne lui fasse attention. Pourtant, le piéton est plus vulnérable que les autres et l'accessibilité à la marche est essentielle pour l'aménagement de collectivités viables (Vivre en Ville, 2015). L'organisation nationale d'intérêt public, Piétons Québec, apparue à l'automne 2015, a souhaité mettre en lumière la problématique. Elle s'est donnée comme mission de porter la voix du piéton aux décideurs et représentants des médias afin de défendre ses droits (Piétons Québec, 2015). La naissance de cette organisation met de l'avant le besoin imminent de modifier le rapport des Québécois à la mobilité; de prioriser le développement des transports actifs et durables. Alors que plusieurs projets de réaménagement de rues et de ruelles fleurissent tous les étés à Montréal, il est primordial de se pencher sur la manière d'assurer un environnement sécuritaire et attirant pour la marche, afin de valoriser son utilisation.

Cet essai posera un regard critique sur la situation particulière à Montréal, environnement d'importance majeure pour le quotidien de nombreux piétons. En réponse aux lacunes observées, l'objectif de cette réflexion consiste à réaliser une stratégie de participation publique visant l'implantation de projets de piétonnisation porteurs d'acceptabilité sociale à Montréal. La participation publique répond ainsi au besoin de concevoir une trame cohérente et consensuelle de la piétonnisation en ville, ainsi que d'harmoniser les projets d'aménagement piéton avec leur milieu d'accueil, dans une perspective de durabilité.

Pour ce faire, l'essai dont il est question dégagera dans un premier temps le portrait dans lequel s'insèrent actuellement les initiatives de piétonnisation à Montréal et les avantages de ces projets qui peuvent être mis de l'avant pour en faire la promotion. Seront ensuite clarifiés les concepts d'aménagement urbain viable, de marchabilité, de piétonnisation et d'acceptabilité sociale pour ainsi arriver à établir la relation essentielle qui existe entre ces derniers. Il sera également question de déterminer comment tendre vers une meilleure acceptabilité sociale afin de permettre la pérennisation des projets. Dans l'optique de réaliser une stratégie inspirée des meilleures pratiques, il faudra finalement analyser l'apport de la participation publique dans un projet urbanistique, analyser les options de participation disponibles et déterminer les facteurs de réussite.

L'essai suivant portera un regard critique sur la littérature scientifique disponible en ce qui a trait de la mobilité, de l'acceptabilité sociale et de la participation publique. Plusieurs ouvrages cités au Forum Priorité piétons organisé par Vivre en Ville, organisation d'intérêt public vouée au développement de collectivités viables, ayant eu lieu le 29 octobre 2015 à Montréal serviront à étoffer la recherche documentaire. Ces informations permettront d'établir la base théorique du projet. L'étude des bénéfices que comportent les aménagements favorisant la marche, des déplacements et de l'urbanisme à Montréal sera réalisée afin de bien cerner le contexte et le portrait de la situation actuelle. De la documentation portant sur les collectivités viables, la marchabilité, la piétonnisation, ainsi que l'acceptabilité sociale sera ensuite analysée afin d'arriver à définir les concepts employés pour la rédaction de l'essai. Finalement, des publications présentant différentes théories et meilleures pratiques de la participation publique seront étudiées afin que soit élaborée la stratégie de participation pour implanter des projets de piétonnisation porteurs d'acceptabilité sociale. Les recommandations détaillées à la fin de cet essai découleront des constats de l'analyse. Ces conseils, principalement destinés aux décideurs de l'aménagement montréalais, préciseront les mesures à prendre afin de favoriser le succès de la stratégie.

## **1. MISE EN CONTEXTE ET PORTRAIT**

Ce premier chapitre fera état des avantages sociaux, économiques et environnementaux d'un aménagement urbain accordant une place importante au piéton. Il dégagera également un portrait de la mobilité à Montréal, tant sur le plan des pratiques que des perceptions. La part actuelle des transports à pied pourra ainsi être établie. Finalement, une description de ce que représente l'acceptabilité sociale et des mécanismes mis en place pour l'obtenir dans le contexte de projets d'aménagement dans la métropole sera réalisée afin d'illustrer dans quel univers institutionnel s'insèrent les projets de piétonnisation.

### **1.1 Enjeux : les avantages d'une ville qui s'apprécie à la marche**

L'urbaniste américain, Jeff Speck (2012) et le journaliste canadien Dan Rubinstein (2015) illustrent bien dans leurs ouvrages respectifs qu'un environnement qui s'apprécie à la marche peut à la fois représenter une fin en soi, un moyen pour contribuer au développement plus durable des villes et une excellente mesure afin d'évaluer la qualité d'un milieu urbain. Accorder une place de choix au piéton, c'est développer une vision structurante, à la base d'un milieu de vie plus sain, c'est aborder en amont les problématiques qu'entraîne l'occupation du territoire par les humains. Rendre la ville plus propice aux déplacements à pied constitue une solution simple aux problématiques complexes (sociales, environnementales et économiques) qu'observent quotidiennement les sociétés modernes. Plutôt que d'accessoiriser le mode de vie actuel avec des technologies sensées rendre heureux, réduire l'empreinte carbone et ajouter quelques dollars en circulation dans l'économie locale sans trop choquer les habitudes, il faut risquer des transformations plus profondes, mieux adaptées à la taille des enjeux actuels, à la hauteur des défis attendus. Les changements nécessaires, pour s'avérer efficaces, doivent influencer les choix et comportements de tous les jours. Ces comportements répondent inévitablement aux contraintes et aux opportunités qu'offre l'environnement bâti.

Un aménagement urbain priorisant la marche jouera un rôle majeur en ce qui a trait de la prévention dans le domaine de la santé publique, permettra d'aborder la lutte aux changements climatiques en amont en limitant la nécessité des déplacements motorisés pour ainsi les éviter. Cette stratégie neutralisera ainsi plusieurs nuisances sociales et environnementales avant qu'elles ne surviennent. Elle contrecarrea la tendance actuelle qui veut, selon Speck, que « les centres-villes soient des endroits facilement accessibles, mais ne valant pas la peine de s'y arrêter » (traduction libre de : Speck, 2012, p. 4), réduisant ainsi les dépenses dans les commerces locaux à cause de l'obsession pour la voiture.

Porteuse de changements positifs, la marche n'est toutefois ni extrême, ni drastique. Il s'agit d'un exercice modéré, facile à intégrer au quotidien. Voilà là toute la force de cette activité. Pourtant, tel que Dan Rubinstein (2015) l'expose dans son ouvrage *Born to walk*, le mode de vie nord-américain s'éloigne de plus en plus d'un mode de vie sain qui en soi devrait accorder une place à l'activité physique régulière.

### **1.1.1 Un esprit sain dans un corps sain**

Partie intégrante d'un mode de vie actif, les déplacements à pied participent à améliorer la santé physique et mentale des personnes, tout en contribuant de manière positive aux relations humaines. La situation telle qu'elle est dans les villes et les longues heures passées assises dans la voiture pour se déplacer posent à l'heure actuelle plusieurs problématiques au niveau social qui peuvent en partie être résolues par une intégration de la marche à son quotidien. Le document *Urban Sprawl and Public Health* expose à ce sujet un constat troublant : la structure urbaine telle qu'elle incite fréquemment à l'inactivité physique, l'obsession pour la vitesse ainsi que le gaz carbonique des voitures contribuent au fait que pour la première fois de l'histoire, la génération présente possède une espérance de vie plus courte que ses parents (Frumkin, Frank et Jackson, 2014). Tel que l'illustre Rubinstein (2015, p. 31) : « *Sitting is the new smoking.* » En effet, demeurer assis la majorité de la journée hausse significativement les risques de faire une crise cardiaque. Une augmentation des déplacements à pied par exemple, renverse la situation de manière tout à fait positive.

La marche possède comme grand avantage le fait d'être pratiquement accessible universellement : presque tous peuvent profiter de ses bienfaits, y compris la majorité des personnes économiquement, physiquement ou socialement désavantagées (Litman, 2014). L'activité physique, même modérée, prévient de nombreux problèmes de santé de plus en plus fréquents en Amérique du Nord. Entre autres, les problèmes cardiaques, le diabète et l'obésité. Les impacts positifs sur la santé mentale sont tout aussi importants. L'endorphine sécrétée pendant la marche a comme effet de diminuer le stress, la colère et la confusion. Pratiquer la marche régulièrement peut grandement influencer la perception de soi et ainsi contribuer à améliorer la confiance en soi. Si l'on marche en bonne compagnie et dans un environnement favorable, il est possible d'arriver à surmonter la dépression et l'anxiété. Marcher procure un sentiment de bien-être général. Un environnement naturel et paisible, comme peuvent recréer les espaces verts en ville, peut augmenter cette impression de bien-être (Rubinstein, 2015).

Cependant, la fonction sociale d'un espace urbain qui s'apprécie à la marche ne s'arrête pas à ses bienfaits individuels. La rue, dans sa dimension humaine, constitue un lieu de rencontre et d'échange entre les citoyens. S'il se prête à la promenade, l'espace public peut favoriser l'inclusion et briser l'isolement en plus de sensibiliser les individus à la présence de l'art et l'expression de la culture dans la ville. À l'image des collectivités qui l'habitent, la ville peut représenter une mosaïque d'espaces intérieurs et extérieurs animés et harmonieusement tissés entre eux, ou une multitude de bâtiments isolés les uns des autres par des artères désertes. (Ghel, 2012)

Enfin, un espace public de qualité, invitant le piéton à s'y aventurer aura pour effet de stimuler une société plus unie, plus créative et plus connectée à son environnement grâce à la marche : une expérience sensorielle complète qui renouvelle sans cesse l'environnement perçu. Cette foule d'expériences uniques, mêlées aléatoirement aux souvenirs mémorisés, provoque de nouvelles associations qui mènent à de nouvelles idées créatives. Cet exercice apporte une perception plus sensible de l'environnement ainsi qu'une meilleure compréhension de son milieu. En parcourant la ville à pied, il est possible de prendre part à la vie communautaire, de communiquer avec les autres. L'espace réservé au piéton présente également l'avantage de démocratiser la place publique en y offrant un accès équitable à tous. Autrefois synonyme de liberté, l'automobile peut maintenant davantage être considérée comme une source de contrainte pour les personnes n'ayant pas les capacités ou les moyens financiers pour la conduire. (Rubinstein, 2015)

La concurrence entre les différents usages qui peuvent être faits de l'espace public laisse bien souvent le piéton comme grand dernier, loin derrière la voiture qui s'impose plus facilement. Cette dernière remplace peu à peu les personnes, dégradant du même coup l'environnement résiduel dont elles pourraient profiter avec le bruit, les odeurs, la pollution et le danger qui les accompagnent. La santé humaine peut être indirectement dégradée par le stress que cause les différentes externalités liées aux voitures. En conséquence, le délaissement des places publiques encourage l'isolement. À lui seul, l'isolement peut provoquer une augmentation de la tension, une diminution de l'efficacité du système immunitaire ainsi que des problèmes cardio-vasculaires. Inévitablement, la cellule de tôle qu'est l'automobile empêche les contacts directs au profit des comportements antisociaux, accélère toute possible interaction avec l'environnement extérieur et déshumanise les perceptions telles qu'elles seraient ressenties à échelle humaine, à pied. De même, l'utilisation politique de la marche lors de manifestation par exemple démontre bien le pouvoir démocratique ainsi que l'implication collective de cette action. Le marcheur demeure un symbole de revendications sociales pacifiques. (Rubinstein, 2015)

Le déplacement le plus récurrent, celui qui détermine les heures de trafic et occupe le plus de temps dans la vie de la majorité des gens est évidemment le mouvement de navette de la maison au travail jour après jour. Plusieurs études démontrent à cet effet l'impact négatif du navettage solitaire en voiture. Le raisonnement général est bien simple : le plus loin les gens ont à conduire pour aller au travail, le moins ils sont heureux. Il n'est pas question seulement de la mauvaise humeur éprouvée lorsque le véhicule se retrouve immobilisé dans le trafic, mais de leur propension à être heureux en général (Montgomery, 2013). Conduire l'équivalent de 45 minutes en plein trafic impliquerait une hausse de la pression, du rythme cardiaque ainsi qu'une diminution de tolérance à la frustration. La conduite automobile sur un réseau achalandé représente inévitablement une source de stress nuisible (Frumkin, Frank et Jackson, 2014). Le rituel du navettage vers le lieu de travail a pour effet d'augmenter la tension, le stress et la fatigue, au contraire des déplacements actifs qui ont un impact positif global sur la forme physique. Le fait de conduire tous les jours jusqu'au travail participerait même au désengagement social et communautaire, effilochant encore davantage le tissu social. Chaque 10 minutes quotidiennes supplémentaires passée dans la voiture aurait un impact négatif significatif, soit environ 10 %, sur l'engagement social (Putnam, 2000).

### **1.1.2 Une économie qui marche**

Les effets négatifs du mode de vie sédentaire, tels que vus précédemment, se répercutent inmanquablement sur les dépenses en santé publique qui doivent être assumées par l'entière de la population. À cela s'ajoute la perte de productivité des travailleurs qui subissent les conséquences du voyage dans le trafic quotidiennement (Rubinstein, 2015). Au contraire, inciter l'utilisation de transports actifs comme la marche permet une diminution des dépenses en santé publique grâce à une meilleure qualité de l'air et une meilleure santé physique des personnes, ainsi qu'une augmentation de la productivité et de la créativité des employés pour de meilleurs résultats en entreprise. Selon l'analyse comparative menée aux États-Unis par *Alliance for Biking & Walking* (2014), le transport actif apparaît comme un secteur possible de croissance et de revitalisation. En effet, cette étude démontre clairement qu'en plus de l'activité économique provoquée par la construction des voies et des infrastructures piétonnes ou cyclables, l'économie locale se voit grandement encouragée par l'augmentation de la circulation à pied. Les piétons dépensent de moins grandes sommes d'argent par course. Cependant, ils effectuent des achats plus récurrents, ce qui implique qu'ils dépensent en moyenne davantage que les automobilistes au bout du compte. Les déplacements à pied permettent en effet de pratiquer le lèche-vitrine et de faire des arrêts fréquents. Leinberger et Alfonzo (2012) arrivent au même constat : dans la



ville de Washington, la performance commerciale est directement liée à l'aménagement urbain. Les commerces situés dans des secteurs favorisant les déplacements piétons génèrent en moyenne 80 % plus de ventes au détail que les autres. Ces quartiers au cœur villageois consolidé tendent à gagner en popularité vue la qualité de leur environnement et du même coup attirer davantage de boutiques, de bars et de restaurants, ce qui leur assure une grande vitalité ainsi que la prospérité économique qui l'accompagne (Vivre en Ville, 2015).

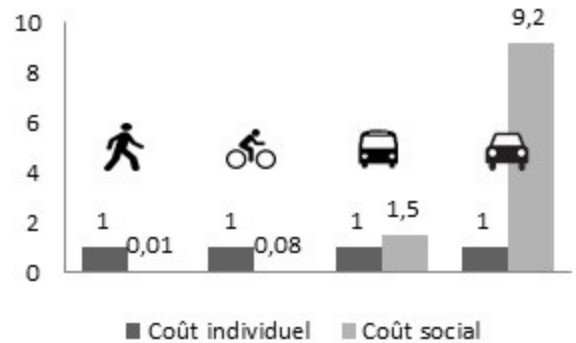
De la même manière, pour éviter la fuite des jeunes hors de la ville et garder, voire attirer une main d'œuvre de travailleurs éduqués, qualifiés et créatifs, il faut créer le milieu de vie qu'ils ont envie d'habiter et reproduire le dynamisme que permettent les quartiers où les principaux points d'attrait et les différents services sont accessibles à quelques pas des lieux de travail et de résidence. En effet, les secteurs favorables à la marche sont populaires auprès des entreprises innovantes et prospèrent ainsi que des professionnels hautement scolarisés (Litman, 2014). Quand vient le temps de choisir où s'installer, l'animation de la rue ou « *street life* » comme le décrit Speck (2012) est un aspect qui importe grandement à la génération de jeunes professionnels que les villes comme Montréal tentent d'attirer. Les propriétés situées dans des quartiers aménagés pour favoriser des déplacements agréables à pied ont également tendance à prendre de la valeur sur le marché immobilier. Cela possède entre autres un impact positif sur les revenus en taxes de la Ville. Dans ces secteurs, la location d'espaces résidentiels ou commerciaux est généralement plus profitable, de même que les revenus liés au tourisme (Alliance for Biking & Walking, 2014 et Leinberger et Alfonzo, 2012).

Les résidents de secteurs aménagés pour la marche voient quant à eux généralement augmenter la part de leur revenu disponible. Effectivement, une moindre utilisation de la voiture permet de réaliser d'importantes économies individuelles en limitant notamment les coûts liés aux assurances et immatriculations, à l'usure du véhicule, à la location d'espaces de stationnement, ainsi qu'à l'achat de carburant. Pour la majorité, ces dépenses quittent le marché local alors que cet argent pourrait être dépensé ailleurs, puis réinvesti à l'échelle locale et contribuer à la vitalité économique (Rubinstein, 2015). En 2012, les ménages québécois dépensaient en moyenne entre 2,9 % et 4,9 % de leurs revenus en essence selon le quintile de revenu auquel ils appartenaient (Statistique Canada, 2014). Globalement, en 2012, c'est 11,9 milliards (G) de dollars que les Québécois ont dépensé pour l'achat d'essence (Whitmore et Pineau, 2014).

Par ailleurs, la dépendance au pétrole dans le secteur des transports coûte très cher à l'État québécois puisque, mis à part quelques puits d'exploration en Gaspésie, aucun hydrocarbure n'est actuellement exploité au Québec. Toutes les sources d'énergies fossiles consommées sur le territoire doivent effectivement être importées. D'une part, les importations représentent la grande majorité du déficit commercial du Québec. En 2012, les deux tiers du déficit leur étaient attribuables. D'autre part, la grande fluctuation des prix du baril de pétrole rend les prévisions à moyen et long terme au niveau des coûts de l'approvisionnement très incertaines. Il est cependant peu probable qu'on assiste à une baisse notable des prix dans le secteur pétrolier. En observant l'évolution des prix d'approvisionnement du Québec en pétrole au cours des dernières années, soit une hausse de 13 % des prix de l'essence ordinaire à la pompe entre 2008 et 2012, il est facile d'éliminer l'option possible d'une baisse significative des prix (Whitmore et Pineau, 2014). En trouvant des alternatives aux énergies non renouvelables, il est possible de rendre la population ainsi que les entreprises moins vulnérables devant la spéculation entourant ce marché, de toute manière voué à disparaître. De cette façon, le choix des déplacements à la marche représente un pas vers une meilleure sécurité énergétique (Vivre en Ville, 2015).

Plus encore, l'impulsion économique créée par la construction et l'entretien d'infrastructures adaptés aux transports actifs est beaucoup plus fructueuse que celle induite par les routes dédiées aux voitures. En plus d'être moins dispendieuses à construire et entretenir, une étude menée aux États-Unis par *the Political Economy Research Intitute* relate que pour chaque million de dollars investis, les infrastructures piétonnes créent en moyenne approximativement 10 emplois à temps plein pour réaliser le design et la construction, comparativement à 7,8 emplois lorsqu'il est question des infrastructures routières (Garrett-Peltier, 2011). D'autant plus que le fait d'encourager les déplacements individuels réguliers en voiture décuple la congestion et du coup affecte de manière négative l'économie. Lorsque chacun privilégie la voiture individuelle à l'heure de pointe, évidemment l'espace demandé sur le territoire est très important et la circulation perd de son efficacité. Ainsi, le coût des retards subis par les automobilistes est élevé et représente à lui seul 88 % des coûts totaux liés au trafic dans la région de Montréal. Ces retards sont assumés principalement de manière individuelle. Les déplacements sont également plus dispendieux dû à la consommation additionnelle d'essence et l'utilisation supplémentaire du véhicule. À cela s'ajoute l'émission accrue de polluants qui entraîne indirectement à son tour des dépenses publiques. Globalement, cela a pour effet de nuire à l'économie locale. En 2008, pour la simple région de Montréal, les coûts sociaux-économiques qu'engendre la congestion en heure de pointe sont évalués à 1,85 G\$ (Ministère des Transports [MTQ], 2014).

Les externalités causées par la circulation automobile ne sont évidemment pas toutes internalisées par les conducteurs automobiles, et ces coûts directs et indirects sont plutôt assumés collectivement par l'ensemble de la société (Vivre en Ville, 2015). Le projet d'analyse coût-avantage *Moving Forward* mené à Vancouver au sujet de l'avenir des transports urbains démontre bien les coûts sociaux attribuables aux différents modes de transport et place sans contredit la marche au premier rang du podium. En effet, tel qu'illustré à la figure 1.1, pour chaque dollar dépensé de manière individuelle pour avancer en voiture la société en paye 9,20\$ supplémentaires. Par ailleurs, pour chaque dollar dépensé directement ou indirectement par un individu pour pratiquer la marche, la société doit assumer des coûts à la hauteur de 1 ¢ (Discourse Media, 2015).



**Figure 1.1 Coûts de transport** (Inspiré de : Discourse Media, 2015)

Alors qu'un environnement qui s'apprécie à la marche bénéficie de mainte manière à la société qui l'habite, la valorisation exacerbée de la voiture implique un coût individuel et social important. Le prix qu'il faudrait d'ailleurs déboursier pour contrer la dégradation de l'environnement par les transports motorisés individuels par exemple reste impayé et incombe aux générations futures. Certains coûts environnementaux tels que la dégradation des écosystèmes sont quant à eux irrécupérables.

### 1.1.3 Une empreinte réduite sur l'environnement

L'aménagement du territoire tel qu'il encourage la population à choisir un mode de transport ou l'autre, possède un grand impact sur l'empreinte écologique de la société. Alors que les moyens de transport motorisés ont sans contredit des impacts négatifs sur l'environnement humain et naturel, l'augmentation de la part modale des transports actifs vient limiter ces derniers. La piétonnisation s'inscrit dans un mode de développement plus viable du territoire aux conséquences moindres sur l'environnement et les changements climatiques. Tout d'abord, en tenant compte de la compacité des infrastructures piétonnes et de l'élimination des espaces de stationnement, on limite par le virage piéton l'étalement urbain et l'empiètement sur les espaces naturels : milieux humides, couvert forestier, terres agricoles... Plus encore, il est en fait nécessaire de privilégier une certaine compacité afin de permettre des déplacements à distance de marche (Vivre en Ville, 2015 et Litman, 2014). Entre 20 % et 40 % de toute la surface urbaine en Amérique du Nord est aujourd'hui dédiée uniquement à l'automobile en

raison notamment des espaces de stationnement plus qu'abondant (Vivre en Ville, 2014). L'imperméabilisation des sols dont le réseau de transport est largement responsable est également réduite grâce au remplacement des routes par des voies piétonnes beaucoup plus étroites et la réduction du nombre d'espaces de stationnement asphaltés. Dans un contexte d'adaptation aux changements climatiques, la perméabilité du sol répondra au besoin de surmonter les risques d'inondation et d'améliorer la qualité de l'eau en absorbant et filtrant naturellement les averses. Il est impératif de limiter l'étendue asphaltée au profit d'un couvert végétal. Il est ainsi possible de troquer les îlots de chaleur urbains pour des îlots de fraîcheur bénéfiques pour la qualité de vie des individus et la beauté des paysages (Vivre en Ville, 2015 et Litman, 2014).

L'émission de polluants attribuable à la circulation automobile se voit également diminuée lorsque ces déplacements énergivores sont remplacés par la marche. La réduction de la pollution atmosphérique contribue ainsi à limiter les épisodes de smog, les impacts négatifs sur la végétation urbaine et la santé humaine. Les systèmes de transport en ville principalement axés sur les déplacements motorisés et pollueurs entraînent une multiplication des crises d'asthme, des cancers du poumon, des maladies cardiaques, des troubles respiratoires et des décès prématurés. Ainsi la dégradation de la qualité de l'environnement affecte directement les êtres humains. (Bell et Cohen, 2009)

## **1.2 Déplacements et modes de transport à Montréal**

Malgré la démonstration faite qu'un environnement qui encourage les modes de déplacement doux comme la marche s'avère des plus profitables, tant sur le plan personnel que collectif, les études récentes réalisées à Montréal indiquent que la tendance n'est pas à la piétonnisation, mais à la motorisation toujours plus importante (Secrétariat à l'enquête Origine-Destination, 2015). Effectivement, les grands objectifs de réduction des émissions de GES du gouvernement québécois ne se reflètent pas dans les habitudes de vie des citoyens. Pourtant, le seul moyen d'arriver à des changements significatifs est d'inscrire les bonnes intentions à l'intérieur de leviers d'action ancrés dans la réalité. Il faudra donc s'appliquer à modifier les comportements des Québécois grâce à des mesures et des outils concrets. Afin d'y parvenir, il sera d'abord primordial de modifier les perceptions à l'égard de l'action piétonne d'une part et de ses concurrents à moteur de l'autre.

### 1.2.1 Le trafic comme habitude

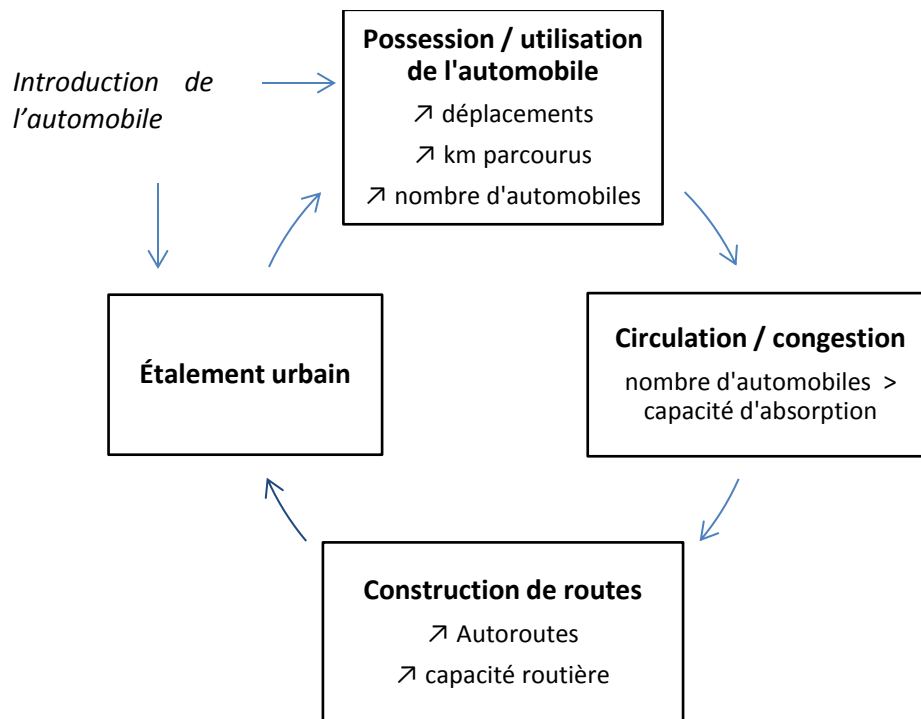
Présentement, la voiture individuelle se fait encore et toujours reine. Donnée révélatrice : dans la région métropolitaine de Montréal, l'automobile comme seul moyen de transport représente au total 70 % des déplacements. Dans le contexte où l'automobile est pourtant prévue pour accueillir au moins 4 à 5 personnes, le covoiturage ne représente pas une grande part des déplacements et ne gagne pas non plus en popularité. L'occupation moyenne des véhicules tend plutôt à reculer légèrement, passant de 1,23 passager en 1998 à 1,2 en 2013 (Secrétariat à l'enquête Origine-Destination, 2015). Le véhicule est principalement utilisé pour des déplacements individuels et malgré qu'il passe 95 % de son existence immobilisé faute d'utilisation, il est également souvent possédé de manière individuelle. Le nombre de voitures en circulation augmente d'ailleurs deux fois plus vite que la population de la région métropolitaine de Montréal. La SAAQ enregistre une hausse des véhicules motorisés de 10,9 % entre 2006 et 2011, alors que la population croît uniquement de 5,7 % au cours de la même période (Gravel, 2016 et Normandin, 2013).

Sur le territoire de la ville de Montréal plus précisément, le même phénomène est observable, mais la situation est moins démesurée. Soit une augmentation du nombre de voitures de 5,8 %, comparativement à une augmentation de personnes sur l'île de 4,5 %, pour la même période (Gravel, 2016 et Normandin, 2013). Le taux de motorisation atteint ainsi un peu plus de 540 véhicules par 1000 habitants à la fin des années 2000 (Vivre en Ville, 2015). Sur l'île de Montréal, il y a environ une voiture par logis et 0,45 voiture par personne en 2013. Un peu moins de 30 % des ménages ne possède aucune voiture. Près de 60 % des déplacements à Montréal sont effectués en voiture (Secrétariat à l'enquête Origine-Destination, 2015). Ces données ne sont pas représentatives de tous les secteurs de la ville. Évidemment certains aménagements sont beaucoup plus favorables à la marche que d'autres et cela influence grandement les habitudes des personnes. Une certaine incohérence est ainsi observable sur le terrain. La *Charte du piéton* de Montréal fait elle-même état « [qu'] à l'échelle de l'île, on constate que la qualité des aménagements pour les piétons reste très inégale. » (Ville de Montréal, 2006, p. 24)

Il est également accablant de constater l'augmentation constante de l'utilisation de la voiture pour des trajets de courte distance qui pourraient facilement être réalisés à pied. Pour 50 % des déplacements qui ne prennent que 10 à 15 minutes à la marche, soit moins de 1 km de distance, la voiture est utilisée. Entre 2008 et 2013, la croissance des déplacements motorisés est évaluée à 2,1 %. Entre 1998 et 2008, elle était de 0,8 % seulement. Les déplacements motorisés en heure de pointe ont quant à eux bondi de

11 % et le transport des enfants en voiture est aussi de plus en plus important. Autrement dit, la voiture est de plus en plus utilisée, surtout lorsqu'il est question du navettage jusqu'au lieu de travail ou jusqu'à l'école (Secrétariat à l'enquête Origine-Destination, 2015 et Vivre en Ville, 2015). Le mode de vie aliénant «auto-boulot-dodo» n'a jamais été autant d'actualité : selon les résultats de l'enquête nationale auprès des ménages de 2011, environ 51 % des Montréalais choisissent la voiture pour se rendre au travail chaque jour alors 8,5 % des gens font le trajet à pied (Statistique Canada, 2013). L'efficacité énergétique croissante des véhicules n'arrive pas non plus à renverser la tendance, puisque les émissions de GES sont globalement toujours plus importantes (Vivre en Ville, 2015).

Marcher est cependant à la base de tous les déplacements. En effet, malgré la valorisation, voire l'obsession pour la vitesse, les déplacements actifs demeurent essentiels, ne serait-ce que pour se déplacer une fois la voiture garée. À la fin de la journée, chacun aura assumé son rôle de piéton au moins deux fois : avant d'entrer, puis en sortant de sa voiture. Pourtant, l'intérêt pour la marche semble décroître au même rythme que celui pour la vitesse et la technologie augmente. Ce phénomène s'observe notamment lorsqu'on considère proportionnellement les investissements qui sont réservés aux infrastructures piétonnes par rapport à ceux consacrés aux voies de circulation rapide. Certains choix s'imposent quant à l'utilisateur de la route qui est privilégié et malgré tout, une pensée magique persiste : les gens marcheront toujours, même dans de mauvaises conditions. Les besoins des piétons sont ainsi les derniers auxquels les planificateurs s'attardent (Litman, 2014). Ce constat illustre une problématique qui n'est pas adressée de la bonne manière afin de réduire la congestion et d'ainsi améliorer la qualité de vie des personnes. Façonner un réseau de transport de plus en plus dense afin d'absorber des flux routiers toujours plus importants n'arrive qu'à entretenir un besoin de croissance continue des infrastructures pour palier à une inévitable saturation progressive de ces dernières. Par le fait même, dès lors que plus de place est accordée à la voiture afin de garantir une circulation plus fluide, tous les autres moyens de transport deviennent plus difficiles à emprunter. Les routes favorisant la circulation rapide des voitures segmentent les passages pouvant être utilisés par les piétons et limitent les déplacements actifs qu'il est possible de faire de manière sécuritaire. La suppression de trottoirs apparaît parfois comme un choix supposément nécessaire et le piéton est alors complètement banni de la voie. Ce cercle vicieux entraîne une dépendance accrue à la voiture, dont le nombre augmente considérablement, alors qu'il serait plus souhaitable que puisse être simplement évitée l'utilisation de transports motorisés (Demers, 2008). La figure 1.2 illustre le cercle vicieux de la dépendance à l'automobile, tel que représenté par Vivre en Ville et Équiterre (2011).



**Figure 1.2** Cercle vicieux de la dépendance à l'automobile (inspiré de : Vivre en Ville et Équiterre, 2011, p. 25)

### 1.2.2 Le mirage de l'automobile et autres perceptions trompeuses

Il est démontré que 85 % des Québécois croient à un réchauffement climatique bien réel et que 68 % croient que la planète se réchauffe en partie ou surtout en raison de l'activité humaine. La majorité de la population adulte au Québec perçoit ainsi une problématique environnementale liée au climat. Elle est même prête à accorder le blâme à ses semblables pour les torts causés à Mère Nature. Cette prise de connaissance des enjeux actuels ne se reflète pourtant pas dans les engagements concrets que sont prêts à prendre les individus. On ne semble pas croire à l'urgence d'agir, ou du moins on semble résistant aux changements pourtant nécessaires. La portion de la population prête à déboursier davantage pour effectuer ses promenades quotidiennes en voiture ou encore minimiser ses dépenses en limitant l'utilisation de cette dernière demeure plutôt faible. Un peu moins de la moitié, soit 49 %, des répondants québécois à une enquête pancanadienne réalisée par des experts au sujet des changements climatiques croient que la taxation des combustibles fossiles ne devrait pas être revue à la hausse (Mildenberger et al., 2016). L'achat de véhicules toujours plus imposants est aussi à la mode. Pour la seule région de Montréal entre les années 1990 et 2012, c'est une progression des achats de 173 %

qu'ont connue les camions légers (Gravel, 2016). L'attachement à la voiture et le confort qu'elle promet en fait une priorité difficilement délogeable.

La perception qu'une économie saine repose sur la performance ainsi que la consommation croissante d'énergie et de biens, additionnée à la baisse des prix du pétrole, valorise inévitablement la surconsommation et encourage l'utilisation d'essence alors que l'on en repousse les conséquences (Rubinstein, 2015). Un statut inférieur est ainsi attribué au marcheur qui ne dépense rien d'autre que des calories et sa contribution économique à la société, telle qu'elle a été exposée précédemment, n'est pas valorisée. Les déplacements piétons sont davantage considérés comme une perte de temps allant à l'encontre d'une productivité souhaitable. La marche est peu à peu devenue une activité que le travailleur moyen considère difficilement conciliable avec son emploi du temps (Demers, 2008). Ainsi, elle perd de sa popularité puisqu'elle est considérée comme difficilement praticable dans le contexte actuel et sa valeur est sous-estimée.

De cette manière, les perceptions relatives aux coûts et bénéfices liés aux différents modes de transport sont faussées et l'apport des transports actifs à l'économie est sous-évalué. En fait, comme démontré par *New Climate Economy* (2015), accorder une plus grande place aux modes de développement à faible émission de carbone encouragerait une plus grande, plus équitable et plus durable croissance économique. Ainsi, le fait d'opposer croissance économique et respect de l'environnement représente un faux dilemme qu'il faut à tout prix rayer des idées reçues. De plus, puisque les investissements en infrastructures représentent un pilier incontournable du développement économique, il faut que ces derniers envoient les bons signaux vers une réduction des émissions de polluants. Les infrastructures favorisant les transports actifs s'inscrivent de cette manière dans un développement économique vert et porteur. La mentalité des individus doit changer afin d'influencer les décideurs à modifier leur planification stratégique en ce qui a trait notamment de l'énergie et du territoire. L'éducation du public est ainsi essentiel au virage vert.

### **1.3 Aménagement urbain à Montréal**

Plusieurs acteurs décisionnels doivent être interpellés lorsqu'il est question de jouer dans les plates-bandes de la ville. Une structure organisationnelle complexe supporte l'administration territoriale du Québec et cette dernière est scindée en trois paliers de décision : provincial, supralocal et local. Une relation bidirectionnelle existe entre chaque palier voisin. Dans le cas particulier de Montréal, la Communauté métropolitaine de Montréal représente le palier supralocal et la Ville de Montréal



représente le palier local. Cette dernière regroupe elle-même 19 arrondissements et 15 villes de banlieues reconstituées. (Gauthier, 2008 et Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire [MAMOT], 2010)

En plus de cette structure classique et rigide, la tendance d'une gouvernance souple et horizontale complexifie davantage la prise de décision au niveau local. Les élus et les fonctionnaires ne sont plus les seuls privilégiés qui prennent part au processus, mais une multitude d'acteurs légitimes y sont également invités (Blondiaux et Sintomer, 2002). Non seulement les différents membres de la société sont-ils invités à participer, mais cette invitation se présente-t-elle encore plus souvent comme une injonction. De plus en plus la participation des citoyens aux projets urbains est considérée comme essentielle, voire obligatoire, par une majorité d'acteurs, quoique cela puisse être motivé par des raisons étant parfois totalement opposées (Blondiaux et Sintomer, 2002 et Gauthier, 2008). Par exemple, les documents qui sont parvenus par la poste à tous les résidents de Montréal au moment de planifier le nouveau *Plan d'urbanisme* en 2004 indiquait à l'impérative « Pour améliorer Montréal, PARTICIPEZ à la consultation publique » (Ville de Montréal, 2004). Gérald Tremblay, Maire de Montréal à l'époque, y exprimait même qu'il comptait personnellement sur la contribution de la population montréalaise (idem). Une lourde charge est ainsi déposée sur les épaules des citoyens qui participent bénévolement au débat public qui entoure le façonnement de leur ville. Dans cette perspective, les individus et les groupes qui sont les plus susceptibles de participer sont ceux qui y trouvent un intérêt personnel. Le résultat du débat devrait ainsi en principe découler de la rencontre et de la négociation entre tous ces intérêts possiblement divergents en certains points. Cette rencontre est la meilleure manière de faire naître ou de simplement exposer les points communs qui unissent les membres de la société. L'objectif d'un tel processus correspond généralement à la confection ensemble d'une solution que toutes les parties en cause perçoivent comme acceptable.

### **1.3.1 À la recherche de l'acceptabilité sociale**

L'acceptabilité sociale peut être comprise de multiples manières, voire devenir un sujet de controverse en soi. Cette notion est souvent perçue par les promoteurs de projet comme un fardeau et une opportunité pour le public d'empêcher tout projet de se concrétiser. De façon totalement différente, les parties prenantes subissant les externalités des projets sont eux aussi réticents à la recherche de l'acceptabilité sociale puisqu'ils y voient une tentative de rendre tout projet légitime en donnant l'impression d'une acceptation du public. Cette dichotomie et cette méfiance de la part des deux parties

en cause se reflète dans le rapport qu'a produit le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) à la suite de son mandat d'enquête et d'audience publique au sujet des enjeux liés à l'exploration et l'exploitation du gaz de schiste dans le shale d'Utica des basses-terres du Saint-Laurent. (BAPE, 2014)

Quoi qu'il en soit, la commission d'enquête en vient à la conclusion que l'acceptabilité sociale doit faire le pont entre les intérêts des différentes parties prenantes. Cette notion est également à la base de toute démarche de développement durable qui doit intégrer tant les enjeux économiques et environnementaux que sociaux. À la lumière de leur analyse, le BAPE statue que l'acceptabilité sociale représente :

« ... un processus collectif et évolutif qui intègre un nombre important d'acteurs locaux et régionaux. Elle se traduirait non pas par l'assentiment général, mais plutôt par un consensus des parties prenantes à travers la consultation et les échanges. » (BAPE, 2014, p. 351).

Par ailleurs, le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (MERN) utilise pendant le Chantier sur l'acceptabilité sociale une toute autre définition. Il s'agit de celle de Julie Caron-Malenfant, diplômée en administration des affaires et maître en science politique, et de Thierry Conraud, maître en sciences de l'environnement et docteur en génie civile. Cette définition, largement reprise et couramment utilisée, s'exprime de la manière suivante :

« Résultat d'un processus par lequel les parties concernées conviennent ensemble des conditions minimales à mettre en place pour qu'un projet, un programme ou une politique s'intègre harmonieusement, à un moment donné, dans son milieu d'accueil. » (Caron-Malenfant et Conraud, 2009, p. 14).

De cette manière, il est incontournable, pour qu'un projet soit couronné d'une certaine acceptabilité sociale qu'une discussion entre les différentes parties prenantes ait lieu, et que cette dernière mène à un accord relatif. La connaissance du milieu d'accueil propre aux parties en cause prend également une grande importance dans cette définition qui met l'accent sur le fait qu'une « intégration harmonieuse » du projet dans son environnement est souhaitable.

Caron-Malenfant (s. d.) justifie cette dernière définition et propose que l'acceptabilité sociale se retrouve dans un contexte de « consensus viable » et non « d'adhésion unanime ». Le résultat des négociations entre les parties prenantes et les instigateurs du projet ou, en d'autres termes, les promoteurs, peut être favorable ou défavorable. Ainsi, le projet tel qu'il est présenté risque fort d'être modifié au courant du processus, mais plus encore, il est possible qu'il soit simplement rejeté par les

parties prenantes, faute d'acceptabilité. Le concept d'acceptabilité sociale ne signifie pas que l'arrivée d'un nouveau projet représente un ultimatum ou un incontournable. Le maintien du statu quo peut tout autant être considéré comme un résultat acceptable du processus de consultation. La recherche de l'acceptabilité sociale par les promoteurs devra s'accompagner d'une certaine flexibilité pour répondre aux demandes variées et légitimes de minimisation des externalités négatives et de multiplication des répercussions positives. La chercheuse spécifie que l'acceptabilité sociale n'est pas équivalente à l'opinion publique, mais y est toutefois fortement liée. En effet, l'acceptabilité sociale s'inscrit dans un processus de délibération alors que l'opinion publique représente davantage « [l'] opinion partagée par la majorité d'un groupe, notamment dans les domaines politique, social et culturel » (Office québécois de la langue française [OQLF], 2001). C'est un concept qui s'avère plus arbitraire et difficilement évaluable. Il peut toutefois agir comme baromètre approximatif, et s'il est perçu comme négatif à l'égard d'un projet par les décideurs ou les promoteurs, un processus formel pourrait être enclenché afin de redresser la situation. Il serait alors question de rechercher l'acceptabilité sociale.

Corinne Gendron, avocate, titulaire de la Chaire de responsabilité sociale et de développement durable, de même que professeure au département de Stratégie et responsabilité sociale et environnementale de l'École des sciences de la gestion de l'Université du Québec à Montréal, constate que depuis les 20 dernières années, tant les projets de nature privée que publique semble faire inévitablement face à des mouvements d'opposition, soit une certaine réaction défavorable des membres de la société civile. Ce phénomène est décrit comme l'inacceptabilité sociale qui semble omniprésente à l'annonce de projets (Gendron, 2014a). Le concept d'acceptabilité sociale serait ainsi apparu en réponse et en opposition à l'inacceptabilité, perçue comme étant de plus en plus présente et aux revendications citoyennes de plus en plus clairement exprimées.

Loïc Blondiaux et Yves Sintomer, tous deux professeurs de sciences politiques, expriment déjà au début des années 2000, l'idée d'un nouvel impératif délibératif qui selon-eux s'impose alors que la société et les enjeux contemporains se complexifient et que l'opinion dite publique prend des proportions plus importantes afin de réaffirmer la légitimité des administrations publiques. Il est souhaité dans une telle perspective qu'un maximum de parties prenantes participe au processus afin que le résultat soit le plus représentatif possible. Cet intérêt de la part des décideurs à consulter le public à une plus ou moins grande échelle ne garantit toutefois pas une intégration des préoccupations citoyennes à la prise de décision. Les limites des dispositifs de participation en place sont multiples et il y a apparence qu'une vision strictement fonctionnaliste visant l'acceptabilité sociale du projet est en cause. L'objectif principal

serait en effet de minimiser la critique et l'opposition populaire aux projets en mimant la prise en considération des opinions divergentes. (Blondiaux et Sintomer, 2002)

Par ailleurs, Gendron propose l'énoncé suivant pour définir l'acceptabilité sociale : « assentiment de la population à un projet ou à une décision résultant du jugement collectif que ce projet ou cette décision est supérieur aux alternatives connues, incluant le statu quo » (Gendron, 2014b). La chercheuse légitimise ainsi le rejet possible de projets. Elle soutient également qu'une discussion où les connaissances des citoyens sont réellement prises en considération, en amont de n'importe quelle décision, s'avère essentielle. Gendron affirme qu'afin d'obtenir l'acceptabilité sociale, il est primordial de dépasser la logique élitiste de la démocratie représentative qui veut qu'une poignée de représentants de la société civile détienne l'autorité nécessaire pour imposer sa vision du bien commun. Il faut plutôt penser en termes de démocratie participative où le projet de société est co-construit par l'ensemble des membres de la société. Selon cette logique, les processus de dialogue doivent être mis en place à un niveau de gouvernance élevé. En effet, bien en amont des projets et des décisions spécifiques, il faut convenir ensemble d'un projet social plus vaste à réaliser afin d'assurer une cohérence globale des différentes initiatives (Gendron, 2014a et Gendron, 2014b).

### **1.3.2 Une culture de la participation publique**

À l'échelle de Montréal, la recherche de l'acceptabilité sociale s'opère d'une manière bien particulière. Cette dernière est innovante et constructive et plusieurs points, mais elle comporte également ses faiblesses. Un bref portrait des mécanismes de participation en place mérite d'être brossé afin de bien situer dans quel univers institutionnel s'insère tout projet d'aménagement piéton et quelles améliorations spécifiques à cette thématique pourraient être envisageables.

L'Office de consultation publique de Montréal (OCPM), organisme indépendant créé en 2002 sous l'administration du Maire Tremblay représente une composante importante de la participation publique et de la démocratie à Montréal. Il s'agit là d'un modèle unique d'organisation en Amérique du Nord, où l'Office représente une tierce partie neutre, favorisant la discussion. L'Office a entre autres le mandat de proposer des règles afin d'assurer la mise en place de mécanismes de consultation crédibles, transparents et efficaces. La consultation publique y porte sur les différents enjeux de compétences municipales, comme l'aménagement du territoire ainsi que sur tout autre dossier confié par le conseil municipal ou comité exécutif de la Ville. Le fonctionnement de la consultation publique menée par cet organisme s'inspire grandement des démarches réalisées par le BAPE. De la même manière, la

consultation est divisée en deux parties. Dans un premier temps, le projet en question et le cadre règlementaire l'accompagnant sont présentés. Des réponses sont également données aux questions des participants en présence. Dans la seconde partie de la consultation, les mémoires et les commentaires oraux des participants sont recueillis. C'est en considérant toutes les interventions et tous les documents qui ont été déposés auprès de la commission que cette dernière rédigera son rapport et émettra des recommandations. Les mots d'ordre prônés par l'OCPM sont transparence, crédibilité et efficacité. Pour cette raison, l'organisme a mis en place le Code de déontologie des commissaires auquel sont soumis le personnel, les collaborateurs de même que tous les commissaires qui s'impliquent à l'Office. (Gauthier, 2008, OCPM, s. d. et OCPM, 2012)

L'OCPM est chargé d'exercer ses fonctions dans le cadre de projets d'envergure métropolitaine, ne se restreignant ainsi pas à l'intérêt d'un arrondissement uniquement, mais plutôt à toute la ville. Les projets lancés par les conseils d'arrondissement n'ont aucune obligation de se prêter au processus de l'Office. De cette manière, seules les révisions du *Plan d'urbanisme* apportées par la Ville de Montréal, les changements apportés au document complémentaire et les projets touchants les éléments dictés à l'article 89 de la *Charte de la Ville de Montréal*, tel que présentée à l'annexe 1, sont soumis à l'Office. Les projets tels qu'énoncés dans le tableau 1.1 peuvent être soumis à l'organisme.

**Tableau 1.1 Projets qu'il est possible de soumettre à l'OCPM** (inspiré de : OCPM, s. d.)

Projets	Exemples
Équipement collectif ou institutionnel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hôpital</li> <li>• École primaire</li> <li>• Université</li> <li>• Parc régional</li> </ul>
Grandes infrastructures	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aéroport</li> <li>• Gare</li> <li>• Cour de triage</li> <li>• Établissement d'épuration des eaux</li> </ul>
Établissement résidentiel, commercial ou industriel situé dans le centre des affaires ou hors du centre des affaires si la superficie de plancher >25 000 m <sup>2</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Quartier des gares</li> <li>• Secteur Griffintown</li> </ul>
Site patrimonial ou situé dans un arrondissement historique et naturel, un monument historique cité ou un bien culturel classé	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arrondissement historique du Vieux-Montréal</li> <li>• Site patrimonial du Mont-Royal</li> </ul>
Projets de politiques municipales, des visions ou des plans d'aménagement de zones à revitaliser ou à redévelopper	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vision stratégique de développement</li> <li>• Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels</li> </ul>

Ainsi, l'OCPM n'est pas tenu de se pencher sur tous les projets d'aménagement. Plus encore, peu de questions relatives à l'élaboration d'un réel projet de société convenu entre les parties, en amont de projets spécifiques, sont abordées par l'Office. Les mécanismes de participation publique mis en place à Montréal s'éloignent donc d'une vocation structurante pour déterminer l'orientation que souhaitent prendre ensemble les différentes parties prenantes à un niveau macro. Ainsi, l'échelle à laquelle se prête la participation publique à Montréal peut sembler inapproprié pour qu'un réel exercice de démocratie participative ne s'exerce. La *Charte du piéton* de Montréal remarque spécifiquement que « dans certains [...] quartiers résidentiels, les besoins du piéton n'ont pas été suffisamment considérés aux étapes planification et aménagement urbain » (Ville de Montréal, 2006, p.24). Ce dernier passage témoigne d'une problématique au niveau de la gouvernance ainsi que de certaines inégalités quant aux processus de participation. L'OCPM ne possède pas le nécessaire pour généraliser les bonnes pratiques. Il s'adresse bien souvent à des cas très spécifiques.

Par ailleurs, les projets ne faisant pas l'objet de représentation devant l'OCPM se prêtent quant à eux au simple processus de participation publique prévu par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU). (Ministère des Affaires municipales et des Régions [MAMR], 2007) Gauthier soulève que « l'aménagement du territoire est d'abord une responsabilité politique, la responsabilité de la prise de décision appartenant aux élus » (Gauthier, 2008, p.180). Cet énoncé représente le premier des quatre principes fondamentaux sur lequel s'appuie la LAU depuis sa création en 1979 (MAMR, 2007). Il ajoute également qu'il est important d'assurer une certaine adhésion des citoyens aux différents projets (Gauthier, 2008). La loi telle qu'elle est conçue n'exige cependant pas la tenue d'un processus rigoureux visant l'acceptabilité sociale, respectant les principes de la démocratie participative. La LAU s'inscrit dans un cadre de gouvernance traditionnelle et répond d'avantage aux principes de la démocratie représentative où les élus sont responsables de porter les décisions collectives et faire le choix des projets prioritaires. L'expertise technique nécessaire à la réalisation de travaux d'aménagement et d'urbanisme au goût du jour, suivant entre autres les principes de développement durable, est également subordonnée à la volonté des décideurs.

La LAU est écrite de manière que les élus proposent une vision stratégique à la population, réalisent ensuite un exercice de consultation publique sans cadre prescrit, puis prennent la décision finale entre eux. Le manque d'encadrement à l'égard de ce qui attendu en séance de consultation en fait grandement varier la qualité d'un exercice à l'autre. Les exigences de la LAU en termes de participation publique ne vont d'ailleurs pas plus loin que l'information et la consultation. Il est ainsi difficile de juger

l'impact réel que peuvent avoir les citoyens sur la prise de décision. Les motifs des décisions relatives à l'aménagement sont parfois nébuleux et l'acceptabilité sociale des projets peut sembler déficiente. Les éléments justificatifs de certaines décisions sont également parfois gardés hors de portée des citoyens et la reddition de compte fait souvent défaut, ce qui menace la transparence du processus et l'intérêt de la population envers ce genre d'engagement qui demeure volontaire. (MAMR, 2007 et LAU)

D'autres mesures particulières ont toutefois été mises en place à Montréal afin d'encourager une certaine culture de la participation publique. Premièrement, la *Politique de consultation et de participation publiques* expose les objectifs de la Ville en ce qui a trait de l'implication des citoyens aux processus de délibération, énonce les bonnes pratiques et présente des outils pour les appliquer. Elle ne prend toutefois pas la forme réglementaire et ne s'avère en aucun cas contraignante, mais sert plutôt de cadre indicatif. La *Charte montréalaise des droits et des responsabilités* propose quant à elle une série de principes et de valeurs faisant la promotion de l'administration démocratique de la ville. Le document établit également le droit d'initiative des citoyens, offrant ainsi la possibilité à ces derniers de demander une consultation publique par rapport à n'importe quel enjeu de juridiction municipale important pour la collectivité. Le non-respect des engagements contenus dans la Charte peut faire l'objet d'une plainte déposée à l'ombudsman de la Ville (Gauthier, 2008).

### **1.3.3 Au cœur de la ville : les parties prenantes**

Une dynamique complexe entre les parties se dégage du portrait de gouvernance de la ville de Montréal au niveau de l'aménagement et de l'urbanisme. Trois pôles principaux se rencontrent : les décideurs, les citoyens et les experts. Ainsi le pouvoir politique des décideurs, les savoirs d'usage des utilisateurs de l'espace et les connaissances techniques des professionnels de l'aménagement et de l'urbanisme se confrontent. Les décideurs peuvent être, selon le projet dont il est question, des élus et des professionnels municipaux, des gestionnaires d'habitation, voire des promoteurs immobiliers. Ils détiennent le pouvoir d'approuver les solutions d'aménagement et ce sont eux qui accordent les ressources pour l'exécution des travaux (Centre d'écologie urbaine de Montréal [CEUM], 2015). Gendron (2014a) illustre bien la dynamique à trois pôles en mettant en perspective le savoir citoyen, soit le savoir profane, et le savoir de l'expert, soit le savoir scientifique. Le savoir profane est quant à lui ancré dans la réalité et complémentaire au savoir scientifique. Le citoyen possède la capacité de contextualiser un quelconque projet dans son environnement immédiat, duquel il possède une connaissance située, et d'y percevoir les conséquences pratiques. La connaissance du quartier au quotidien, les observations sur le

terrain, les préoccupations et les aspirations de la communauté enrichissent l'analyse des experts de manière à imaginer ensemble des solutions correspondant aux besoins réels. Certains citoyens, de par leur expérience détiendront également certaines connaissances techniques pouvant s'avérer utile pour le développement du projet. Ces citoyens pourront alors participer à faire le pont entre le discours des professionnels et celui de leurs pairs. L'exercice de participation contribue aussi à créer une expertise collective des plus constructives. L'habileté politique que possèdent certains membres de la société civile a un rôle tout aussi important à jouer. La capacité qu'ils ont d'ainsi interpeler les décideurs crée un nouveau pont entre citoyen et élus (CEUM, 2015). Il faut ainsi constater que les trois pôles dont il est question ne sont pas complètement hermétiques.

Il faut noter ensuite que ce qui est présenté comme trois pôles distincts au paragraphe précédent ne représente pas trois entités homogènes et opposées. Les membres d'une même catégorie peuvent être en désaccord sur certains points, ils peuvent de la même façon adhérer aux positionnements des membres d'une autre catégorie. Par exemple, le savoir scientifique n'est pas univoque et il est possible de l'utiliser de différentes manières afin d'appuyer différents positionnements. De la même manière que les connaissances scientifiques peuvent se contredire, les positionnements citoyens sur une même problématique sont souvent multiples. Une des problématiques pouvant surgir dans le cadre d'un exercice de participation publique où l'encadrement n'est pas suffisamment rigoureux est justement l'avantage de certaines parties prenantes ou de certains groupes au détriment d'autres.

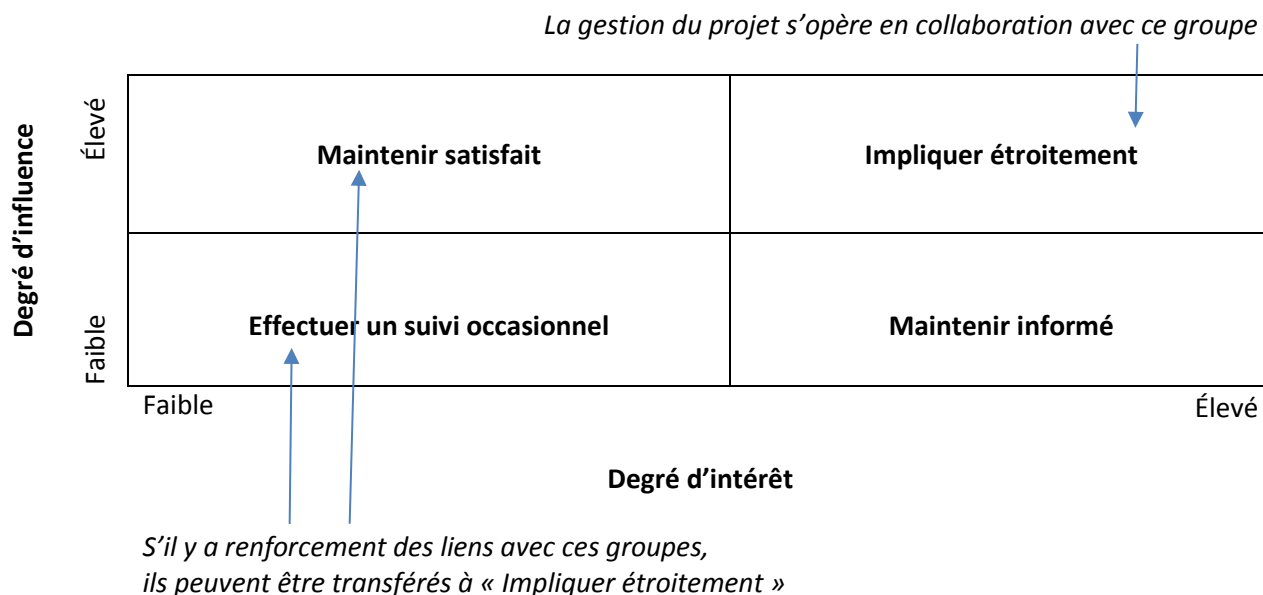
Il peut être très complexe d'entendre de manière équitable toutes les parties prenantes. Ces dernières peuvent être décrites de la manière suivante : « tout individu ou groupe qui peut affecter ou être affecté par la réalisation des objectifs d'une organisation » (Freeman, 1984, p.25). Ainsi, on dépasse largement la notion d'acteur qui ne concerne que les individus ou les groupes qui ont un rôle actif à jouer pendant le processus, comme les élus, les professionnels de l'aménagement et certains groupes directement impliqués. C'est dans ce contexte où il est pertinent de s'intéresser aux usagers de l'espace en général. En effet, il sera intéressant, pour bien cibler les usages du territoire de sonder le point de vue du commerçant à proximité, du voisin, du touriste et du piéton qui emprunte les lieux (Viel, Lizarralde, Maherzi et Thomas-Maret, 2012).

Par le fait même, il n'est pas simple de dresser une cartographie typique des parties prenantes en jeu sur la scène de l'aménagement Montréalais. Le concept de gouvernance participative demeure d'ailleurs très souple et volontairement aussi ouvert que possible à la participation d'une pluralité d'individus et de



groupes intéressés. Un exercice de cartographie consiste à situer sur une grille l'intérêt et l'influence qu'ont les différentes parties prenantes envers le projet. Le tableau 1.2 représente un modèle de cartographie des parties prenantes.

**Tableau 1.2 Cartographie des parties prenantes** (inspiré de : CEUM, 2015, p. 23)



En réalisant cet exercice de cartographier les parties prenantes, il est possible de convenir du moment opportun d'impliquer chaque groupe et du type de relation qu'il est souhaitable de développer avec ces derniers. Tout au long du projet il sera important de réviser la cartographie afin de suivre l'évolution des perceptions chez les différents groupes. Ainsi, la cartographie permettra une représentation fiable des positions de chaque groupe de parties prenantes d'un projet. (CEUM, 2015)

Pour ne citer qu'un exemple des parties prenantes qui peuvent être représentées, il est possible d'observer celles qui ont participé à la consultation publique sur le *Plan d'urbanisme* à Montréal en 2004. Gariépy, Gauthier, Scherrer, Paulhiac Scherrer et Combe (2012) dresse une typologie des parties prenantes et y recense huit groupes distincts de participants : citoyens non affiliés, groupes de service, groupes panmontréalais de la société civile, groupes militants locaux, associations locales de résidents, milieux d'affaires, partis politiques et élus, organisations et institutions publiques. Les citoyens non affiliés à des groupes représentent la majorité des participants à l'exercice de participation publique avec 44 % des mémoires déposés et une très importante représentation aux séances publiques. Les cinq chercheurs expliquent cette participation accrue des citoyens entre autres par une efficacité des communications et de la publicisation de la consultation. Les organisateurs de cette dernière ont su

capter l'intérêt d'une vaste gamme de parties prenantes, pour une meilleure représentation de la collectivité montréalaise.

Tel qu'exprimé précédemment dans ce chapitre, la consultation d'un échantillon représentatif de la population est indispensable à la recherche de l'acceptabilité sociale. De cette manière, il faut que le promoteur ou dans le cas présent, l'administration municipale cible convenablement les parties prenantes que le projet d'aménagement pourrait concerner ou intéresser afin d'être en mesure de les interpeler pour qu'ils participent à la discussion. Le CEUM (2015) énumère par ailleurs certains acteurs qui doivent absolument être convoqués aux exercices de participation afin de cibler avec justesse les enjeux des travaux d'aménagement. Il s'agit entre autres des citoyens du secteur concerné, parmi lesquels il est également important de cibler les leaders de la communauté qui auraient des objectifs compatibles au projet et un lien privilégié avec les autres citoyens, des groupes communautaires locaux, des représentants des milieux scolaire et de la santé, des commerçants du coin et des autres acteurs économiques, des élus, des professionnels municipaux en lien avec l'aménagement, ainsi que des gestionnaires d'habitation.

Selon une vision plus classique des communications, tel que Bernard Dagenais (1998) la présente, il est important de bien analyser son public cible en vue d'être capable de le convaincre. La vision des communications est ici plutôt fonctionnaliste. Ainsi, selon cette perspective, Les objectifs de communication sont d'abord déterminés, puis le public à convaincre est ciblé, l'axe de communication est déterminé et la stratégie qui en découle est élaborée. Cependant, l'assentiment et le consensus des parties prenantes découlant d'un processus collaboratif entre elles qui est souhaité lorsque l'acceptabilité social est recherchée n'est pas compatible avec ce genre de stratégie communicationnelle. En effet, il n'est dans ce cas pas question de convaincre, mais bien d'écouter les préoccupations du public, de cerner les enjeux principaux qui s'en dégagent pour le projet et d'en tenir compte afin de faire évoluer le projet vers quelque chose d'acceptable socialement. L'identification des parties prenantes à un projet d'aménagement urbain à Montréal servira ainsi à assurer une intégration aussi équitable que possible des différentes préoccupations à l'amélioration du projet pour construire ensemble des objectifs inclusifs et porteur d'un projet de société commun. Bien connaître les groupes intéressés ou influents permet ainsi de visualiser les alliances entre eux, ainsi que celles possibles avec l'administration municipale. Cela permet également d'envisager les obstacles à la participation qui peuvent exister et de solliciter de manière personnalisée chaque groupe afin d'accroître ses chances de participer (CEUM, 2015).

Les préoccupations du principal intéressé, le piéton ou la piétonne peuvent ainsi s'avérer multiples en fonction de sa condition particulière et c'est entre autres ce qu'un exercice de participation publique chercherait à recueillir comme information. Comme point de départ, le chapitre suivant dressera un portrait non exhaustif de ce qui favorise généralement la circulation piétonne.

## **2. DÉFINITION DES CONCEPTS**

Le chapitre précédent fait état de la situation actuelle à Montréal et des enjeux à considérer lorsqu'il est question de piétonnisation. Les habitudes et les perceptions des Montréalais, ainsi que les structures de participation publiques mises en place par l'administration municipale afin que soient entendues les parties prenantes sont également illustrées. Quoique les besoins particuliers des parties prenantes d'un projet doivent être sondés avant chaque intervention, il est possible de dresser un portrait général de ce que représente un environnement favorable aux piétons. Dans un premier temps, ce chapitre définira ce qu'est un aménagement urbain viable selon quelques spécialistes du domaine. Les concepts de marchabilité et de piétonnisation seront ensuite étudiés. Puis, un retour sur l'acceptabilité sociale permettra de faire les points sur les conditions et les facteurs essentiels permettant son atteinte dans le cas précis de l'aménagement piéton. Les relations entre les concepts abordés dans ce chapitre, tous intimement liés, seront ensuite exposées.

### **2.1 Aménagement de collectivités viables**

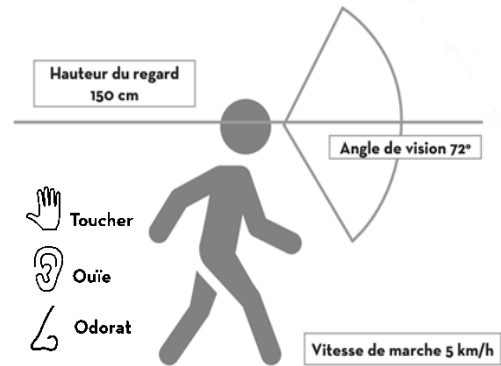
Plusieurs définitions ont été élaborées par des spécialistes afin de saisir ce que représente un milieu de vie sain. L'organisation Vivre en Ville propose la définition suivante afin de décrire une collectivité viable :

« C'est un milieu de vie qui répond aux besoins fondamentaux de ses résidents, est favorable à leur santé et assure leur qualité de vie. Son mode de développement favorise l'équité, respecte la capacité des écosystèmes et permet d'épargner les ressources naturelles, énergétiques et financières : elle peut se maintenir à long terme. » (Vivre en Ville, s. d.b)

Vivre en Ville (s. d.b) met également l'accent sur l'importance de préserver le patrimoine naturel, culturel et bâti d'un milieu. L'organisation soutient qu'il est essentiel d'aménager les milieux de vie à une échelle humaine. Jan Gehl (2012), architecte et urbaniste danois, représente la dimension humaine de l'urbanisme en opposition à l'enfermement à l'intérieur des immeubles et des voitures, en réponse plutôt aux besoins réels des gens qui vivent au quotidien dans les villes, à travers elle. Une ville à échelle humaine est une ville où la rue, accessible et invitante, reprend son rôle social. Les quatre objectifs des projets d'urbanisme à échelle humaine seraient ainsi l'obtention d'une ville animée, sûre, durable et saine. La dimension humaine de l'urbanisme se traduit sur le terrain par une qualité générale des aménagements qui favorise les déplacements à pied et l'occupation des espaces publics par les

personnes. Le CEUM relate également, tel que le démontre la figure 2.1 que l'échelle humaine doit concorder avec les caractéristiques que possèdent les piétons (Fournier, 2015).

La vision de Montréal du développement durable explicitée dans le *Plan de développement durable pour la collectivité montréalaise 2010-2015* traduit cette préoccupation relative à l'aménagement d'un milieu de vie à échelle humaine :



**Figure 2.1 Caractéristiques des piétons**  
(tiré de : Fournier, 2015, p. 9)

« Montréal est une ville à échelle humaine, fière et respectueuse de son héritage, où tous agissent pour en faire une collectivité vibrante, prospère, solidaire, viable et démocratique. Ainsi, Montréal, les citoyens et les leaders institutionnels de la collectivité font du développement durable une priorité. » (Ville de Montréal, 2010, p. 3)

Le troisième plan de développement durable soit, le plan *Montréal Durable 2016-2020* reprend l'essentiel de la vision exprimée dans le plan précédent. Ainsi, une des priorités d'intervention pour la période 2016 – 2020 est toujours « [d'] assurer l'accès à des quartiers durables, à échelle humaine et en santé. » (Ville de Montréal, 2016, p. 13) Les notions d'accessibilité et de santé s'ajoutent ainsi à la vision de Montréal. Le *Plan d'urbanisme* comprend la *Charte des milieux de vie montréalais* qu'on retrouve en annexe 2. Cette dernière précise qu'un milieu de vie de qualité privilégie les déplacements à pied.

### 2.1.1 Principes transversaux pour des collectivités viables

L'organisme d'intérêt public Vivre en Ville propose une approche intégrée composée de quatre principes transversaux afin d'arriver concrètement à la réalisation de collectivités viables. L'organisation propose d'abord « [d'] optimiser les équipements et les infrastructures de façon à en réduire les coûts de construction, d'utilisation, d'entretien et de remplacement. » (Vivre en Ville, 2014) Cet énoncé stipule simplement qu'il est impératif en premier lieu de limiter l'étalement urbain et de miser sur l'existant. Il faut construire la ville sur la ville et cesser de repousser les limites de l'urbanisation. Il faut également penser en termes de densité, de mixité et de partage afin de maximiser la rentabilité et l'utilisation des équipements.

Il est ensuite question de « viser l'équité et renforcer la démocratie dans les modes de gestion et de prise de décision, pour créer des collectivités qui répondent aux besoins de chacun. » (Vivre en Ville,

2014) En ce sens, la participation publique et la démocratie participative sont essentielles aux projets d'aménagement urbain. Il est en effet incontournable de faire appel aux différentes parties prenantes et de rechercher l'acceptabilité sociale s'il est souhaité que le milieu de vie réponde convenablement aux besoins des citoyens. Vivre en Ville fait également la promotion des espaces publics de qualité qui favorisent les rencontres et les échanges, en plus de la mixité sociale qui permet une certaine proximité entre les groupes de tous genres.

« Privilégier une gestion écosystémique de l'aménagement pour minimiser les impacts du milieu bâti sur l'écosystème naturel et conserver ses effets régulateurs » (Vivre en Ville, 2014) constitue le troisième principe. Ainsi, on cherche entre autres à limiter l'utilisation de ressources naturelles, d'imperméabilisation des sols et la production d'externalités négatives, ainsi qu'à favoriser la création et la préservation d'espaces verts. Toute infrastructure aux impacts limités devrait être privilégiée. Ainsi, les modes de déplacements légers comme la marche s'avèrent d'excellentes alternatives aux modes plus lourds tels que les automobiles.

Finalement, « favoriser la résilience et l'adaptabilité face aux changements démographiques et économiques, ainsi qu'aux risques naturels et climatiques » (Vivre en Ville, 2014) représente le dernier grand principe. Il se dégage de cet énoncé l'importance d'aborder l'urbanisme des villes avec une vision à long terme. Il faut que les infrastructures soient en mesure de s'adapter aux besoins changeants des milieux. Il est important de réfléchir à l'impact des saisons sur l'environnement bâti et les habitudes des gens. Il est également important de considérer l'évolution de la population, les changements climatiques et les conséquences à long terme de certains projets.

Les quatre principes fondamentaux présentés ci-dessus sont accompagnés de recommandations appliquées à quatre différentes échelles d'intervention qui constituent les collectivités. Ces échelles, présentées de la plus grande à la plus petite sont les suivantes : l'agglomération, le quartier, la rue, puis le bâtiment. Plusieurs principes complémentaires, applicables aux différentes échelles, sont proposés par Vivre en Ville qui croit que de nombreux champs d'action doivent être impliqués lorsqu'il est question de façonner une collectivité viable. Les principes associés à l'agglomération expriment le besoin que soit tissé de manière serrée et cohérente l'ensemble du territoire qu'elle comporte pour entre autres ne pas déborder sur des territoires naturels ou agricoles environnants. Les principes concernant le quartier rejoignent l'idée d'un milieu de vie complet où les biens et services nécessaires au quotidien sont facilement accessibles. Les principes à l'échelle de la rue soutiennent une vision humaine de l'urbanisme.

En effet, les rues se doivent d’être animées, conviviales et propices aux échanges et aux déplacements actifs. Enfin, l’échelle du bâtiment est accompagnée de principes relevant l’importance du confort des personnes et de constructions respectueuses de l’environnement. Le tableau 2.1 présente de manière succincte chaque principe selon l’échelle à laquelle il est lié. (Vivre en Ville, s. d.b)

**Tableau 2.1 Principes des collectivités viables** (inspiré de : Vivre en Ville, s. d.b)

<b>Agglomération</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Resserrement du périmètre d’urbanisation</li> <li>• Consolidation et contiguïté de l’urbanisation</li> <li>• Protection du territoire agricole</li> <li>• Protection des milieux naturels</li> <li>• Articulation de l’urbanisation et du réseau structurant de transport en commun</li> <li>• Réduction des barrières, connexions et complémentarité entre les quartiers</li> <li>• Définition et consolidation de centralités (axes et pôles d’activités)</li> <li>• Localisation stratégique et accessibilité des équipements majeurs</li> </ul>
<b>Quartier</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Compacité et densité</li> <li>• Mixité des activités</li> <li>• Proximité et diversité de l’offre commerciale et de service</li> <li>• Diversité des types d’habitation</li> <li>• Perméabilité de la trame urbaine</li> <li>• Accessibilité du transport en commun</li> <li>• Continuité et efficacité du réseau cyclable</li> <li>• Variété et distribution stratégique des espaces publics (places et parcs)</li> </ul>
<b>Rue</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduction de la largeur des rues de façade à façade</li> <li>• Apaisement de la circulation</li> <li>• Qualité des aménagements publics</li> <li>• Mixité verticale des activités</li> <li>• Priorité aux déplacements actifs (trottoirs, rues partagées, rues piétonnes, aménagements cyclables, stationnements à vélo, etc.)</li> <li>• Continuité du cadre bâti (marges de recul adaptées à la fonction de la rue; stationnements en structure ou à l’arrière des bâtiments)</li> <li>• Réduction des stationnements de surface</li> </ul>
<b>Bâtiment</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Priorité au confort et à la qualité de vie des usagers (résidents, travailleurs, visiteurs)</li> <li>• Diversité architecturale et qualité du cadre bâti</li> <li>• Ouverture sur la rue</li> <li>• Présence d’équipements favorables à la mobilité durable (abribus intégré, stationnements à vélo, vestiaires, etc.)</li> <li>• Sobriété et efficience sur tous les plans (dimensions, énergie, matériaux, eau, etc.)</li> <li>• Priorité aux stratégies bioclimatiques (ventilation, éclairage, etc.)</li> <li>• Récupération et production d’énergie</li> </ul>

Il est possible de conclure que l'aménagement de collectivités viables correspond entre autres et en grande partie à l'aménagement de collectivités qui offre une place de choix aux individus et par le fait même aux piétons. Cette position privilégiée accordée à la marche peut être détaillée en différents critères, qui seront étudiés à la sous-section qui suit.

## **2.2 Tendances à la mobilité active : marchabilité**

Ce qui rend un territoire favorable à la marche a déjà été discuté dans la littérature et étudié dans le cadre de recherches sur l'aménagement du territoire et l'urbanisme. Jane's Walk (2014), un organisme inspiré des convictions de Jane Jacobs, urbaniste, militante et préceuse de ce que l'on appelle aujourd'hui *walkability*, ou marchabilité, en français, définissent ce concept comme une évaluation quantitative et qualitative d'un espace quant à son caractère invitant ou non pour les piétons. L'évaluation repose sur différents critères plus ou moins subjectifs, mais quatre conditions de base s'avèrent essentielles : le trajet du piéton doit lui apparaître comme utile, sécuritaire, confortable et intéressant (Speck, 2012). De cette manière, le trajet permettant à un piéton de se déplacer d'un point A à un point B est ici largement dépassé et la question abordée est beaucoup plus complexe. Speck précise que les rôles de la marchabilité sont multiples et que cette dernière ne doit pas être perçue de manière contraignante. « La marchabilité est à la fois une fin et un moyen, de même qu'une mesure » (traduction libre de : Speck, 2012, p. 4). Speck ajoute que plus encore que les nombreux bienfaits physiques et sociaux de la marche, la marchabilité contribue grandement à la vitalité des villes et peut représenter un indicateur fiable de cette même vitalité.

La marchabilité pouvant être représentée par différentes expressions, le CEUM définit ce concept qu'il surnomme le « potentiel piétonnier » comme le « degré de sécurité, d'esthétisme et d'intérêt que possède un itinéraire piétonnier » (CEUM, 2015, p. 52). On peut de manière plus générale référer à ce concept urbanistique lorsqu'on s'intéresse au plaisir de marcher, à l'accessibilité d'un secteur aux piétons ou encore à la commodité d'un quartier piétonnier.

Speck et le CEUM présentent chacun des critères quelque peu différents afin de cibler ce qu'est une ville où il fait bon marcher. Speck dresse une liste de 10 étapes clés vers la marchabilité alors que le CEUM affiche 11 principes épousant une vision globale de la viabilité favorisant une mobilité plus fluide au sein des collectivités (Speck, 2012 et CEUM, 2015). Les éléments propres aux deux visions sont listés dans le tableau 2.2.



**Tableau 2.2 Principes de la marchabilité** (compilation d'après : Speck, 2012 et CEUM, 2015)

<b>Centre d'écologie urbaine de Montréal</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduire la vitesse de circulation réelle sur les rues résidentielles et près des lieux fréquentés.</li> <li>• Partager équitablement les rues pour favoriser les déplacements de l'ensemble des usagers.</li> <li>• Aménager les rues achalandées et les artères commerciales en respectant les milieux de vie qu'elles traversent.</li> <li>• Sécuriser la traversée des rues pour accroître la sécurité, la visibilité et le confort des piétons et des cyclistes.</li> <li>• Concevoir des infrastructures de transport actif permettant des déplacements directs entre les pôles d'activités.</li> <li>• Réduire les îlots de chaleur en intégrant aux rues et aux espaces publics des aménagements écologiques, du verdissement et de l'agriculture urbaine.</li> <li>• Stimuler l'attachement des citoyens et des citoyennes à leur quartier en faisant appel à leur créativité pour le design de l'espace public.</li> <li>• Assurer une densité à échelle humaine.</li> <li>• Impliquer la communauté dans la transformation de son quartier.</li> <li>• Passer de la planification à l'action.</li> <li>• Avoir les moyens de ses ambitions.</li> </ul>
<b>Jeff Speck</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Remettre les voitures à leur place</li> <li>• Favoriser la mixité d'usage</li> <li>• Réorganiser les stationnements</li> <li>• Favoriser des systèmes de transport en commun efficaces</li> <li>• Protéger les piétons</li> <li>• Être accueillant avec les cyclistes</li> <li>• Designer l'espace de manière à le rendre attrayant pour le piéton</li> <li>• Planter des arbres</li> <li>• Concevoir d'attrayantes façades</li> <li>• Choisir les options gagnantes</li> </ul>

Speck place au banc des accusés la voiture individuelle qui empêche les gens de profiter de leur environnement. Afin de rendre la ville plus conviviale pour les piétons, il suggère principalement de réduire le trafic et la vitesse des voitures dans les quartiers, de minimiser l'accès aux stationnements, de favoriser le transport en commun et la présence de vélos et de rendre l'espace aussi esthétique et intéressant que possible. Speck ne donne que très peu de conseils quant aux infrastructures à bâtir ou aux designs à privilégier. Il indique simplement que l'intimité créée par certains aménagements, le verdissement, les détails architecturaux des façades et l'ouverture sur la rue des bâtiments sont de bonnes pistes afin d'augmenter la fréquentation d'une rue. (Benfield, 2012 et Speck, 2012)

La vision du CEUM est quelque peu plus concrète, illustrant des solutions urbanistiques techniquement réalisables et orientées vers l'engagement des citoyens. La concertation des personnes afin de stimuler

un sentiment d'appartenance et une certaine appropriation des espaces publics est recommandée. Cette formule assure évidemment un achalandage approprié. Bien sûr, il est conseillé de réduire l'espace consacré à la voiture et privilégier un partage plus équitable de la rue. Il est également conseillé de penser de manière inclusive les espaces publics afin que des piétons de toutes capacités puissent les fréquenter. L'importance de la sécurité aux intersections est soulignée et le caractère bénéfique pour les individus des considérations écologiques de l'aménagement est mentionné.

Finalement, les deux propositions mentionnent les transports collectifs et les transports à vélo comme compléments essentiels de la marche. Ils spécifient également tous deux qu'il est important de cibler les investissements prioritaires et avoir en tête une vision d'ensemble des projets à accomplir avant de s'y lancer. En effet, les ressources ne sont pas infinies et il est essentiel de faire des choix.

L'architecte américain Steve Mouzon propose une vision particulière de la marchabilité en introduisant le concept de *Walk Appeal*. Ce que Mouzon entend par le *Walk Appeal* d'une rue est en fait le pouvoir qu'a cette dernière d'inciter les gens à y marcher. Ainsi, plus la rue fait preuve de *Walk Appeal*, plus les individus aimeront y marcher et auront tendance à y marcher sur de longues distances. Mouzon dresse une échelle à différents niveaux allant de zéro à six afin d'illustrer sommairement qu'elles seront les distances parcourues par le piéton en fonction de la qualité de l'environnement dans lequel il se retrouve (Mouzon, 2012a) Les niveaux de cette échelle figurent au tableau 2.3. L'échelle de *Walk Appeal* selon Mouzon est représentée de manière complète à l'annexe 3.

**Tableau 2.3 Échelle de *Walk Appeal* (inspiré de : Mouzon, 2012a)**

	Qualité de l'environnement	Distances approximatives parcourues
<b>Niveaux</b>	0. Terrain absolument inapproprié aux piétons	→ < 10 mètres
	1. Vaste stationnement	→ 30 mètres
	2. Rue de banlieue très large	→ 75 mètres
	3. Rue de banlieue régulière	→ 150 mètres
	4. Rue de quartier urbain	→ 400 mètres
	5. Artère principale	→ 1 kilomètre
	6. Cœur du centre-ville	→ > 3 kilomètres

Mouzon étudie ainsi principalement l'éloignement des façades de bâtiment par rapport à la rue, la variation des paysages urbains, la distance à parcourir avant d'atteindre un point d'intérêt et l'encombrement des véhicules afin de déterminer le parcours que le piéton est prêt à effectuer sur une

voie. Il détermine que la route ne comportant aucun *Walk Appeal* risque de n'être empruntée qu'en cas d'extrême nécessité, et ce pour une très courte distance, voire moins de 10 mètres, alors que la rue située au cœur du centre-ville, possédant un excellent *Walk Appeal*, servira de trajet privilégié par les piétons. Ces derniers n'auront aucun problème à y marcher pour effectuer pratiquement tous leur déplacement et cela même sur plusieurs km. (Mouzon, 2012a)

Le *Walk Appeal* d'une rue peut ainsi être évalué selon plusieurs facteurs que Mouzon classe en deux catégories : les facteurs qui sont mesurables et ceux qui ne le sont pas. Le tableau 2.4 présente les facteurs tels qu'ils sont proposés par Mouzon.

**Tableau 2.4 Facteurs de *Walk Appeal*** (compilation d'après : Mouzon, 2012b et Mouzon, 2012c)

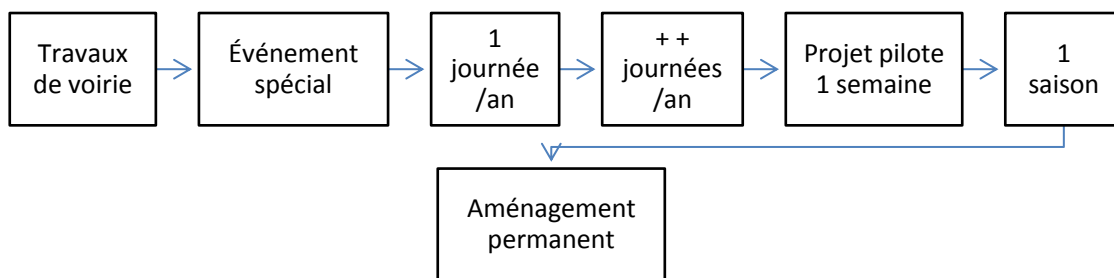
	<b>Facteurs mesurables</b>	<b>Facteurs non mesurables</b>
<b>Steve Mouzon</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Variation des paysages urbains</li> <li>• Encadrement de la rue</li> <li>• Vue à l'intérieur des bâtiments</li> <li>• Abris disponibles pour les piétons</li> <li>• Attrait à mi-parcours</li> <li>• Rues transversales dignes d'intérêt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Présence de piétons sur la rue</li> <li>• Éléments esthétiques le long du chemin</li> <li>• Attrait cachés à travers la ville</li> <li>• Sécurité des lieux</li> <li>• Présence de nature en ville</li> <li>• Heure de la journée, température et emploi du temps</li> <li>• Bruits environnants</li> </ul>

Les facteurs de *Walk Appeal* selon Mouzon rejoignent grandement l'idée d'une rue à échelle humaine. Effectivement, l'architecte met de l'avant l'importance de captiver le piéton tout au long de son trajet grâce à différents attrait et éléments esthétiques à une échelle adéquate pour l'individu. La qualité des aménagements urbains et leur disposition de manière à les rendre accessibles aux piétons sont primordiales pour Mouzon. Ainsi il propose entre autres que l'œil du passant puisse se poser sur une grande variété de paysages urbains au fur et à mesure de sa promenade, que la fenestration des bâtiments permette d'en observer l'intérieur à partir de la rue, que des attrait visuels soient dispersés un peu partout entre les points d'attraction principaux, et que certains attrait soient même situés à l'extérieur du circuit principal afin qu'il soit possible de découvrir par hasard de nouvelles merveilles dissimulées à l'intérieur de la ville. L'important demeure de surprendre et de conserver l'attention du piéton à chacun de ses pas, que ce soit par la végétation, les éléments du mobilier urbain, les façades des bâtiments ou même l'animation de la rue elle-même. Dans le même esprit, il suggère que même les rues transversales soient soignées afin que chaque tournant de rue semble attirant. Un des meilleurs moyens

pour rendre l'espace confortable à l'échelle du piéton est pour Mouzon d'offrir une certaine intimité à ce dernier en encadrant la rue de bâtiments et d'autres éléments attrayants afin que cette dernière ressemble davantage à une pièce qu'à une voie de circulation. Ainsi, les abris procurant de l'ombre et un toit en cas de pluie sont les bienvenues, les autres piétons et la sécurité des lieux pour tous les passants aussi. (Mouzon, 2012b et Mouzon, 2012c)

### 2.3 Piétonnisation

La piétonnisation représente selon l'OQLF une « opération qui consiste à limiter l'accès d'une rue aux piétons » (OQLF, 1981). Cette définition laisse la place à une foule de formules possibles, tant au niveau des intentions du projet que de la durée de vie de ce dernier. La figure 2.2 trace d'ailleurs une ligne du temps approximative de la durée du projet de piétonnisation passant de la fermeture partielle d'une rue pendant des travaux à l'aménagement piéton permanent.



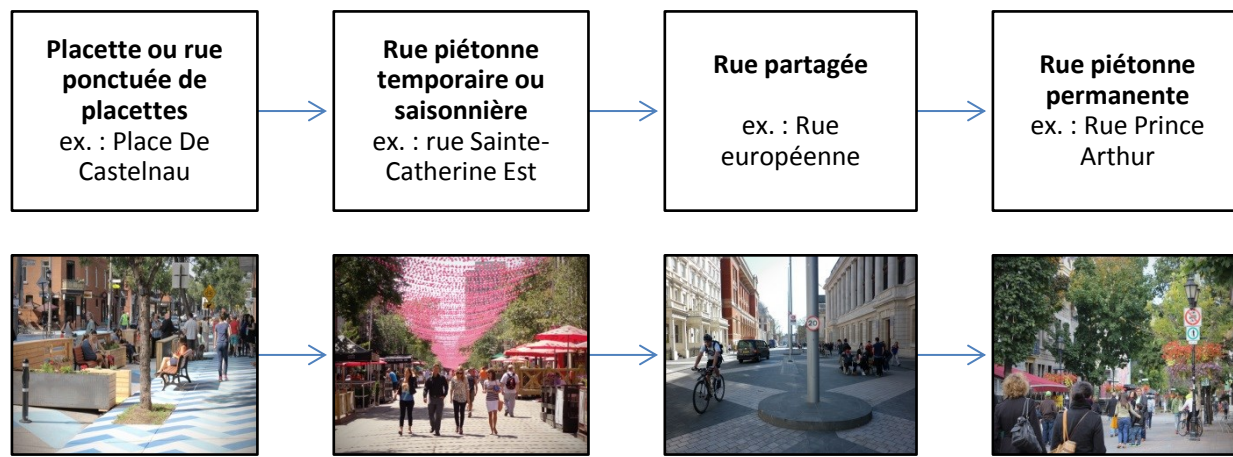
**Figure 2.2** Spectre des durées de vie d'une rue piétonne (inspiré de : Demarcom, 2013, p. 1)

Ainsi, la piétonnisation d'une portion de rue ou d'un quartier entier peut être planifiée pour une durée temporaire ou encore définitive. Selon l'OQLF, toutes les situations de piétonnisation impliqueraient alors l'accès unique aux piétons et interdiraient tout autre moyen de transport de s'aventurer dans la zone concernée. (OQLF, 1981)

Dans le cas dont il est ici question, il faut savoir que la Ville de Montréal définit quant à elle le concept de piétonnisation de manière légèrement différente. La Ville laisse par ailleurs place à un possible partage de la rue, ce que ne fait pas l'OQLF. Selon la Ville de Montréal :

« Les rues piétonnes sont réservées en priorité aux piétons qui peuvent y déambuler à leur rythme. La piétonnisation de rues permet la création de nouveaux espaces publics de proximité et favorise l'augmentation de l'animation urbaine, de la sécurité, de la convivialité ainsi que la réappropriation de l'espace public. » (Ville de Montréal, 2015, p. 6)

Ainsi, la priorité, mais non l'exclusivité de la rue, est accordée aux piétons. La Ville détermine également certains emplacements s'avèrent particulièrement propices aux projets de piétonnisation : les rues commerciales, les rues qui bordent les parcs, ainsi que les rues aux abords de bâtiments publics ou institutionnels. La Ville présente également un spectre de concepts de piétonnisation réalisables sur son territoire. Les concepts présentés par la Ville de Montréal sont identifiés dans la figure 2.3. Ces derniers sont disposés en ordre, en fonction du degré de piétonnisation suggéré par la définition que donne la Ville de chacun des concepts.



**Figure 2.3** Spectre des types de projet de piétonnisation (compilation d'après : Ville de Montréal, 2015 et Vivre en Ville, s. d.c)

Le premier concept, la placette, représente une place publique dédiée aux piétons, aménagée sur des espaces de stationnement ou encore sur la rue directement. Les rues commerciales où grandement fréquentées sont idéales pour ce genre d'aménagement. Il n'est pas toujours question d'occuper toute la rue, mais d'accorder un peu plus d'espace aux piétons que ce qu'aurait permis le simple trottoir. La circulation des automobilistes ou des cyclistes peut ainsi habituellement être maintenue sur l'espace adjacent aux placettes en bordure de rue, mais des placettes sur rues transversales peuvent également occuper tout l'espace disponible. (Ville de Montréal, 2015)

La rue partagée est une zone à basse vitesse (20 km à l'heure) où les piétons ont la priorité et le stationnement n'est pas permis. L'aménagement urbain s'avère dans ce cas essentiel afin que soit respectée la limite de vitesse. La sécurité du plus vulnérable prime dans cette situation, ce qui a également pour objectif de sensibiliser les automobilistes. Aucune rue partagée n'existe présentement à Montréal. (Ville de Montréal, 2015)

La piétonnisation temporaire consiste à restreindre l'accès des automobilistes à la voie pendant un certain moment, souvent de manière récurrente annuellement. Il peut être question, tel que mentionné précédemment, de la durée d'un événement spécial, d'une journée, de plusieurs journées par année, d'une semaine ou d'une saison entière. Il pourrait également être question d'un moment de la journée en particulier. Les camions de livraison ou les véhicules d'urgences seront habituellement habilités à accéder à la zone. Les secteurs visés seront particulièrement ceux de nature commerciale ou touristique. (Ville de Montréal, 2015)

Finalement, la rue piétonne permanente, tel que son nom le suggère, implique une fermeture totale et constante de la rue aux usagers de la route autres que les piétons. Les rues commerciales autant que les rues résidentielles sont appropriées pour ce genre d'intervention, en fonction des motivations du projet. (Ville de Montréal, 2015)

À la suite de la *Charte du piéton* en 2006, puis du *Plan de transport* en 2008, la Ville Montréal a élaboré en 2015 le *Programme d'implantation de rues piétonnes et partagées*. Cela représente la plus grande initiative de piétonnisation jusqu'à présent sur l'île. La Ville souhaite que de cette manière soient accélérés les projets de piétonnisation de tous types, tels qu'énoncés ci-haut, émis par les différents arrondissements. Les quelques projets sélectionnés par la Ville obtiennent ainsi le soutien technique et financier nécessaire à leur réalisation (Ville de Montréal, 2015). Cette initiative est intéressante, mais il faut constater qu'elle demeure trop peu structurante et qu'elle est dépendante d'une volonté plutôt inégale des 19 arrondissements.

Afin de déterminer le projet de piétonnisation adéquat pour un milieu d'accueil en particulier, il est essentiel de d'abord dégager une vision commune de ce que souhaite la collectivité quant à l'évolution de la rue et de l'espace public. En effet, l'acceptabilité sociale du projet est primordiale.

#### **2.4 Acceptabilité sociale**

Tel que mentionné au précédent chapitre, les définitions de l'acceptabilité sociale sont multiples. Cependant, il convient de déterminer ce qui semble le plus approprié pour décrire ce concept dans le contexte particulier de projets de piétonnisation. L'acceptabilité sociale sera ici comprise comme le résultat d'un processus de discussions et de négociations entre différentes parties prenantes du projet d'aménagement en cause. Comme étudié précédemment, certaines parties prenantes possèdent nécessairement des intérêts divergents. Il ne sera alors question d'acceptabilité sociale lorsque les

parties conviendront ensemble d'un relatif accord, soit un consensus, l'unanimité n'étant pas l'objectif ultime du processus. Il est essentiel que le processus de participation publique s'opère de manière transparente, en amont de toute prise de décision et en continu, afin que soit co-construit le projet par l'ensemble des parties prenantes. C'est uniquement de cette manière qu'il sera possible de réellement susciter l'engagement de ces dernières, d'assurer une cohérence générale au sein des différentes initiatives et de réaliser des projets appropriés et bénéfiques au milieu de vie, selon l'environnement d'accueil. En effet, encore faut-il que le résultat des échanges entre les parties prenantes convienne que la mise en place d'un nouveau projet est plus enrichissante que le statu quo.

#### 2.4.1 Différentes conditions

Selon les éléments de définition retenus, plusieurs conditions s'appliquent pour qu'un projet d'aménagement piéton soit empreint d'acceptabilité sociale. Les divers éléments sont décortiqués dans le tableau 2.5. À noter que l'ordre dans lequel sont placées les conditions n'a pas d'importance.

**Tableau 2.5 Conditions de l'acceptabilité sociale d'un projet d'aménagement piéton**

<b>Conditions</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Processus collaboratif inclusif et évolutif</li> <li>• Implication des parties prenantes en amont</li> <li>• Développement collectif d'une vision et d'un projet</li> <li>• Transparence et partage de connaissances</li> <li>• Formulation d'un consensus</li> <li>• Reddition de compte</li> <li>• Participation publique axée sur le partage des pouvoirs et la collaboration</li> </ul>
-------------------	--

D'abord, il est important de concevoir l'acceptabilité sociale comme le résultat d'un processus collaboratif inclusif et évolutif. Il faut pour ce faire mobiliser un maximum d'usagers de l'espace et d'individus ou de groupes intéressés par son développement. Il faut également s'assurer de demeurer le plus inclusif possible envers les possibles intéressés. Les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées et les jeunes familles et les commerçants, par exemple, n'auront pas les mêmes préoccupations. Il faut s'assurer qu'un échantillon aussi représentatif que possible de la collectivité soit présent aux exercices de participation. Il faut dans tous les cas adapter les outils de communication aux différents publics qui ne seront pas interpellés de la même manière. Les parties prenantes n'interviendront probablement pas toutes aux mêmes moments du processus non plus. Pour cette raison, il est important de concevoir une stratégie qui permettra au chargé de projet de les solliciter aux moments opportuns.

L'acceptabilité sociale d'un projet n'est pas permanente. Ainsi, il faut assurer une communication en continu avec les parties prenantes, sans quoi il sera impossible de maintenir le soutien de la collectivité. Sans la participation équitable et coordonnée des parties prenantes, il est impossible d'obtenir l'acceptabilité sociale nécessaire à la réalisation d'un projet d'aménagement en accord avec son milieu.

Dans le même ordre d'idée, afin que l'aménagement piéton s'intègre harmonieusement à son environnement et réponde autant que possible aux besoins exprimés par la communauté, il faut impliquer les parties prenantes au tout début du processus, bien en amont de toute prise de décision. Les utilisateurs du territoire connaissent les problématiques vécues et les impacts de l'aménagement sur le quotidien. Il faut absolument les consulter avant même d'établir un diagnostic de la situation. L'acceptabilité sociale dépend entre autres de la capacité des parties à travailler ensemble dès les balbutiements du projet.

Tel que précédemment mentionné, le projet doit être co-construit et la vision qui l'accompagne également. Le tout doit en fait refléter les valeurs de la collectivité environnante afin que le projet s'avère réellement acceptable socialement. Afin que les citoyens et autres parties prenantes se sentent impliqués et engagés envers le projet, il faut évidemment qu'ils participent à formuler la vision fondatrice de ce dernier. La suite des démarches en bénéficiera nécessairement alors qu'une base commune aura été établie dès le début, guidant la cohérence des propositions subséquentes et ajustant les attentes des parties prenantes. Une vision se doit également d'être empreinte d'une conception à long terme. Le fait d'établir cette vision ensemble favorise ainsi un investissement à long terme des parties, permettant ainsi la pérennité du projet.

Ensuite, les élus et les professionnels de l'aménagement ne doivent pas garder la mainmise sur l'information. Il est essentiel que l'exercice de participation publique permette le partage des connaissances. D'une part, les professionnels ne détiennent pas nécessairement toute l'information dont ils pourraient avoir besoin pour bonifier de manière technique le projet. D'autre part, afin de pouvoir se positionner convenablement et offrir de judicieux conseils, les citoyens et autres parties prenantes doivent connaître les informations qui sont déjà entre les mains des promoteurs. Il faut instaurer un climat de transparence et de confiance afin que le partage des connaissances se fasse de manière optimale. Sans relation de confiance entre les parties, le dialogue nécessaire à l'obtention de l'acceptabilité sociale ne pourra s'effectuer.



Tant au niveau de l'information que du pouvoir de décision, il est important que le partage soit équitable entre tous les participants aux exercices de participation publique. Une réelle collaboration et prise en compte des interventions du public est essentielle afin que le projet soit couronné d'acceptabilité sociale. Si l'apport des parties prenantes ne se reflète pas dans la réalisation du projet, aucune crédibilité ne sera accordée à l'effort de participation publique qui a été déployé. Les parties prenantes ne seront pas non plus satisfaites du projet final. Le promoteur doit absolument permettre la modification du projet en fonction des opinions du milieu.

Le résultat de l'exercice de participation publique devrait en fait constituer l'émergence d'un consensus. L'acceptabilité sociale d'un projet étant dépendante d'une entente entre les parties prenantes, il faut absolument qu'une solution d'aménagement piétonnier soit retenue avec l'accord des parties. Bien évidemment, des concessions sont prévisibles, mais les parties prenantes doivent arriver à statuer d'une option optimale. Si par ailleurs, cette option signifie l'avortement du projet, il faut respecter ce choix.

Finalement, une fois tout le processus complété, afin de conserver l'acceptabilité du projet, il faut maintenir la communication avec les parties prenantes et témoigner de l'évolution des aménagements. Les conséquences des travaux doivent être examinées et le tout doit être reporté aux parties prenantes. La confiance que ces dernières ont placée dans le projet peut se détériorer si aucun suivi n'est assuré.

#### **2.4.2 Différents facteurs**

Plusieurs facteurs peuvent faire varier la complexité à obtenir l'acceptabilité sociale à l'étape de la planification du projet. Ce type d'indicateur, soit un facteur d'acceptabilité sociale, est analysé de manière légèrement différente selon l'organisation qui s'y prête. Afin de déterminer quels facteurs peuvent faire varier l'acceptabilité sociale d'un projet d'aménagement piéton, quelques représentations des facteurs d'acceptabilité sociale sont présentées ci-dessous.

Dans le cadre du chantier sur l'acceptabilité sociale des projets de mise en valeur du territoire public ainsi que des ressources énergétiques et minérales organisé par le gouvernement du Québec les facteurs d'acceptabilité sociale sont définis comme suit : « facteurs qui peuvent influencer positivement ou négativement l'acceptabilité sociale des projets » (Raymond Chabot Grant Thornton et Transfert Environnement et Société, 2014). Dans le cadre de ce même chantier, quatre facteurs en lien avec la conciliation des usages du territoire sont soulevés : le rôle des instances décisionnelles, l'approche

participative, la prise en compte des répercussions (sociales, environnementales et économiques), et finalement les mécanismes de partage des bénéfices (idem).

La firme Transfert Environnement et Société a également travaillé à lister les facteurs d'acceptabilité sociale pouvant influencer les projets liés au traitement des matières résiduelles. Six catégories de facteurs sont identifiées : les facteurs techniques liés aux technologies utilisées, les facteurs sociaux liés à accès à l'information, les facteurs environnementaux liés aux externalités possibles sur l'environnement, les facteurs économiques liés aux avantages économiques locaux, les facteurs de gouvernance liés au processus décisionnel ou à la supervision du projet, puis finalement les facteurs de localisation liés à l'intégration au milieu. (Transfert Environnement et Société, 2010)

Des chercheurs de l'Université du Québec à Rimouski s'attardent eux aussi aux facteurs d'acceptabilité sociale. De leur côté, ils appliquent les facteurs au domaine de l'énergie éolienne et les regroupent en quatre dimensions principales : la filière, le projet, le processus décisionnel et le milieu social. La dimension de la filière concerne l'attitude initiale des parties prenantes et le cadre institutionnel en place. Les impacts, les retombées, l'origine et le contrôle local du projet lui-même sont étudiés dans la seconde dimension. Il est ensuite question de l'accès à l'information, de la légitimité, de la neutralité et de l'équité du processus décisionnel pour la dimension suivante. Finalement, la dimension du milieu social réfère au capital social et à l'historique des projets sur le territoire. (Feurtey et al., 2008)

Enfin, pour le Conseil patronal de l'environnement du Québec, quatre facteurs d'acceptabilité sociale priment dans le cadre de tout projet : le promoteur, la nature du projet, le milieu d'accueil et les processus de planification et de concertation utilisés. (Conseil patronal de l'environnement du Québec, 2012)

L'étude des différents facteurs permet de créer cinq catégories de facteurs applicables à la thématique particulière des projets de piétonnisation : le projet à proprement parler, le milieu d'accueil, les impacts du projet, la gouvernance et la stratégie de participation employée. Ainsi, au moins chacune de ces catégories devra être étudiée avec soin afin d'influencer positivement autant que possible l'acceptabilité sociale d'un projet.

Le tableau 2.6 présente les différents facteurs d'acceptabilité sociale retenus et appliqués au cas particulier de la piétonnisation en ville. Il est important de noter que l'acceptabilité sociale ne peut que résulter d'une négociation entre les parties prenantes. Ainsi, le tableau tel qu'il est présenté ci-dessous

est générique et l'exercice devrait nécessairement être peaufiné grâce à la consultation des parties intéressées dans le cas d'un projet spécifique.

**Tableau 2.6 Facteurs d'acceptabilité sociale d'un projet d'aménagement piéton**

Catégories	Facteurs
Projet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nature et ampleur du projet (degré de piétonnisation)</li> <li>• Caractère restrictif, accessibilité, connectivité, utilité</li> <li>• Adaptation saisonnière</li> <li>• Ampleur des travaux (durée, mitigation, coûts, etc.)</li> <li>• Degré d'implication de la collectivité (construction, aménagement, entretien, etc.)</li> </ul>
Milieu d'accueil	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Usage et fréquentation de la rue</li> <li>• Nature du milieu d'accueil (résidentiel, commercial, industriel, etc.)</li> <li>• Caractéristiques socio-économiques</li> </ul>
Impacts du projet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Impacts sociaux</li> <li>• Impacts environnementaux</li> <li>• Impacts économiques</li> <li>• Impacts culturels et patrimoniaux</li> </ul>
Gouvernance	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Légitimité des instigateurs du projet</li> <li>• Processus décisionnel</li> <li>• Supervision de la réalisation</li> </ul>
Stratégie de participation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accès à l'information</li> <li>• Amorces des démarches de participation (en amont ou tardivement)</li> <li>• Implication équitable des parties prenantes</li> <li>• Suivi et reddition de compte</li> </ul>

L'obtention de l'acceptabilité est grandement dépendante de la nature du projet en soi. En effet, la simple proposition de se pencher sur la piétonnisation pourrait susciter des réactions positives ou négatives. Le concept de la piétonnisation n'est pas nécessairement connu de tous et une telle proposition nécessite la tenue d'une campagne d'information et d'éducation. Certaines idées préconçues pourraient être énoncées et les impressions quant à l'ampleur du projet tel qu'il est annoncé au départ pourraient influencer le tout. Tel que recommandé plus tôt, les projets devraient être formulés en collaboration avec la collectivité. Si au contraire les paramètres du projet sont déjà plus ou moins établis au moment d'annoncer aux parties prenantes les intentions d'aménagement de la municipalité, le degré de piétonnisation proposé pourrait susciter toutes sortes de résistances. Le caractère restrictif insinué par la piétonnisation constitue un facteur d'acceptabilité sociale important. Une accessibilité plus

ou moins grande au secteur à piétonner ainsi qu'aux attrait dans l'enceinte de ce secteur influencera de la même manière les parties prenantes. Il faut assurer une certaine connectivité de la zone à piétonner avec son environnement. L'utilisation de la zone piétonne telle qu'elle est planifiée est aussi importante. La piétonnerisation doit s'avérer utile et servir les intérêts de la collectivité afin d'être utilisée à son plein potentiel. Le respect des principes de la marchabilité influencera l'adhésion au projet. Dans une ville nordique comme l'est Montréal il faut également penser à la gestion saisonnière du secteur. L'adaptabilité du projet d'une saison à l'autre représente un facteur d'acceptabilité sociale à considérer. Un projet d'aménagement nécessite évidemment certains travaux de construction. Ces derniers sont susceptibles de faire varier l'acceptabilité sociale du projet en fonction de leur durée, de leur ampleur, des coûts engendrés et des mesures de mitigation mises en place pour minimiser les externalités négatives. Le degré d'implication attendu de la collectivité pour la conception, la construction, l'aménagement et l'entretien possède également un impact sur l'acceptabilité sociale, en fonction du temps et des ressources qui sont demandés aux parties prenantes.

Le milieu d'accueil du projet d'aménagement souhaité représente la seconde catégorie de facteurs. Tout d'abord, l'usage qui est fait de la zone à piétonner influencera évidemment l'acceptabilité sociale. La fréquentation de l'endroit (déjà majoritairement piéton, ou encore aire de jeu pour les automobilistes, sécuritaire ou plutôt lugubre, par exemple) aura un impact sur la volonté des parties prenantes à le transformer. De la même manière, l'acceptabilité sociale dépendra de la nature de la zone à piétonner. Les zones résidentielle, commerciale ou industrielle ne suscitent pas les mêmes préoccupations. Les caractéristiques socio-économiques du milieu, ou les changements prévisibles quant aux individus fréquentant le secteur, influenceront nécessairement aussi l'acceptabilité sociale du projet.

Les impacts et les retombées possibles ou confirmées du projet ont une place importante dans les facteurs à considérer. Les effets positifs, tant au niveau social, environnemental, qu'économique, d'un projet de piétonnerisation réalisé avec succès sont présentés au premier chapitre. Ces derniers ainsi que les impacts négatifs possibles peuvent influencer les parties prenantes à considérer un projet comme acceptable ou non. Des impacts qui n'ont pas été étudiés au premier chapitre, mais qui eux aussi s'avèrent des facteurs d'acceptabilité sociale sont les impacts culturels et patrimoniaux du projet sur le territoire visé. En effet, si le projet tend à modifier un site patrimonial ou à accorder une vitrine à l'art de rue, les perceptions quant au projet seront influencées.

La gouvernance du projet d'aménagement représente la quatrième catégorie de facteurs. D'une part, la légitimité des instigateurs et des porteurs du projet influencera l'acceptabilité sociale de ce dernier. Le processus décisionnel retenu également. Tout dépendant si les parties prenantes possèdent un pouvoir d'influence réel ou non, elles seront plus ou moins favorables au projet. Enfin, la supervision de la réalisation des travaux selon ce qui a été convenu par les parties prenantes aura un impact.

Comme dernière catégorie de facteurs figure la stratégie de participation publique choisie. L'efficacité de cette stratégie est grandement importante afin d'accéder à l'acceptabilité sociale du projet. L'accès à l'information pour les parties prenantes, l'implication équitable de ces dernières, le type de suivi qui leur est offert et le moment d'amorcer les démarches de participation avec ces mêmes parties représentent les facteurs dont il est question dans cette catégorie. Une stratégie de participation publique proactive aura un effet bénéfique sur l'acceptabilité sociale du projet.

## **2.5 Relation entre les concepts**

Avant de passer au chapitre suivant, un constat s'impose : collectivité viable, marchabilité, piétonnisation et acceptabilité sociale sont en tout point liées. La réalisation d'une collectivité viable est indissociable d'un milieu de vie complet où les principaux attraits sont accessibles par moyens de transport à faible émission de carbone, dans un environnement à échelle humaine où il fait bon vivre et circuler. La marchabilité prend ainsi une part importante dans la conception d'une collectivité viable. L'environnement favorable à la marche représente plus qu'un circuit permettant d'accéder à certains lieux à pied, il est aussi question de la propension des personnes à s'y déplacer. Les membres de la communauté doivent apprécier les déplacements à pied dans leur secteur. Pour ce faire, des projets de piétonnisation doivent être mis en branle afin que l'environnement soit rendu plus favorable aux piétons. Finalement, aucun projet de piétonnisation ne pourra s'adapter parfaitement à son milieu d'accueil et s'avérer durable si les parties prenantes ne sont pas invitées à participer à la conception. Il est primordial de mettre en place un processus de participation publique adéquat afin de saisir la complexité du milieu et d'obtenir de la part de la collectivité l'acceptabilité sociale du projet d'aménagement. Pour qu'un environnement piéton soit viable, les personnes doivent absolument aimer l'emprunter. Pour s'assurer de servir la collectivité convenablement, la participation publique est ainsi essentielle.

Au chapitre premier et second, des lacunes au niveau de la gouvernance quant à la piétonnisation de la ville de Montréal ont été soulevées. Certes, la vision exprimée par le plan de développement durable

accorde une place de choix à une collectivité à échelle humaine et le *Programme d'implantation de rues piétonnes et partagées* rend disponibles certaines ressources afin que soient réalisés des projets de piétonnisation un peu partout sur l'île. Par contre, aucun exercice structurant uniformisant les initiatives de piétonnisation et de participation publique dans tous les arrondissements n'existe.

### **3. STRATÉGIE DE PARTICIPATION PUBLIQUE**

Afin de favoriser le développement de Montréal comme ville à échelle humaine tout en palliant aux lacunes de gouvernance qui ocurrent présentement dans le domaine de la piétonnisation, une stratégie de participation publique inspirée de l'urbanisme participatif selon le CEUM et de stratégies de communication telles que développées par plusieurs théoriciens et praticiens est ici élaborée. La stratégie présentée repose essentiellement sur les fondements de la participation publique. En effet, sans la mise en place d'un processus rigoureux d'implication des parties prenantes, l'analyse de la situation démontre qu'il est impossible d'élaborer un projet d'aménagement durable correspondant aux besoins du milieu d'accueil.

Dans ce chapitre seront présentées des échelles de participation publique détaillant les degrés de pouvoir accordés aux citoyens, les critères d'un réel exercice de participation publique, des moyens de communication pour soutenir la démarche, puis finalement la stratégie de participation proposée pour la piétonnisation de Montréal.

#### **3.1 Échelles et critères de la participation publique**

L'implication véritable des parties prenantes repose sur la considération de ces dernières comme acteurs prenant part au processus décisionnel. Voilà ainsi ce qui est entendu par la participation publique : la participation des citoyens et des autres membres de la collectivité aux décisions d'ordre public. (Thibault, Lequin et Tremblay, 2000).

Selon l'Institut du Nouveau Monde (INM), la participation publique se définit de la manière suivante :

« [L']engagement des individus dans des dispositifs formels régis par des règles clairement établies et ayant pour but l'atteinte d'un objectif formulé explicitement. Ces dispositifs peuvent être des structures ou des processus, permanents ou ponctuels. Ils peuvent être initiés par des institutions publiques, qu'elles soient fédérales, provinciales, régionales ou municipales, ou par des organismes privés, des entreprises ou des OSBL. » (INM, s. d.a)

La participation se décline en plusieurs degrés de pouvoir accordés aux acteurs. L'urbaniste Sherry Arnstein (1969) a développé une échelle de la participation citoyenne qui hiérarchise ces différents niveaux de pouvoir. Cette échelle, qu'on retrouve à l'annexe 4, est encore aujourd'hui la plus souvent citée. Au bas de l'échelle se retrouve la non-participation, celle sans pouvoir réel, soit la manipulation, l'influence et le questionnement des parties prenantes pour l'unique but de faciliter leur adhésion. Ce palier se rapproche grandement des relations publiques et des techniques de communication

traditionnelles. La section centrale de l'échelle présente le pouvoir d'influence. Les degrés de pouvoir que ce palier comporte dépendent généralement de la volonté des décideurs et se rapprochent davantage de la participation symbolique, voire instrumentalisée. Les responsables de l'exercice prennent le temps d'informer et d'écouter les parties prenantes, sans toutefois garantir l'impact de leur rétroaction. Au sommet de l'échelle d'Arnstein se situe le pouvoir partagé ou le pouvoir citoyen, où les parties prenantes sont véritablement considérées comme des acteurs participant à la négociation des décisions avec lesquels il faut collaborer (Thibault, Lequin et Tremblay, 2000 et Viel, Lizarralde, Maherzi et Thomas-Maret, 2012). La figure 3.1 illustre l'échelle d'Arnstein, adaptée par des chercheurs de l'Université du Québec à Trois-Rivières : Thibault, Lequin et Tremblay (2000).

### Modalités de participation publique selon le niveau de pouvoir consenti aux citoyens

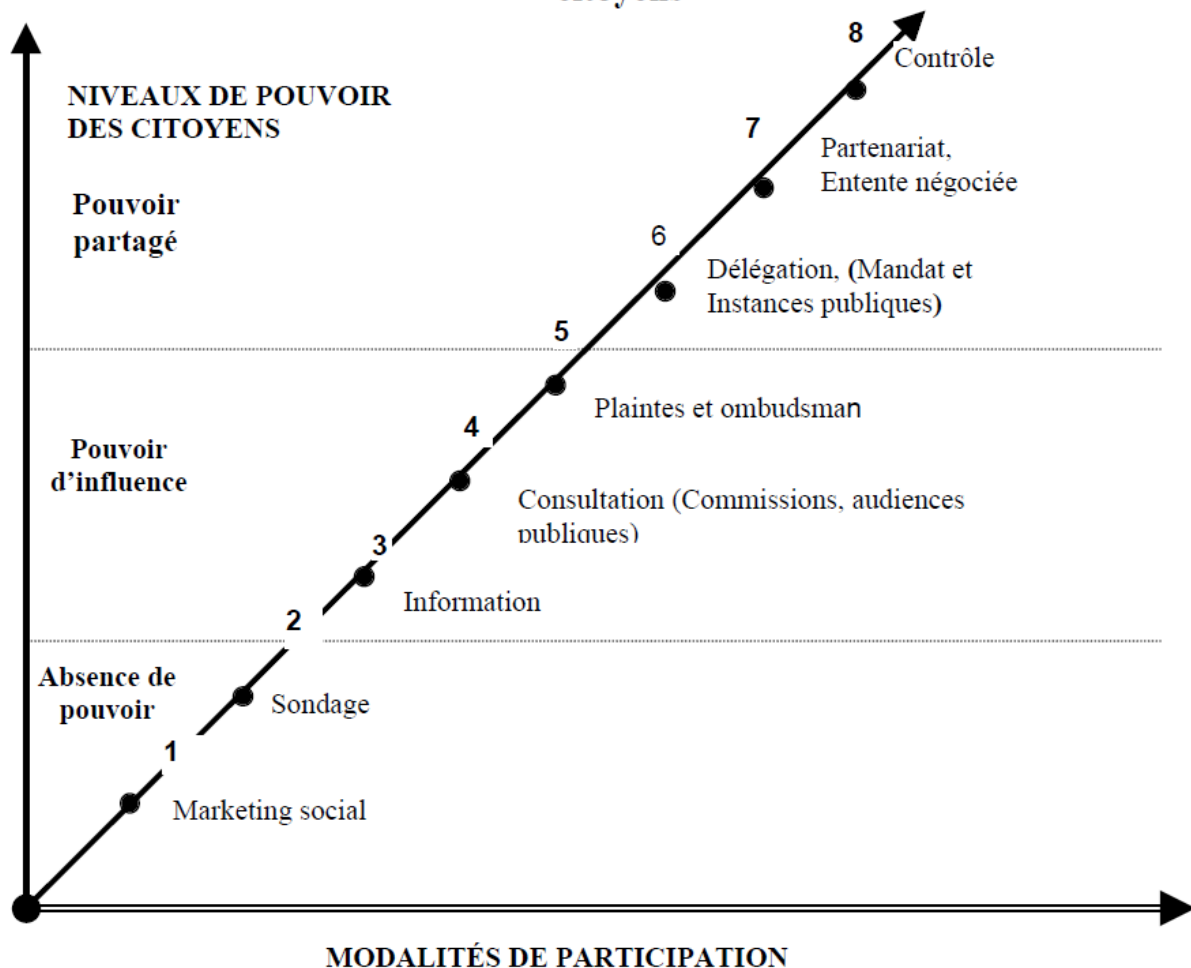


Figure 3.1 Niveaux de participation selon le pouvoir consenti aux acteurs par le décideur (tiré de : Thibault, Lequin et Tremblay, 2000, p. 12)



Il est essentiel, pour se retrouver au sommet de l'échelle, dans la zone de pouvoir partagé, d'établir un important lien de confiance entre décideurs et parties prenantes, de favoriser une implication accrue des parties et d'assurer une grande transparence des actions et des intentions des responsables de l'exercice de participation. (Thibault, Lequin et Tremblay, 2000)

Différents niveaux d'engagement, d'influence et de responsabilité sont attendus des parties prenantes en fonction de leur nature et de l'étape de la démarche dont il est question. La figure 3.2 présente l'échelle de participation publique employée dans le cas de la présente stratégie. Cette échelle prend entre autres en considération les propositions de Santé Canada (2005) et de l'INM (s. d.b). La non-participation ou l'absence de pouvoir sont ici exclues puisque ces interventions ne peuvent contribuer en aucun cas à une saine gouvernance favorisant l'acceptabilité sociale du projet. Les participants à l'exercice doivent absolument être à même de constater l'influence de leurs propositions sur le projet.



**Figure 3.2** Échelle de la participation adaptée à la saine gouvernance de projets de piétonnisation

D'abord, même le degré le plus faible de participation que constituent l'information et l'éducation est essentiel dans tout projet d'aménagement. En effet, afin de permettre à l'exercice de participation d'être pertinent et significatif, il faut absolument inviter le public à prendre connaissance de manière aussi transparente que possible des enjeux étudiés par l'administration. Il faut aussi, tel qu'il est abordé plus tôt, éveiller les participants à la notion de collectivité viable ainsi que de piétonnisation qui ne sont pas nécessairement accessibles à tous. Afin de mettre un processus aussi équitable que possible en œuvre, les décideurs et les parties prenantes doivent, dès les balbutiements du projet, s'élever à un même pied d'égalité au niveau des connaissances. Cela permettra un dialogue cohérent et constructif entre les acteurs. Le concept d'éducation ne doit pas être compris dans le sens de manipulation ou d'arrogance, mais comme une formation dans le domaine particulier de l'aménagement piéton nécessitant certaines connaissances techniques. Ces connaissances doivent essentiellement être acquises par tous afin que chacun soit en mesure de poser un jugement approprié. Rien n'empêche que des interprétations ou des positions différentes puissent ensuite être émises à l'égard des enjeux. De manière générale, l'information et l'éducation englobent toute communication unidirectionnelle allant des décideurs aux parties prenantes.

Le second degré comprend la consultation et la rétroaction. Il est question à ce niveau d'une communication unidirectionnelle allant des parties prenantes aux décideurs, en réponse à une demande formulée par ces derniers. Ainsi, les décideurs recueillent les commentaires et propositions du public, sans toutefois relancer la communication ou enclencher de débat. Toute activité de sondage entrerait dans cette catégorie. Ce degré de participation peut être pertinent puisqu'il peut permettre aux décideurs d'entrer en contact avec une grande proportion des parties prenantes sans infrastructure très complexe ou coûteuse.

La discussion entre les parties prenantes et les décideurs représente le degré de participation publique médian. Il s'agit de la première catégorie où l'échange de communication s'opère de manière réciproque entre les décideurs et les parties prenantes. Il y a collaboration entre tous les participants afin de formuler et de nourrir le projet, des points de vue sont échangés. Par ailleurs, une plus ou moins grande portion d'acteurs peut prendre part à la discussion, en fonction des ressources déployées. Tout dépendant de l'ampleur de la discussion, il peut être nécessaire de procéder à la sélection spécifique d'un échantillon d'acteurs représentatif de la collectivité. Dans le cas d'un atelier de travail par exemple, il sera impossible de convier toutes les parties prenantes. Les technologies numériques peuvent quant à elles permettre des discussions de plus grande ampleur tout en simplifiant le processus tant pour les responsables de l'exercice que les participants. Dans tous les cas, afin que la discussion soit porteuse, elle doit inclure de manière équitable tous les participants.

L'avant-dernier degré de participation est composé de la négociation et la délibération. Cette catégorie implique la formulation de solutions et l'émission de recommandations de la part des parties prenantes en collaboration avec les décideurs. La formation d'un comité consultatif qui participe à l'élaboration des options d'aménagement et négocie l'option à privilégier auprès des décideurs serait un bon exemple de la négociation et de la délibération.

Finalement, le partenariat et la codécision se situent au dernier échelon de l'échelle. Ici, le partage du pouvoir est total. Tous les participants à l'exercice possèdent le même poids quand vient le temps de prendre une décision. À ce niveau, les participants conviennent ensemble du processus même de participation. Le partenariat et la codécision doivent essentiellement prendre part au processus de participation publique afin qu'une véritable vision commune soit élaborée et que l'acceptabilité sociale du projet puisse être atteinte.

### 3.2 La fin justifie les moyens

Selon le degré de participation publique approprié à chacune des étapes du projet, il faut sélectionner le ou les moyens de communication qui permettront la participation du public. Ces moyens de communication et de participation publique sont variés et doivent la plupart du temps être combinés afin de remplir pleinement leur mandat de mobilisation citoyenne. Ils peuvent être utilisés tant afin de faciliter l'information, la consultation, la discussion, la négociation que le partenariat avec les parties prenantes. Les moyens de communication représentent différents outils, soit du matériel physique ou numérique, ou différentes activités à réaliser avec le public. Le tableau 3.1 énumère quelques outils et activités pertinents en fonction des degrés de participation publique.

**Tableau 3.1 Moyens de communication ou de participation publique**

Degrés de participation	Moyens de communication
Information Éducation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rencontre d'information</li> <li>• Kiosque d'information</li> <li>• Conférence de presse</li> <li>• Communiqué de presse</li> <li>• Document informatif ou éducatif</li> <li>• Page informative en ligne</li> <li>• Foire aux questions</li> <li>• Blogue</li> <li>• Publicité</li> <li>• Affichage</li> <li>• Rapport</li> </ul>
Consultation Rétroaction	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Questionnaire en ligne</li> <li>• Sondage</li> <li>• Mémoire</li> <li>• Visite de terrain</li> <li>• Audiences publiques</li> <li>• Entrevue</li> <li>• <i>Focus group</i></li> <li>• Comité consultatif</li> </ul>
Discussion	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Discussion publique en ligne</li> <li>• Forum</li> <li>• Atelier de participation</li> </ul>
Négociation Délibération	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Table ronde</li> <li>• Charrettes</li> <li>• Comité de délibération</li> </ul>
Partenariat	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Référendum</li> <li>• Comité de travail et de suivi</li> </ul>

### 3.3 La participation publique au service de la piétonnisation viable

Comme l'état de la piétonnisation s'avère très inégal d'un arrondissement à l'autre, il serait essentiel qu'un exercice de participation publique à l'échelle de l'île entière soit organisé. Tel que mentionné précédemment au début du chapitre, certaines conditions devraient être respectées afin que le processus soit utile et efficace. Une véritable stratégie de participation pour implanter des projets de piétonnisation porteurs d'acceptabilité sociale est ainsi élaborée à cette section. La stratégie suit le principe d'une vision globale traduite en actions locales. Elle est ainsi scindée en deux volets complémentaires, soit la conception de la vision d'abord, puis l'élaboration de projets de piétonnisation ensuite.

La stratégie doit débiter avec la conception d'une vision de la piétonnisation à Montréal : une vision commune, sous forme d'énoncé, impliquant les parties prenantes de tous les arrondissements afin de créer une trame cohérente dans la ville. Selon les recherches effectuées pour réaliser cet essai, la vision en tant que telle devrait impérativement être empreinte d'acceptabilité sociale, être pertinente à long terme et participer à l'aménagement d'une collectivité viable à l'échelle de la ville. La vision, exprimant le projet de société souhaité pour rendre la ville propice à la marche, pourra ensuite se déployer en maintes réalisations de projets d'aménagement piéton adaptés aux différents secteurs comportant divers publics cibles. Le tableau 3.2 présente un sommaire des caractéristiques du premier et deuxième volet de la stratégie.

**Tableau 3.2 Comparaison sommaire des deux volets de la stratégie**

	<b>1. Une vision de la piétonnisation montréalaise</b>	<b>2. Des projets en phase avec leur milieu</b>
<b>Distinctions</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Géré à l'échelle de la ville : global</li> <li>• Chapeauté par le comité exécutif de la ville</li> <li>• Public cible à l'échelle de la ville de Montréal et des arrondissements</li> <li>• Objectif : formuler une vision concertée de la piétonnisation à Montréal</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Géré à l'échelle de l'arrondissement : local</li> <li>• Chapeauté par les conseils d'arrondissement</li> <li>• Public cible centré sur le milieu d'accueil</li> <li>• Objectif : réaliser des projets durables d'aménagement piéton en partenariat avec la communauté</li> </ul>
<b>Similitudes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Coordonné par une équipe de projet multidisciplinaire</li> <li>• Empreint d'acceptabilité sociale</li> <li>• Participe à l'aménagement d'une collectivité viable</li> <li>• Accompagné d'un échéancier, d'un budget, d'orientations et d'objectifs réalisables</li> </ul>	

Dans un premier temps, l'exercice sera chapeauté par le comité exécutif de la ville de Montréal. Une équipe de projet répondant directement du comité exécutif devrait être formée afin d'élaborer et de coordonner la première phase de la stratégie. Cette équipe devra impérativement être multidisciplinaire et composée tant de spécialistes des transports, de l'aménagement, que de la participation publique et des communications. Afin d'épauler l'équipe de projet, l'embauche d'une firme externe de communication et de participation publique serait importante. L'embauche d'un organisme indépendant tel que l'INM qui œuvre en participation publique serait idéale afin d'assurer la crédibilité et l'impartialité du processus.

Tout au long de l'exercice, la présence des décideurs à l'échelle de la ville de Montréal et des différents arrondissements est requise, ces derniers font partie du public cible. C'est pour cette raison qu'il faut absolument organiser un volet premier à la stratégie de participation, afin que ce dernier suscite l'engagement d'un grand nombre de décideurs, au sommet de la hiérarchie. Les consultations publiques orchestrées par l'OCPM ont la capacité de rejoindre une grande quantité de citoyens et de groupes ou d'organismes, mais n'assoient pas nécessairement à la même table les décideurs, les professionnels et les usagers de l'espace. Ces trois parties doivent pourtant absolument se rencontrer afin qu'il y ait échange de différents niveaux de connaissances pour enrichir la vision de la piétonnisation montréalaise. Plus que le simple processus « information-consultation-rapport » proposé par l'OCPM, l'élaboration d'une vision et d'orientations communes, nécessite la rencontre et la discussion des trois groupes ensemble. Par ailleurs, la consultation des citoyens sans l'implication des décideurs risque fortement de limiter la faisabilité des propositions émises. En effet, ces derniers ont le pouvoir d'allouer les ressources pour réaliser les projets citoyens. Dans le même ordre d'idée, l'implication des décideurs de chaque arrondissement ne doit pas être négligée pour assurer une certaine uniformité dans l'engagement des décideurs aux quatre coins de Montréal et une démarche cohérente. Ainsi, un processus plus large que celui proposé par l'OCPM devrait être enclenché.

L'objectif de ce premier volet de la stratégie devrait être d'arriver à la formulation d'un énoncé de vision, accompagnée d'un engagement clair de chaque arrondissement, de quelques orientations en terme de planification urbaine piétonne, d'un échéancier pour mettre en œuvre le tout et d'un budget conséquent. La vision devrait être par la suite inscrite au *Plan d'urbanisme*. Celle-ci déterminera l'axe de communication et les objectifs généraux de piétonnisation à rencontrer. S'il est essentiel de modifier la réglementation de manière à rendre la réalisation des objectifs de la vision possible, il est possible de le faire. Par contre, il n'est pas conseillé d'employer une approche très restrictive. La première phase de la

stratégie devrait plutôt s'inscrire dans une approche globale et facilement adaptable en fonction du milieu spécifique d'accueil.

Afin d'assurer la réalisation de projets d'aménagement sur le terrain, le second volet de la stratégie entre en jeu. Une fois que les arrondissements s'engagent à orchestrer ou au moins à rendre disponibles les ressources, un processus de participation public doit être lancé dans chaque arrondissement. La mobilisation citoyenne doit se faire à l'échelle locale afin de favoriser l'implication et l'engagement des individus et des groupes. À petite échelle, une certaine responsabilisation des citoyens doit avoir lieu afin que soient utilisés, pérennisés et entretenus les projets. Chaque projet doit être unique et personnalisé.

### **3.3.1 Étapes stratégiques**

Structurée en deux volets, la stratégie de participation proposée est divisée en plusieurs étapes clés. Certaines des étapes réalisées dans le premier volet doivent être répétées au second puisque les parties prenantes et les problématiques se précisent entre temps. Les deux volets de la stratégie sont construits de manière à ce qu'une équipe de projet soit constituée en début de mandat. Il est aussi prévu que l'embauche d'organisations externes de participation publique se fasse au tout début du processus afin qu'elles puissent accompagner chacune des étapes. Tant dans le premier que dans le second volet, l'évaluation de l'exercice doit se faire en continu, tout au long du processus. Les parties prenantes doivent être identifiées aussitôt que possible afin de définir l'ampleur de l'exercice et de créer un partenariat avec le public cible. À cette étape, une cartographie des parties prenantes devrait être réalisée. L'analyse du contexte et l'exploration des options doit absolument se faire en relation avec les parties prenantes afin d'obtenir un juste portrait de la situation. Les étapes subséquentes varient d'un volet à l'autre, puisque les objectifs à rencontrer ne sont pas les mêmes. Dans les deux cas, une annonce formelle des décisions doit être faite. Il est important de souligner la fin de l'exercice et d'en démontrer les résultats en guise de reddition de comptes. Enfin, un processus de suivi doit absolument être mis en place afin d'assurer une actualisation des pratiques de piétonnisation à Montréal en fonction de l'avancement des connaissances et de l'évolution des pratiques.

L'objectif du premier volet étant de formuler une vision concertée de la piétonnisation à Montréal, il faut considérer rejoindre un large public. Les étapes proposées pour un tel processus sont illustrées dans le tableau 3.3.

**Tableau 3.3 Étapes de la stratégie : 1<sup>er</sup> volet**

Étapes	Modes de participation
1. Créer l'équipe de projet et choisir les organisations externes qui prendront part au processus	
2. Identifier les parties prenantes et le public cible parmi ces dernières	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informer les parties prenantes de la problématique, du lancement de l'exercice de participation publique et des étapes de cet exercice</li> <li>• Créer un partenariat avec le public cible</li> <li>• Éduquer les parties prenantes quant aux enjeux de la piétonnisation</li> </ul>
3. Analyser le contexte externe : les perceptions, les préoccupations et les enjeux	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consulter les parties prenantes</li> </ul>
4. Explorer les options de vision	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Discuter avec les parties prenantes</li> </ul>
5. Déterminer la vision	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Négocier et délibérer avec le public cible</li> </ul>
6. Présenter l'énoncé de vision	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informer les parties prenantes de la vision</li> </ul>
7. Ajuster au besoin la réglementation de la ville, établir un budget et un échéancier pour la suite de la stratégie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Négocier et délibérer avec le public cible</li> <li>• Tenir les parties prenantes informées (rapport) et annoncer les étapes subséquentes pour le 2<sup>e</sup> volet</li> </ul>
8. Assurer un suivi et une mise à jour de la vision	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Créer un comité de suivi (partenariat)</li> </ul>
Évaluer l'exercice de participation publique en continu	

Le deuxième volet de la stratégie comporte l'objectif premier de réaliser des projets durables d'aménagement piéton en partenariat avec la communauté. Dans ce contexte, une démarche d'urbanisme participatif intégré à la démarche de projet est proposée. L'approche proposée est fondée sur le processus d'urbanisme participatif en six étapes développé par le CEUM (2015). Une telle démarche s'inscrit dans la ligne des approches collaboratives où des valeurs communes doivent émaner du processus de participation et d'interaction entre les parties. L'objectif de l'exercice est d'obtenir l'acceptabilité sociale du projet et d'ainsi se rapprocher du bien commun (Bacqué et Gauthier, 2011). La démarche proposée est détaillée dans le tableau 3.4.

**Tableau 3.4 Étapes de la stratégie : 2<sup>e</sup> volet**

Étapes	Modes de participation
1. Créer l'équipe de projet et choisir les organisations externes qui prendront part au processus	
2. Identifier les parties prenantes et le public cible parmi ces dernières	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informer les parties prenantes du lancement de l'exercice de participation publique dans leur arrondissement et des étapes de cet exercice</li> <li>• Créer un comité de travail</li> </ul>
3. Analyser le contexte externe : les secteurs prioritaires, les perceptions, les préoccupations et les enjeux	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consulter les parties prenantes</li> </ul>
4. Explorer les options de projet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Discuter avec les parties prenantes</li> </ul>
5. Déterminer les projets prioritaires : adopter une résolution du conseil d'arrondissement, définir un plan d'action, ajuster au besoin la réglementation de l'arrondissement	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Négocier et délibérer avec le comité de travail</li> </ul>
6. Présenter le plan d'action	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informer les parties prenantes des projets sélectionnés et des étapes subséquentes</li> </ul>
7. Identifier le public cible pour chacun des projets	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Créer des partenariats avec les riverains de chaque projet</li> </ul>
8. Bonifier et mettre en œuvre les projets	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tenir informées les parties prenantes</li> <li>• Créer un comité de suivi pour chaque projet</li> <li>• Négocier et délibérer avec le comité</li> </ul>
9. Inaugurer les projets d'aménagement	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informer les parties prenantes de la fin des travaux, présenter des rapports de projet</li> </ul>
10. Assurer l'entretien et la pérennité des projets	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Créer des partenariats avec les différents comités de suivi</li> </ul>
Évaluer l'exercice de participation publique en continu	



#### **4. RECOMMANDATIONS POUR UNE VISION CONCERTÉE ET DES PROJETS DE PIÉTONNISATION RÉUSSIS**

Les recherches menées pour cet essai démontrent que la question de la piétonnisation dans un grand centre urbain tel la ville de Montréal est complexe et représente un défi de taille. La solution n'est pas servie sur un plateau d'argent, mais elle doit être construite en collaboration avec les membres de la collectivité montréalaise. Il n'y a aucun doute qu'une stratégie solide de participation publique doit être mise en branle afin d'obtenir une vision consensuelle de la piétonnisation sur l'île, de susciter un engagement uniforme de la part des décideurs et de concevoir des projets d'aménagement piéton porteur d'acceptabilité sociale.

Le tableau 4.1 dresse la liste des 10 recommandations pour que la stratégie telle que présentée au troisième chapitre porte ses fruits.

**Tableau 4.1**    **Recommandations pour une vision et des projets de piétonnisation réussis**

<b>Recommandations</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Redéfinir la culture de la participation publique à Montréal vers la construction de l'acceptabilité sociale des projets de piétonnisation</li><li>2. Établir une communication de proximité proactive et mobilisatrice avec les riverains</li><li>3. Communiquer tout au long du processus</li><li>4. Rendre disponibles les ressources nécessaires</li><li>5. User de créativité dans le choix des moyens de communication et favoriser une démarche de participation flexible</li><li>6. Impliquer les parties prenantes sans en exclure</li><li>7. Définir ensemble, graduellement, les principes de marchabilité à favoriser</li><li>8. Impliquer des organisations externes de participation publique</li><li>9. Inscrire la piétonnisation aux outils de planification en matière d'aménagement</li><li>10. S'inspirer d'exemples à succès et partager son expérience</li></ol>
------------------------	---

Un tableau résumé des points saillants pour la mise en œuvre des recommandations figure à l'annexe 5.

##### **4.1 Redéfinir la culture de la participation publique à Montréal vers la construction de l'acceptabilité sociale des projets de piétonnisation**

La culture de la participation publique à Montréal repose principalement sur l'OCPM à l'heure actuelle. Par ailleurs, afin d'être en mesure de susciter l'acceptabilité sociale des projets de piétonnisation, il serait préférable d'aller plus loin que le processus « information-consultation-rapport » actuellement proposé par l'Office, décrit au premier chapitre. L'approche de l'OCPM pourrait ainsi être renouvelée et

faire appel à de nouveaux modes de participation tels la discussion, la négociation, la délibération, le partenariat et la codécision. Autrement, les démarches de participation publique dans le cas de la démarche de piétonnisation pourraient se dérouler sans l'intervention de l'OCPM. Plus particulièrement, il est recommandé que les décideurs et les citoyens aient l'occasion de négocier ensemble au cours de l'exercice de participation publique. D'une part, les connaissances de ces deux groupes gagnent à être partagées et mises en commun. Il faut développer une compréhension commune des enjeux et des orientations cohérentes. D'autre part, il faut susciter l'engagement des élus. Ces derniers doivent s'approprier les initiatives citoyennes et de cette manière faire preuve de *leadership* et de soutien pour la réalisation des projets. Dès le début d'un exercice de participation publique, un climat de confiance doit être établi. Les deux groupes doivent ainsi interagir directement pour que se bâtisse la confiance des parties prenantes envers les décideurs ainsi que la confiance des décideurs envers le discernement du public par rapport à l'avenir de son milieu. La culture de la participation publique à Montréal devrait impérativement favoriser la construction de l'acceptabilité sociale afin que l'exercice porte ses fruits. Pour se faire, elle doit mettre en place les conditions favorables et prendre en compte les facteurs d'influence sur l'acceptabilité de la piétonnisation en ville détaillés au deuxième chapitre.

De cette manière, le processus de participation publique sera complet et efficace à condition d'être collaboratif, inclusif et évolutif. L'objectif de chaque exercice devrait être la formulation d'un consensus entre les décideurs et les parties prenantes. Celles-ci doivent être invitées à prendre part au processus dès ses balbutiements. Tels que le propose la stratégie de participation pour implanter des projets de piétonnisation porteurs d'acceptabilité sociale au chapitre trois, les projets doivent être co-construits avec le milieu et ces derniers doivent respecter la vision qui a préalablement été établie en concertation avec l'ensemble de la collectivité. La culture de la participation publique doit ainsi être repensée de manière à ce que chaque nouveau projet de piétonnisation se prête à un nouveau processus adapté à son contexte. La transparence, la collaboration, le partage des connaissances et des pouvoirs doivent être considérés comme mots d'ordre de tout exercice de participation publique. La dernière condition gagnante serait d'assurer la reddition de compte soutenue auprès des citoyens.

Il est essentiel de considérer les facteurs d'acceptabilité sociale pendant le processus de participation. Pour ce faire, il est suggéré de dresser le portrait du projet de piétonnisation en fonction des cinq catégories que sont le projet en soi, le milieu d'accueil, les impacts du projet, la gouvernance du processus ainsi que la stratégie de participation employée. Étudier l'impact de chaque facteur sur l'acceptabilité des projets, permettra de développer un projet en accord avec son milieu.

## **4.2 Établir une communication de proximité proactive et mobilisatrice avec les riverains**

Comme démontré au chapitre deux, l'aménagement d'une collectivité viable doit être pensé à échelle humaine. Pour ce faire, il est recommandé qu'une communication de proximité proactive et mobilisatrice soit réalisée. Effectivement, afin que le projet de piétonnisation s'harmonise parfaitement avec son milieu d'accueil, il faudra concevoir ce dernier de manière particulièrement concertée avec les riverains. Il faut être en mesure de comprendre les besoins réels des usagers de l'espace et d'entendre les préoccupations de chaque participant. En ce sens, il est important de travailler à échelle humaine et de réaliser des activités sur le terrain. Afin que la rue reprenne son rôle social, il faudrait que les responsables du projet arpentent le quartier avec les citoyens pour comprendre la réalité particulière des individus qui y vivent au quotidien. Il serait ainsi judicieux de profiter des événements de quartier pour rejoindre le public cible directement dans son environnement. Aucune activité théorique ne permettra une compréhension du territoire comme le permet une visite concrète des lieux.

Par ailleurs, afin que le projet soit utilisé par les citoyens, qu'il soit entretenu convenablement et qu'il évolue en harmonie avec la collectivité, la mobilisation citoyenne est essentielle. En exerçant une communication de proximité mobilisatrice et bien adaptée au public à laquelle elle est adressée, il sera possible de stimuler l'implication et l'engagement des riverains. Ces derniers doivent être directement interpellés par les responsables de projet. Une démarche de mobilisation efficace devrait cibler les enjeux importants aux yeux du public concerné et faire en sorte qu'il est possible de poser des actions concrètes pour influencer ceux-ci. Les citoyens doivent être incités à s'appropriier le projet. C'est de cette manière qu'il sera possible de leur confier certaines responsabilités et d'ainsi assurer entre autres la personnalisation des projets. Chaque rue possède son caractère unique et il faut être en mesure de le mettre en évidence.

## **4.3 Communiquer tout au long du processus**

Chaque étape du processus de participation s'accompagne de modes de participation différents. Ainsi tout au long de l'exercice, le niveau d'engagement, d'influence et de responsabilité attendu des parties prenantes varie. À toutes ces étapes, même les plus courtes et les moins exigeantes pour les citoyens, il est recommandé d'assurer une communication proactive. En aucun cas la transparence de l'exercice ne doit être remise en question et pour cette raison il faut tenir informé le public de l'avancement du processus en continu. La communication en continu, si elle utilise un registre de langage adapté au

public, permettra de conserver l'intérêt des citoyens d'une étape à l'autre. Il est également important de garder le public captivé afin de conserver un bon taux de participation aux activités.

Il est recommandé de réaliser un plan de communication afin de planifier l'évolution de ces dernières. Au début du processus, l'information par rapport à la problématique et l'éducation du public quant aux enjeux de la piétonnisation seront les premières communications réalisées. Ces dernières se développeront ensuite en divers moyens de communication portant l'objectif de susciter la participation du public, tel qu'observé en chapitre trois. Les sites de projets sélectionnés doivent au courant de la démarche être identifiés sur le terrain et des panneaux explicatifs doivent y être installés afin de préparer les passants à la transformation de l'espace. Pour finir, des communications sous forme de rapports ou de dévoilements par exemple devront participer à la reddition de comptes. À travers tout cela, tout au long du processus, différents modes de suivi devront être enclenchés afin d'évaluer le processus en continu et d'en communiquer l'avancement. La communication doit servir de fil conducteur du processus de participation ainsi que d'agent liant entre les acteurs. Ainsi, la relation entre les décideurs et les parties prenantes doit être entretenue tout au long du processus et les communications ne doivent pas intervenir qu'aux étapes critiques. La collaboration des citoyens doit être entretenue de manière exemplaire du début à la fin.

#### **4.4     Rendre disponibles les ressources nécessaires**

La stratégie de participation pour implanter des projets de piétonnisation porteurs d'acceptabilité sociale telle que décrite au troisième chapitre dépend, pour se déployer avec succès, de la propension des décideurs à rendre disponibles les ressources nécessaires. Ainsi, il est recommandé que soit consacré suffisamment de temps, de ressources humaines, de ressources matérielles et d'argent au processus pour que soient obtenus les résultats escomptés. Tout d'abord, il est important d'accorder le temps suffisant à l'équipe responsable du projet afin de planifier le déroulement de la stratégie. La planification est un ingrédient essentiel et la plus grande attention doit lui être accordée pour éviter de perdre du temps en cours de route ou de faillir à l'atteinte des objectifs souhaités. Il faut s'assurer de cibler les parties prenantes sans en oublier dès le début du processus, autrement la compréhension des enjeux risque de s'avérer incomplète. Il faut également accorder suffisamment de temps aux activités de participation afin d'obtenir les renseignements souhaités.

Ensuite, la stratégie de participation ne pourra pas s'opérer sans la contribution des ressources humaines pertinentes. En effet, une équipe compétente en mesure d'assurer la coordination du projet

doit être formée. Aucune stratégie de participation ne peut être mise sur pied si quelqu'un n'est pas à la barre des commandes en train de diriger l'opération. Il est également recommandé que l'équipe de projet soit multidisciplinaire. La mise en commun des savoirs de spécialistes des transports, de l'aménagement, de la participation publique et des communications permettrait d'obtenir une compréhension globale des enjeux. De même, l'embauche de firmes externes pourrait être requise afin d'outiller davantage l'équipe de projet tout dépendant l'ampleur de l'exercice.

Il ne faut pas oublier que certaines activités de participation nécessiteront du matériel particulier. Des salles devront probablement être réservées et des documents devront probablement être publiés en format papier ou numérique. Il est ainsi essentiel de consacrer au projet toutes les ressources matérielles afin de permettre le déploiement des moyens de communication choisis.

Enfin, toutes ces ressources demandent évidemment un financement approprié sans lequel il sera impossible de déployer un exercice de participation à grande échelle. Il est toutefois possible d'adapter la stratégie en fonction de l'élasticité du budget et de l'échéancier. Il est recommandé de considérer en début de projet ces deux éléments afin d'ajuster la stratégie et éviter que les dernières étapes soient pénalisées, comme il arrive fréquemment en fin de projet au moment du suivi et de la rétrospective.

#### **4.5 User de créativité dans le choix des moyens de communication et favoriser une démarche de participation flexible**

La créativité est un ingrédient essentiel afin de susciter l'engouement à la participation. Pour cette raison, sortir des sentiers battus et proposer des activités innovantes aux parties prenantes fait partie des recommandations. Afin d'atteindre les objectifs de la stratégie, il faut être en mesure de capter l'attention du public cible. Une bonne manière d'y arriver peut être de lui proposer une toute nouvelle expérience de participation publique. Des actions de communication créative stratégique seront bénéfiques pour la visibilité de l'exercice et c'est exactement ce qui est souhaitable pour une diffusion efficace de l'information.

Il faut également songer à utiliser des moyens de communication variés afin d'approcher efficacement la multitude de parties prenantes provenant d'horizons divers qui ne seront pas interpellées de la même manière. Entre autres, la diffusion de messages sur des plateformes variées, sous des formes variées (schémas, infographie, illustrations, tableaux, etc.), employant des techniques de vulgarisation variées permettra d'atteindre un public plus large et d'ainsi obtenir un portrait plus représentatif de la

communauté. Chaque milieu d'accueil est différent et complexe. Afin de saisir l'essence et la particularité de chacun, il est recommandé d'opter pour une formule adaptée, qui se renouvelle d'un exercice à l'autre. La stratégie proposée au chapitre trois ne représente qu'un squelette à modeler en fonction des spécificités du secteur concerné, principalement au second volet. La démarche doit absolument faire preuve de flexibilité afin d'être en mesure de répondre aux demandes variées des parties prenantes qui chacune possèdent une vision du territoire différente. La stratégie doit s'adapter en fonction des ressources disponibles, du public à rejoindre, mais aussi des objectifs sensiblement différents d'un secteur à l'autre. Évidemment, les besoins exprimés par la population ne seront pas toujours les mêmes, la disponibilité et la facilité à participer aux démarches de participation publique non plus, il faut en tenir compte. Les activités de communication et de participation devraient ainsi être menées dans des endroits variés, physiques ou virtuels. En définitive, limiter l'effort à déboursé pour les parties prenantes risque de favoriser la participation d'un plus grand nombre.

Ayant l'objectif de favoriser la conception de projets innovants en matière d'aménagement, il est aussi essentiel de susciter la proposition de solutions créatives. Comme la créativité encourage la créativité, proposer d'originales nouvelles activités de participation aux parties prenantes est suggéré. Cela participera à l'apparition de propositions créatives. La vision énoncée par la collectivité montréalaise doit servir de ligne directrice, sans pour autant empêcher la conception d'une identité personnalisée à chaque quartier. Il est recommandé d'encourager l'expression de la créativité des citoyens afin que la vision puisse s'illustrer en autant d'initiatives originales qu'il n'y a de sous-cultures montréalaises. À la manière d'une courtepointe, l'objectif de la stratégie n'est pas d'obtenir un aménagement piéton uniforme partout sur l'île, mais bien des projets uniques parfaitement intégrés à leur environnement créant une fresque piétonne cohérente.

#### **4.6 Impliquer les parties prenantes sans en exclure**

Selon la définition de l'acceptabilité sociale qui est préconisée, qu'il soit question d'un « nombre important d'acteurs locaux et régionaux » (BAPE, 2014, p. 351), des « parties concernées » (Caron-Malenfant et Conraud, 2009, p. 14) ou encore de la population en général (Gendron, 2014b), les individus et les groupes devant prendre part à la démarche pour qu'il soit question d'atteindre l'acceptabilité sociale sont multiples. Il est à tout le moins essentiel qu'un échantillon représentatif de la communauté concernée soit impliqué au sein de l'exercice de participation publique pour que ce dernier atteigne ses objectifs. Accorder un statut équitable à toutes les parties prenantes en causes peut de

toute évidence s'avérer être une tâche ardue. Il faut cependant s'assurer de ne pas exclure de l'exercice certains individus ou certains groupes, que ce soit de manière consciente ou par mégarde. Le verdict affirmant si un projet est acceptable socialement ou ne l'est pas ne peut en aucun cas être réservé à une portion privilégiée de la collectivité. En optant pour la gouvernance participative, il faut avoir en tête que les décisions d'ordre public sont l'affaire de tous. Un danger à mentionner lorsque la participation publique s'exerce de manière exclusive est l'accentuation de la marginalisation de certains groupes. Les exclus de l'exercice de participation publique se voient par le fait même exclus du projet de société en cours de conception. Il peut être très dommageable pour la cohésion et la mixité sociale d'omettre la représentation de certains groupes, d'autant plus que dans le cas présent il est question de l'avenir de l'espace public.

Il est important de rappeler également que la recherche de l'acceptabilité sociale ne passe pas par l'unanimité, mais bien par le compromis. Ainsi, les désaccords sont envisageables et il n'est pas souhaitable d'exclure pour éviter ces derniers. Au contraire, la rencontre d'idées divergentes risque de faire naître des solutions pertinentes et innovantes.

Afin d'éviter autant que possible d'écarter certaines parties prenantes, il est recommandé de procéder à la cartographie de ces dernières. Comme expliquée au premier chapitre, la schématisation des parties prenantes sous forme de cartographie permet d'obtenir un portrait juste de la collectivité concernée et d'établir un plan d'action avec chacun des groupes. En établissant dès le départ ce portrait et en suivant de près son évolution tout au long de l'exercice, beaucoup moins de chance d'omettre des participants risque de se présenter.

#### **4.7 Définir ensemble, graduellement, les principes de marchabilité à favoriser**

Au chapitre deux, les principes de marchabilité vus selon le CEUM et Speck sont énoncés. Il s'agit d'une base théorique intéressante afin de présenter aux parties prenantes les conditions essentielles d'un endroit où il fait bon marcher : l'utilité, la sécurité, le confort et l'intérêt des déplacements à pied. Ces deux propositions de ce qui rend un territoire favorable à la marche témoignent toutefois d'une certaine subjectivité et il est recommandé de les bonifier avec les citoyens. Tout dépendant le public cible d'un certain secteur, il faut être en mesure de dégager ce qui pour lui caractérise un espace marchable qui portera les individus à emprunter les rues à pied. En plus de constituer une démarche intéressante afin d'adapter le projet de piétonnisation aux utilisateurs de l'espace, il s'agit d'un exercice d'éducation à la mobilité active des plus pertinents. La réalisation avec les citoyens d'un atelier portant sur l'adaptation

de leur secteur à la marchabilité en fonction de leurs besoins représente une occasion parfaite pour les éveiller à l'importance de la piétonnisation et pour valoriser leur apport au projet. Rien de tel pour apprendre qu'explorer soi-même les solutions envisageables.

Tester les aspirations de piétonnisation en procédant à la transformation graduelle de l'espace est également recommandé. Opter pour des projets pilotes tels qu'ils sont mentionnés au deuxième chapitre avant d'installer d'importants équipements permanents peut s'avérer très judicieux afin de valider la conformité du projet aux besoins ainsi qu'aux attentes et de peut-être laisser la place à des améliorations possibles. Comme certains aménagements nécessitent des investissements importants, il est toujours préférable de prévoir des phases de test afin de pouvoir ajuster le tir au besoin.

#### **4.8 Impliquer des organisations externes de participation publique**

La participation publique en soi représente une discipline complexe qui exige une certaine expertise afin de maximiser les chances d'atteindre les objectifs souhaités. Un exercice de participation mal planifié peut facilement s'attirer les critiques du public. Cela risquerait de donner mauvaise presse au projet en question et de susciter la réticence des parties prenantes à son égard. Une excellente méthode pour développer des techniques de participation efficaces est assurément la pratique. Certaines organisations l'ont compris et se sont spécialisées dans la réalisation de démarches de participation publique. Ils ont ainsi développé des techniques innovantes prometteuses. Un organisme qui a déjà fait sa marque au Québec est l'INM. Il s'agit d'un organisme sans but lucratif qui a précisément comme mission « d'accroître la participation des citoyens à la vie démocratique » (INM, 2015). Faire appel aux services-conseils d'une telle organisation serait grandement bénéfique à la conception d'une vision concertée de la piétonnisation en ville, puis de la réalisation de projets porteurs d'acceptabilité sociale par la suite.

Malgré les compétences diversifiées de l'équipe de projet formée par la Ville, cette dernière ne peut pas posséder une expérience aussi pointue de participation publique qu'une organisation qui s'y consacre et fait l'étude des meilleures pratiques. La stratégie telle que proposée au troisième chapitre nécessite l'utilisation de moyens variés d'animation. L'embauche de facilitateurs et d'animateurs d'expérience est dans ce contexte recommandé afin d'arriver à concilier les points de vue divergents exprimés et d'éviter les confrontations contreproductives. Cette initiative aura également comme effet d'apporter plus de crédibilité au processus.



#### **4.9 Inscrire la piétonnisation aux outils de planification en matière d'aménagement**

Il est recommandé, afin d'officialiser les engagements pris par les décideurs d'ajouter ses derniers aux documents de planification en matière d'aménagement de la ville et des arrondissements. Dans un premier temps, la vision doit absolument être inscrite au *Plan d'urbanisme*. Les orientations, les principes de marchabilité convenus et les objectifs généraux de piétonnisation établis peuvent également être ajoutés au *Plan d'urbanisme* directement ou plutôt dans les divers plans ou politiques de planification territoriale tels que le *Plan de transport*. Ces outils d'aménagement servent de guides et de ligne directrice, ce qui permet le développement de projets cohérents les uns avec les autres. Il est possible de modifier la réglementation de manière à la rendre conforme aux engagements pris. Cependant, une approche trop restrictive pourrait avoir comme effet de mettre des bâtons dans les roues de projets créatifs qui sortent du cadre dans certains secteurs. Ainsi, il est recommandé de ne pas trop alourdir la réglementation municipale.

#### **4.10 S'inspirer d'exemples à succès et partager son expérience**

À Montréal, ailleurs au Québec, au Canada, ainsi qu'à l'international, plusieurs initiatives de piétonnisation et de participation publique connaissent de grands succès. Il est recommandé d'étudier et de présenter ces exemples d'environnement piéton porteur aux parties prenantes pour s'en servir à titre d'inspiration. L'adaptation de projets piétons déjà établis ailleurs permet entre autres de profiter de l'expérience d'autrui et d'éviter la répétition d'erreurs déjà identifiées. Plusieurs projets de piétonnisation sont d'ailleurs bien documentés et il est simple d'en trouver les détails. Par ailleurs, il est également possible de contacter d'autres villes et d'échanger avec des responsables de projets qui ont déjà mené des démarches similaires. Profiter de l'expérience d'autrui est grandement bénéfique. Il est intéressant de s'inspirer des meilleures pratiques de participation publique afin de créer ses activités de participation.

Dans le but de participer au développement des connaissances, il est aussi recommandé de bien documenter et de partager les démarches entreprises dans le cadre de la stratégie de participation publique visant l'implantation de projets de piétonnisation porteurs d'acceptabilité sociale à Montréal. Tant les bons coups que les mauvais coups méritent d'être partagés afin d'éviter que des erreurs se reproduisent.

## CONCLUSION

En définitive, l'aménagement des villes tel qu'il est actuellement réalisé au service de l'automobile contribue à la dégradation de l'environnement et par le fait même à la dégradation des milieux de vie urbains. L'importance accordée à l'automobile entraîne la ville dans un cercle vicieux de congestion, d'expansion des infrastructures routières et de diminution de la qualité de vie des personnes. Le cas de la ville de Montréal s'inscrit parfaitement dans cette tendance fâcheuse de continuelle croissance de la motorisation. Dans ces circonstances, les modes de déplacement sobres en carbones, soit les transports actifs, se voient dévalorisés et désavantagés devant les modes de déplacement lourds qui s'imposent plus facilement. Les piétons, soit les plus vulnérables utilisateurs de l'espace public, peinent à se faire entendre alors que sont priorités les besoins des automobilistes.

En réponse aux enjeux climatiques actuels, il est impératif de modifier la manière d'aménager la ville de Montréal afin de transformer les habitudes de transports des personnes. Pour se faire, il faut réévaluer les bénéfices perçus de la voiture et concevoir l'espace à échelle humaine, soit à échelle piétonne. Considérer l'environnement bâti d'un point de vue piéton permet de développer une vision structurante, à la base d'un milieu de vie plus sain, et d'aborder en amont les problématiques propres à l'urbanisation. En effet, le choix d'aménagements favorisant les modes de déplacement doux comme la marche s'avère profitable, tant au niveau personnel que collectif, et dans toutes les sphères du développement durable. Sur le plan social, d'abord, la marche participe à améliorer la santé physique et mentale des personnes et contribue de manière positive aux relations humaines ainsi qu'au tissu social. Sur le plan économique, le transport actif apparaît comme un secteur possible de croissance et de revitalisation, en plus de contribuer positivement à la productivité, aux économies des ménages et à la performance commerciale locale. Sur le plan environnemental, finalement, la piétonnisation a entre autres pour effet de limiter les émissions de GES dues aux transports.

L'administration montréalaise n'est présentement pas suffisamment bien outillée pour mettre en place les conditions favorables à la piétonnisation. Malgré quelques pas dans la bonne direction, comme l'élaboration de la *Charte du piéton*, du *Plan de transport*, et du *Programme d'implantation de rues piétonnes et partagées*, une certaine incohérence est observable sur le terrain. Il est encore facile de constater des aménagements piétons de qualité très inégale d'un arrondissement à l'autre, voire d'une rue à l'autre. L'étude des pratiques d'aménagement urbain à Montréal tend à montrer que les mécanismes de participation publique employés en urbanisme comportent plusieurs lacunes à corriger

afin de proposer une trame cohérente et consensuelle de la piétonnisation sur l'île en tenant compte de la complexité des milieux de vie. L'organisme responsable de la participation publique à Montréal, l'OCPM, propose actuellement une approche inadéquate afin de remplir ce mandat.

Afin d'être en mesure de proposer des alternatives appropriées, quatre concepts intimement liés ont été analysés : la viabilité des collectivités, la marchabilité, la piétonnisation et l'acceptabilité sociale. Il en ressort qu'une approche participative, déployée au niveau global et local, se présente comme une réponse incontournable afin de réaliser un exercice structurant et uniformisant des initiatives de piétonnisation. L'étude des meilleures pratiques en participation publique relève, quant à elle, entre autres l'importance du partage du pouvoir entre les décideurs et les parties prenantes, ainsi que de l'élaboration d'une stratégie structurée en fonction des conditions et facteurs d'acceptabilité sociale.

Suivant les constats de l'analyse, une stratégie de participation publique visant l'implantation de projets de piétonnisation porteurs d'acceptabilité sociale dans tous les secteurs de la ville de Montréal a été proposée. Cette dernière stratégie comporte deux volets indispensables, l'un opéré à l'échelle de la ville entière, l'autre à l'échelle des arrondissements : la conception d'une vision partagée de la piétonnisation montréalaise, puis la co-construction des projets sur le terrain. 10 recommandations accompagnent cette stratégie afin d'en favoriser une application réussie. L'une d'entre elles met de l'avant l'importance de d'abord redéfinir la culture de la participation publique à Montréal. Quelques autres recommandations concernent la manière de communiquer avec les parties prenantes. Il est notamment question d'établir une communication de proximité proactive et mobilisatrice avec les riverains, de communiquer tout au long du processus et d'user de créativité dans le choix des moyens de communication. Finalement, plusieurs recommandations ciblent la mise en œuvre de la démarche de participation publique. Il est principalement suggéré de faire preuve de flexibilité et d'ouverture, ainsi que d'impliquer des organisations externes expérimentées.

Dans cet essai, une certaine vision de ce que représente une collectivité viable est dépeinte. La piétonnisation y est placée au centre. Cet élément essentiel ne figure cependant pas comme seul axe d'intervention possible. Les préoccupations des citoyens doivent ainsi être sondées au-delà de la question piétonne et plusieurs recommandations de cet essai peuvent être appliquées à d'autres enjeux urbains. Pour tout enjeu relatif à la transformation de l'environnement qu'ils habitent, la confiance consentie aux citoyens et le recours à la participation publique permettent de dépasser les intérêts individuels au profit de l'intérêt collectif et des générations futures.

## LISTE DES RÉFÉRENCES

- Akrich, M. (2013). Co-construction. Repéré sur le site du Dictionnaire critique et interdisciplinaire de la participation, section Notions : <http://www.participation-et-democratie.fr/es/dico/co-construction>
- Alliance for Biking & Walking (2014). *Bicycling and Walking in the United States : 2014 Benchmarking Report*. Repéré sur le site de Alliance for Biking & Walking, section Resources – Benchmarking : <http://www.bikewalkalliance.org/storage/documents/reports/2014BenchmarkingReport.pdf>
- Arnstein, S. R. (1969). A Ladder of Citizen Participation. *Journal of the American Institute of Planners*, 35(4), 216-224.
- Bacqué, M.-H. et Gauthier, M. (2011). Participation, urbanisme et études urbaines. Quatre décennies de débats et d'expériences depuis « A ladder of citizen participation » de S. R. Arnstein. *Participations*, 1(1), 36-66. doi : 10.3917/parti.001.0036
- Bell, J. et Cohen, L. (2009). *Healthy, Equitable Transportation Policy: Recommendations and Research*. Repéré sur le site de PolicyLink, section Find Resources – Infrastructure : [https://www.policylink.org/sites/default/files/HEALTHTRANS\\_FULLBOOK\\_FINAL.PDF](https://www.policylink.org/sites/default/files/HEALTHTRANS_FULLBOOK_FINAL.PDF)
- Benfield, K. (2012). 10 techniques for making cities more walkable. Repéré sur le site de Citylab, section Cityfixer : <http://www.citylab.com/cityfixer/2012/12/10-techniques-making-cities-more-walkable/4047/>
- Blondiaux, L. et Sintomer, Y. (2002). L'impératif délibératif. *Politix*, 15(57), 17-35. Repéré à [http://www.persee.fr/doc/polix\\_0295-2319\\_2002\\_num\\_15\\_57\\_1205](http://www.persee.fr/doc/polix_0295-2319_2002_num_15_57_1205)
- Caron-Malenfant, J. (s. d.). Est-ce que l'acceptabilité sociale est une forme de participation citoyenne? Repéré sur le site de l'Institut du Nouveau Monde, section Blog : <http://inm.qc.ca/blog/est-ce-que-lacceptabilite-sociale-est-une-forme-de-participation-citoyenne/>
- Caron-Malenfant, J. et Conraud, T. (2009). *Guide pratique de l'acceptabilité sociale : pistes de réflexion et d'action*. Montréal, Québec : Éditions D.P.R.M.
- Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM) (2014). *Pour une ville qui marche. Guide*. Repéré sur le site du CEUM, section Documentation – Guides techniques : <http://www.ecologieurbaine.net/fr/documentation/guide-techniques-documents/10-guide-sur-lamenagement-et-transport-actif/file>
- Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM) (2015). *L'urbanisme participatif : aménager la ville avec et pour ses citoyens*. Repéré sur le site du CEUM, section Documentation – Guides techniques : <http://www.ecologieurbaine.net/fr/documentation/guide-techniques-documents/71-lurbanisme-participatif-amenager-la-ville-avec-et-pour-ses-citoyens/file>
- Champagne, R. S. (2015, 6 octobre). À la rescousse du piéton québécois. *Le Devoir*. Repéré à <http://www.ledevoir.com/societe/actualites-en-societe/451849/a-la-rescousse-du-pieton-quebecois>

*Charte de la Ville de Montréal, c. C-11.4*

Congress for the New Urbanism, Natural Resources Defense Council, U.S. Green Building Council et Conseil du bâtiment durable du Canada (2011). *Système d'évaluation LEED 2009 pour l'aménagement des quartiers avec les méthodes de conformité de rechange du Canada*. Repéré sur le site de Canada Green Building Council – Programmes, section LEED : [http://www.cagbc.org/cagbcdocs/LEED%202009%20for%20ND%20with%20Canadian%20ACP\\_final\\_french\\_HR2.pdf](http://www.cagbc.org/cagbcdocs/LEED%202009%20for%20ND%20with%20Canadian%20ACP_final_french_HR2.pdf)

Conseil patronal de l'environnement du Québec (CPEQ) (2012). Les Facteurs d'acceptabilité sociale. Repéré sur le site du CPEQ, section Guide de bonnes pratiques afin de favoriser l'acceptabilité sociale des projets : <http://www.cpeq.org/fr/guides/acceptabilite-sociale-des-projets/ii-les-facteurs-dacceptabilite-sociale>

Dagenais, B. (1998). *Le plan de communication : l'art de séduire ou de convaincre les autres*. Québec, Québec : Presses de l'Université Laval.

Demarcom (2013). *La piétonnisation : un peu, beaucoup, passionnément!* Repéré sur le site de Demarcom, section Bulletins / Carnets : [http://demarcom.ca/carnet/2013-La\\_pietonnisation\\_un\\_peu.pdf](http://demarcom.ca/carnet/2013-La_pietonnisation_un_peu.pdf)

Demers, M. (2008). *Pour une ville qui marche, aménagement urbain et santé*. Montréal, Québec : Éditions Écosociété.

Discourse Media (2015). 1.4 What is the full cost of your commute? Repéré sur le site de Moving Forward, section The basics : <http://movingforward.discoursemedia.org/costofcommute/>

Duany Plater-Zyberk & Company (2014). More About the Transect. Repéré sur le site de Duany Plater-Zyberk & Company, section Initiatives – The Transect : <http://www.dpz.com/Initiatives/Transect>

Équipe Perspective Monde (2016). Gouvernance. Repéré sur le site de Perspective monde, section Glossaire : <http://perspective.usherbrooke.ca/bilan/servlet/BMDictionnaire?iddictionnaire=1706>

Feurtey, É., Dufour, D., Joncas, M., Saucier, C., Côté, G., Jean, B.,... Hamdouni, A. (2008). *Énergie éolienne et acceptabilité sociale : Guide à l'intention des élus municipaux du Québec*. Repéré sur le site de Consortium Érudit, section Dépôt de documents : <https://depot.erudit.org/bitstream/003298dd/1/UR-EEAS-Guide-des-elus-developpement-eolien-A-2008.pdf>

Flahault, F. (2013). Bien commun. Repéré sur le site du Dictionnaire critique et interdisciplinaire de la participation, section Notions : <http://www.participation-et-democratie.fr/es/dico/bien-commun>

Fournier, V. (2015). «*Dans les souliers de » : les villes cherchent-elles leur chemin ?* Repéré sur le site de Vivre en Ville, section Notre travail – Événement : <https://vivreenville.org/media/435949/Conference-VeroniqueFourniercompressed.pdf>

Freeman, R. E. (1984). *Strategic management: A stakeholder approach*. Boston, MA : Pitman Publishing.

- Frumkin, H. (2002). Urban Sprawl and Public Health. *Public Health Reports*, 117, 201-217. Repéré à [http://www.cdc.gov/healthyplaces/articles/Urban\\_Sprawl\\_and\\_Public\\_Health\\_PHR.pdf](http://www.cdc.gov/healthyplaces/articles/Urban_Sprawl_and_Public_Health_PHR.pdf)
- Frumkin, H., Frank, L. et Jackson, R. (2004). *Urban Sprawl and Public Health: Designing, Planning, and Building for Healthy Communities*. Washington, DC : Island Press.
- Gagnon, C. (2015). Définition de l'Agenda 21<sup>e</sup> siècle local. Repéré sur le site de Démarche territoriales de développement durable, section Pertinence, définitions, conditions et motivation : <http://a21l.qc.ca/definitions/#territoire>
- Gariépy, M., Gauthier, M., Scherrer, F., Paulhiac Scherrer, F. et Combe, L. (2012). *Débattre pour transformer l'action urbaine : planification urbaine et développement durable à Grenoble, Lyon et Montréal*. Montréal, Québec : Presses de l'Université de Montréal.
- Garrett-Peltier, H. (2011). *Pedestrian and bicycle infrastructure: a national study of employment impacts*. Repéré sur le site de Political Economy Research Institute, section Publications : [http://www.peri.umass.edu/fileadmin/pdf/published\\_study/PERI\\_ABikes\\_October2011.pdf](http://www.peri.umass.edu/fileadmin/pdf/published_study/PERI_ABikes_October2011.pdf)
- Gauthier, M. (2008). Développement urbain durable, débat public et urbanisme à Montréal. Dans M. Gauthier, M. Gariépy et M.-O. Trépanier (dir.), *Renouveler l'aménagement et l'urbanisme; Planification territoriale, débat public et développement durable* (p. 163-199). Montréal, Québec : Presses de l'Université de Montréal.
- Gehl, J. (2012). *Pour des villes à échelle humaine*. Montréal, Québec : Éditions Écosociété.
- Gendron, C. (Conférencière) (2014a). *Acceptabilité sociale des projets*. [Vidéo YouTube]. Québec, Québec : Institut EDS. Repéré à <https://www.youtube.com/watch?v=2ISx4sjVEOY>
- Gendron, C. (2014b). Penser l'acceptabilité sociale : au-delà de l'intérêt, les valeurs. *Communiquer*, 2014(11), 117-129. Repéré à <http://communiquer.revues.org/584>
- Institut du Nouveau Monde (INM) (2015). *Qui sommes nous ?* Repéré sur le site de l'INM, section Service-conseils : [http://inm.qc.ca/wp-content/uploads/2015/05/D%C3%A9pliant\\_PDF.pdf](http://inm.qc.ca/wp-content/uploads/2015/05/D%C3%A9pliant_PDF.pdf)
- Institut du Nouveau Monde (INM) (s. d.a). La participation publique. Repéré sur le site de l'INM, section Encyclopédie sur la démocratie et la participation citoyenne – La participation citoyenne : <http://inm.qc.ca/blog/la-participation-publique/>
- Institut du Nouveau Monde (INM) (s. d.b). Les échelles de la participation publique. Repéré sur le site de l'INM, section Encyclopédie sur la démocratie et la participation citoyenne – La participation publique : <http://inm.qc.ca/blog/les-echelles-de-la-participation-publique/>
- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. New York, NY : Random House.
- Jane's Walk (2014). What is Walkability ? Repéré sur le site de Jane's Walk, section Resources : <http://janeswalk.org/information/resources/walkability/>
- Leinberger, C. B. et Alfonzo, M. (2012). *Walk this way : The Economic Promise of Walkable Places in Metropolitan Washington, D.C*. Repéré sur le site de Brookings Institution, section Research –

Papers : <http://www.brookings.edu/~media/Research/Files/Papers/2012/5/25-walkable-places-leinberger/25-walkable-places-leinberger.pdf>

Litman, T. A. (2014). *Economic value of walkability*. Repéré sur le site de Victoria Transport Policy Institute, section Documents – Walking and Cycling : <http://www.vtppi.org/walkability.pdf>

*Loi sur le développement durable*, RLRQ, c. D-8.1.1

Mildenberger, M., Howe, P. D., Lachapelle, E., Stokes, L. C., Marlon, J. et Gravelle, T. (2016). The distribution of climate change public opinion in Canada. Repéré sur le site de l'Université de Montréal, section Changements climatiques : <http://umontreal.ca/climat/>

Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT) (2010). Paliers municipaux. Repéré sur le site du MAMOT, section Organisation municipale – Instances municipales : <http://www.mamot.gouv.qc.ca/organisation-municipale/organisation-territoriale/instances-municipales/paliers-municipaux/>

Ministère des Affaires municipales et des Régions (MAMR) (2007). *La réforme du cadre de planification instauré par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme : Diagnostic de l'application de la loi*. Repéré sur le site du MAMOT, section Aménagement du territoire – Documentation : [http://www.mamot.gouv.qc.ca/pub/observatoire\\_municipal/veille/diagnostic\\_application\\_loi.pdf](http://www.mamot.gouv.qc.ca/pub/observatoire_municipal/veille/diagnostic_application_loi.pdf)

Ministère des Transports (MTQ) (2014). *Évaluation des coûts de la congestion routière dans la région de Montréal pour les conditions de référence de 2008*. Repéré sur le site du Centre de services partagés du Québec : <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/0996058.pdf>

Montgomery, C. (2013). *Happy City : Transforming our lives through urban design*. New York, NY : Farrar, Straus and Giroux.

Mouzon, S. (2012a). Walk Appeal. Repéré sur le site d'Original Green, section Blog : <http://www.originalgreen.org/blog/walk-appeal.html>

Mouzon, S. (2012b). Walk Appeal Mesurables. Repéré sur le site d'Original Green, section Blog : <http://www.originalgreen.org/blog/walk-appeal-mesurables.html>

Mouzon, S. (2012c). Walk Appeal Immesurables. Repéré sur le site d'Original Green, section Blog : <http://www.originalgreen.org/blog/walk-appeal-immesurables.html>

New Climate Economy (2015). *Seizing the Global Opportunity: Partnerships for Better Growth and a Better Climate*. Repéré sur le site de New Climate Economy, section Download PDF versions of the report : [http://newclimateeconomy.report/2015/wp-content/uploads/2014/08/NCE-2015\\_Seizing-the-Global-Opportunity\\_web.pdf](http://newclimateeconomy.report/2015/wp-content/uploads/2014/08/NCE-2015_Seizing-the-Global-Opportunity_web.pdf)

Normandin, P.-A. (2013, 12 avril). L'automobile règne en maître à Montréal. *La Presse*. Repéré à <http://www.lapresse.ca/actualites/montreal/201304/12/01-4640156-lautomobile-regne-en-maitre-a-montreal.php>

Office de consultation publique de Montréal (OCPM) (2012). *10 ans de consultation publique auprès des Montréalais*. Repéré sur le site de l'OCPM, section Nos publications :

[http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/publications/fr/brochure\\_historique\\_des\\_10\\_ans\\_d\\_e\\_l039ocpm-fr.pdf](http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/publications/fr/brochure_historique_des_10_ans_d_e_l039ocpm-fr.pdf)

Office de consultation publique de Montréal (OCPM) (s. d.). *Présentation de l'OCPM*. Repéré sur le site de l'OCPM, section Nos publications :

[http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/publications/fr/presentation\\_de\\_l039ocpm-fr.pdf](http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/publications/fr/presentation_de_l039ocpm-fr.pdf)

Office québécois de la langue française (OQLF) (1981). Piétonnisation. Repéré sur le site de l'OQLF, section Fiche terminologique : [http://gdt.oqlf.gouv.qc.ca/ficheOqlf.aspx?Id\\_Fiche=8979327](http://gdt.oqlf.gouv.qc.ca/ficheOqlf.aspx?Id_Fiche=8979327)

Office québécois de la langue française (OQLF) (2001). Opinion publique. Repéré sur le site de l'OQLF, section Fiche terminologique :

[http://www.granddictionnaire.com/ficheOqlf.aspx?Id\\_Fiche=8871530](http://www.granddictionnaire.com/ficheOqlf.aspx?Id_Fiche=8871530)

Office québécois de la langue française (OQLF) (2002a). Migration alternante. Repéré sur le site de l'OQLF, section Fiche terminologique :

[http://www.granddictionnaire.com/ficheOqlf.aspx?Id\\_Fiche=8871530](http://www.granddictionnaire.com/ficheOqlf.aspx?Id_Fiche=8871530)

Office québécois de la langue française (OQLF) (2002b). Cible. Repéré sur le site de l'OQLF, section Banque de dépannage linguistique : [http://bdl.oqlf.gouv.qc.ca/bdl/gabarit\\_bdl.asp?t1=1&id=1691](http://bdl.oqlf.gouv.qc.ca/bdl/gabarit_bdl.asp?t1=1&id=1691)

Piétons Québec (2015). Qui sommes-nous ? Repéré sur le site de Piétons Québec, section Qui sommes-nous? : <http://pietons.quebec/qui-sommes-nous>

Putnam, R. (2000). *Bowling Alone : The Collapse and Revival of American Community*. New York, NY : Simon & Schuster.

Raymond Chabot Grant Thornton et Transfert Environnement et Société (2014). *Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles : Diagnostic de la prise en compte des facteurs d'acceptabilité sociale dans la conciliation des usages*. Repéré sur le site du ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles, section Acceptabilité sociale – Document : <http://mern.gouv.qc.ca/wp-content/uploads/Diagnostic-facteur-acceptabilite.pdf>

Rubinstein, D. (2015). *Born to Walk: The Transformative Power of a Pedestrian Act*. Toronto, Ontario : ECW Press.

Secrétariat à l'enquête Origine-Destination (2015). *Mobilité des personnes dans la région de Montréal, Enquête Origine-Destination 2013, version 13.2a*. Repéré sur le site de l'AMT, section Portrait de la mobilité : <https://www.amt.qc.ca/Media/Default/pdf/section8/enquete-od-2013-mobilite-personnes-region-montreal.pdf>

Speck, J. (2012). *Walkable City: How Downtown Can Save America, One Step at a Time*. New York, NY : North Point Press.

Statistique Canada (2013). Profil de l'enquête nationale auprès des ménages (ENM), Montréal, Ville, Québec, 2011. Repéré sur le site de Statistique Canada, section Programme du recensement – Produits de données, 2011 : <http://www12.statcan.gc.ca/nhs-enm/2011/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=F>



- Statistique Canada (2014). *Enquête sur les dépenses des ménages 2012*. Repéré sur le site de Statistique Canada, section Le Quotidien : <http://www.statcan.gc.ca/daily-quotidien/140129/dq140129a-fra.pdf>
- Thibault, A., Lequin, M. et Tremblay, M. (2000). *Cadre de référence de la participation publique (Démocratique, utile et crédible)*. Repéré sur le site du Commissaire à la santé et au bien-être, section Publications – Archives : [http://www.csbe.gouv.qc.ca/fileadmin/www/Archives/ConseilSanteBienEtre/Rapports/20001009\\_rapp\\_cfr.pdf](http://www.csbe.gouv.qc.ca/fileadmin/www/Archives/ConseilSanteBienEtre/Rapports/20001009_rapp_cfr.pdf)
- Transfert Environnement et Société (2010). *Étude sur les facteurs pouvant influencer l'acceptabilité sociale des équipements de traitement des matières résiduelles*. Repéré sur le site de la Communauté métropolitaine de Montréal, section Documentation : [http://cmm.qc.ca/fileadmin/user\\_upload/documents/gmr\\_accesSocial\\_rapport.pdf](http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/documents/gmr_accesSocial_rapport.pdf)
- Viel, L., Lizarralde, G., Maherzi, F. A. et Thomas-Maret, I. (2012). L'influence des parties prenantes dans les grands projets urbains. *Cybergeo : European Journal of Geography*. doi : 10.4000/cybergeo.25310
- Ville de Montréal (2004). *Résumé de la version préliminaire du Plan d'urbanisme*. Repéré sur le site de la Ville de Montréal, section Plan d'urbanisme – Consultation publique sur le plan : [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/plan\\_urbanisme\\_fr/media/documents/plan\\_resume\\_mai2004.pdf](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/plan_urbanisme_fr/media/documents/plan_resume_mai2004.pdf)
- Ville de Montréal (2006). *Charte du piéton. Portrait et diagnostic*. Repéré sur le site de la Ville de Montréal section Transport – Publications : [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/TRANSPORTS\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/CHARTE%20DU%20PI%20TON\\_PORTRAIT%20ET%20DIAGNOSTIC.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/TRANSPORTS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/CHARTE%20DU%20PI%20TON_PORTRAIT%20ET%20DIAGNOSTIC.PDF)
- Ville de Montréal (2010). *Plan de développement durable pour la collectivité montréalaise 2010-2015*. Repéré sur le site de la Ville de Montréal : [https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PES\\_PUBLICATIONS\\_FR/PUBLICATIONS/PLAN\\_2010\\_2015.PDF](https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PES_PUBLICATIONS_FR/PUBLICATIONS/PLAN_2010_2015.PDF)
- Ville de Montréal (2015). *Programme d'implantation de rues piétonnes ou partagées*. Repéré sur le site de la Ville de Montréal, section Transport – Marche : [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/TRANSPORTS\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PROGRAMME\\_RUES\\_PIETONNES\\_2016.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/TRANSPORTS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PROGRAMME_RUES_PIETONNES_2016.PDF)
- Ville de Montréal (2016). *Plan Montréal Durable 2016-2020*. Repéré sur le site de la Ville de Montréal, section Services aux citoyens – Développement durable : [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/d\\_durable\\_fr/media/documents/plan\\_montreal\\_durable\\_2016\\_2020.pdf](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/d_durable_fr/media/documents/plan_montreal_durable_2016_2020.pdf)
- Ville de Montréal (s. d.). *Les orientations d'aménagement*. Repéré sur le site de la Ville de Montréal, section Plan d'urbanisme – Partie 1 : [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PLAN\\_URBANISME\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/160125\\_2\\_1.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PLAN_URBANISME_FR/MEDIA/DOCUMENTS/160125_2_1.PDF)

- Vivre en Ville (2014). *Objectif écoquartiers : Principes et balises pour guider les décideurs et les promoteurs*. Repéré sur le site de Vivre en Ville, section Notre travail – Publications : [https://vivreenville.org/media/286119/venv\\_2014\\_objectifecoquartiers.pdf](https://vivreenville.org/media/286119/venv_2014_objectifecoquartiers.pdf)
- Vivre en Ville (2015). *Pour une croissance à faible impact climatique*. Repéré sur le site de Vivre en Ville, section Nos positions – Mémoires : [https://vivreenville.org/media/414745/venv\\_2015\\_croissancefaibleimpact\\_web.pdf](https://vivreenville.org/media/414745/venv_2015_croissancefaibleimpact_web.pdf)
- Vivre en Ville (s. d.a). Mixité des activités. Repéré sur le site de Vivre en Ville, section collectivité viable – Articles : <http://collectivitesviables.org/articles/mixite-des-activites/>
- Vivre en Ville (s. d.b). Collectivité viable. Repéré sur le site de Vivre en Ville, section collectivité viable : <http://collectivitesviables.org/articles/collectivite-viable/>
- Vivre en Ville (s. d.c). Sécurité des déplacements actifs. Repéré sur le site de Vivre en Ville, section collectivité viable – Articles : <http://collectivitesviables.org/articles/securite-des-deplacements-actifs/>
- Vivre en Ville et Équiterre (2011). *Changer de direction. Pour un Québec libéré du pétrole en 2030. Chantier Aménagement du territoire et transport des personnes*. Repéré sur le site de Vivre en Ville, section Nos positions – Mémoires : [https://vivreenville.org/media/78585/changer\\_direction\\_web.pdf](https://vivreenville.org/media/78585/changer_direction_web.pdf)
- Whitmore, J. et Pineau, P.-O. (2014). *État de l'énergie au Québec – 2015*. Repéré sur le site de la Chaire de gestion du secteur de l'énergie, section Publications – État de l'énergie au Québec : [http://energie.hec.ca/wp-content/uploads/2014/12/EEQ2015\\_FINAL\\_2015.pdf](http://energie.hec.ca/wp-content/uploads/2014/12/EEQ2015_FINAL_2015.pdf)

## BIBLIOGRAPHIE

- Cardinal, F. (2015, 30 novembre). L'usager résiduel. *La Presse*. Repéré à : <http://plus.lapresse.ca/screens/adf957c6-cea0-4813-9030-dbaf9392fd6b%7CaX3rQ09MuB7H.html>
- Delgado, J. (2015, 16 octobre). « Marcher davantage, partout » : L'auteur de « Born to Walk », Dan Rubinstein, est l'invité d'honneur de la campagne Tous piétons ! *Le Devoir*. Repéré à : <http://www.ledevoir.com/politique/montreal/452446/marcher-davantage-partout>
- Direction générale des produits de santé et des aliments (DGPSA) (2005). Cadre de participation du public. Repéré sur le site de Santé Canada, section Rapport et publications : <http://www.hc-sc.gc.ca/ahc-asc/pubs/cons-pub/piframework-cadrepp-fra.php>
- Ferraris, F. S. G. (2016, 1<sup>er</sup> février). De la nécessité de repenser les artères : Les piétons sont vulnérables à certains endroits du réseau routier de Montréal. *Le Devoir*. Repéré à : <http://www.ledevoir.com/societe/actualites-en-societe/461704/securite-routiere-pour-les-pietons-de-la-necessite-de-repenser-les-arteres>
- Ferraris, F. S. G. (2016, 1<sup>er</sup> février). Une piétonnisation en marche. *Le Devoir*. Repéré à : <http://www.ledevoir.com/societe/actualites-en-societe/474704/montreal-une-pietonnisation-en-marche>
- Florida, R. (2014). Walkability Is Good for You : A slew of new research links walkable neighborhoods with safer, healthier, more democratic places. Repéré sur le site de Citylab, section Design : <http://www.citylab.com/design/2014/12/growing-evidence-shows-walkability-is-good-for-you-and-for-cities/383612/>
- Fortier, M. (2016, 28 juin). L'aménagement urbain devient citoyen : Des résidents de partout investissent les rues et réinventent la place publique. *Le Devoir*. Repéré à : <http://www.ledevoir.com/societe/actualites-en-societe/474364/l-amenagement-urbain-devient-citoyen>
- Institut du Nouveau Monde (INM) (2013). Étude sommaire sur les processus et les facteurs d'acceptabilité sociale pour le secteur industriel. Repéré sur le site de l'INM, section Documentation – Guides et fascicules : [http://inm.qc.ca/Centre\\_doc/28-acceptabilite\\_sociale.pdf](http://inm.qc.ca/Centre_doc/28-acceptabilite_sociale.pdf)
- International Association for Public Participation (IAP2) (2014). IAP2's Public Participation Spectrum. Représenté sur le site de IAP2 : [http://c.yimcdn.com/sites/www.iap2.org/resource/resmgr/Foundations\\_Course/IAP2\\_P2\\_Spectrum.pdf?hhSearchTerms=%22spectrum%22](http://c.yimcdn.com/sites/www.iap2.org/resource/resmgr/Foundations_Course/IAP2_P2_Spectrum.pdf?hhSearchTerms=%22spectrum%22)
- Jézéquel, B. et Gérard, P. (2012). *La boîte à outil du responsable des communications*. Paris, France : Dunod.
- Lafleur, C. (2015, 16 octobre). Marcher en ville : Une vision globale est nécessaire. *Le Devoir*. Repéré à : <http://www.ledevoir.com/politique/montreal/452441/marcher-en-ville-une-vision-globale-est-necessaire>

- Letarte, M. (2015, 16 octobre). Un enjeu de santé publique. *Le Devoir*. Repéré à : <http://www.ledevoir.com/politique/montreal/452445/un-enjeu-de-sante-publique>
- Mazeaud, A. (2013). Citoyen/Élu/Technicien. Repéré sur le site du Dictionnaire critique et interdisciplinaire de la participation, section Termes en opposition : <http://www.participation-et-democratie.fr/es/dico/citoyenelutechnicien>
- Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT) (2010). Paliers municipaux. Repéré sur le site du MAMOT, section Aménagement du territoire – Acteurs et processus : <http://www.mamot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/acteurs-et-processus/mecanismes-de-consultation-publique-en-matiere-damenagement-du-territoire-et-durbanisme/>
- Provost, A.-M. (2016). Où sont les endroits les plus dangereux pour les piétons à Montréal? Repéré sur le site de Radio-Canada, section Société : <http://ici.radio-canada.ca/regions/montreal/2016/02/08/001-accidents-pietons-montreal-carte.shtml>
- Roulot-Ganzmann, H. (2015, 16 octobre). La marche, sous-valorisée au Québec. *Le Devoir*. Repéré à : *Le Devoir*. Repéré à : <http://www.ledevoir.com/politique/montreal/452444/la-marche-sous-valorisee-au-quebec>
- Santé Canada (2005). Cadre de participation du public de la DGPSA. Repéré sur le site de Santé Canada : <http://www.hc-sc.gc.ca/ahc-asc/pubs/cons-pub/piframework-cadrepp-fra.php>
- Speck, J. (Conférencier) (2013). *Jeff Speck: La ville adaptée à la marche*. [Vidéo]. New York, NY : TED Conferences. Repéré à [https://www.ted.com/talks/jeff\\_speck\\_the\\_walkable\\_city?language=fr](https://www.ted.com/talks/jeff_speck_the_walkable_city?language=fr)
- United Nations Human Settlements Programme (UN-Habitat) (2009). *Planning Sustainable Cities: Global Report on Human Settlements 2009*. Repéré sur le site de UN-Habitat : <http://unhabitat.org/wp-content/uploads/2010/07/GRHS.2009.0.pdf>
- Ville de Montréal (s. d.). Rues piétonnes. Repéré sur le site de la Ville de Montréal, section Transport – Marche : [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=8957,99645644&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8957,99645644&_dad=portal&_schema=PORTAL)
- Vivre en Ville (s. d.). Dépendance à l'automobile. Repéré sur le site de Vivre en Ville, section collectivité viable – Articles : <http://collectivitesviabiles.org/articles/dependance-a-l-automobile/>
- Vivre en Ville (s. d.). Rues piétonnes. Repéré sur le site de Vivre en Ville, section collectivité viable – Articles : <http://collectivitesviabiles.org/articles/rues-pietonnes/>
- Vivre en Ville (s. d.). Sécurité des déplacements actifs. Repéré sur le site de Vivre en Ville, section collectivité viable – Articles : <http://collectivitesviabiles.org/articles/securite-des-deplacements-actifs/>
- Zetlaoui-Léger, J. (2013). Urbanisme participatif. Repéré sur le site du Dictionnaire critique et interdisciplinaire de la participation, section Notions : <http://www.dicopart.fr/es/dico/urbanisme-participatif>

**ANNEXE 1 – ARTICLE 89 DE LA CHARTE DE LA VILLE DE MONTRÉAL** (tiré de : *Charte de la Ville de Montréal*, c. C-11.4)

**89.** Le conseil de la ville peut, par règlement, permettre, malgré tout règlement adopté par un conseil d'arrondissement, la réalisation d'un projet relatif:

1° à un équipement collectif ou institutionnel, tel un équipement culturel, un hôpital, un établissement public d'enseignement, un établissement d'enseignement de niveau collégial ou universitaire, un centre des congrès, un établissement de détention, un cimetière, un parc régional ou un jardin botanique;

2° à de grandes infrastructures, tel un aéroport, un port, une gare, une cour ou une gare de triage ou un établissement d'assainissement, de filtration ou d'épuration des eaux;

3° à un établissement résidentiel, commercial ou industriel situé dans le centre des affaires ou, s'il est situé hors du centre des affaires, dont la superficie de plancher est supérieure à 25 000 m<sup>2</sup>;

4° à de l'habitation destinée à des personnes ayant besoin d'aide, de protection, de soins ou d'hébergement, notamment dans le cadre d'un programme de logement social mis en œuvre en vertu de la Loi sur la Société d'habitation du Québec (chapitre S-8);

5° à un immeuble patrimonial classé ou cité conformément à la Loi sur le patrimoine culturel (chapitre P-9.002) ou dont le site envisagé est situé dans un site patrimonial classé, déclaré ou cité au sens de cette loi.

Aux fins du paragraphe 3° du premier alinéa, le centre des affaires comprend la partie du territoire de la ville délimité par la rue Saint-Urbain, depuis la rue Sherbrooke Ouest jusqu'à la rue Sainte-Catherine Ouest, par la rue Sainte-Catherine Ouest jusqu'à la rue Clark, par la rue Clark jusqu'au boulevard René-Lévesque Ouest, par le boulevard René-Lévesque Ouest jusqu'à la rue Saint-Urbain, par la rue Saint-Urbain jusqu'à la côte de la Place d'Armes, par la côte de la Place d'Armes jusqu'à la Place d'Armes, de la Place d'Armes jusqu'à la rue Notre-Dame Ouest, par la rue Notre-Dame Ouest jusqu'à la rue de la Montagne, par la rue de la Montagne jusqu'à la rue Saint-Antoine Ouest, par la rue Saint-Antoine Ouest jusqu'à la rue Lucien-Lallier, par la rue Lucien-Lallier jusqu'au boulevard René-Lévesque Ouest, par le boulevard René-Lévesque Ouest jusqu'à la rue de la Montagne, par la rue de la Montagne jusqu'aux terrains bordant le côté nord du boulevard René-Lévesque, des terrains bordant le côté nord du boulevard René-Lévesque jusqu'à la rue Drummond, de la rue Drummond jusqu'à la rue Sherbrooke Ouest et de la rue Sherbrooke Ouest jusqu'à la rue Saint-Urbain.

Un règlement visé au premier alinéa ne peut contenir que les règles d'urbanisme nécessaires à la réalisation du projet. Il a pour effet de modifier tout règlement en vigueur adopté par le conseil d'arrondissement, dans la mesure qu'il doit prévoir de manière précise et spécifique.

---

2000, c. 56, ann. I, a. 89; 2001, c. 25, a. 265; 2002, c. 77, a. 13; 2003, c. 19, a. 62; 2012, c. 21, a. 2; 2011, c. 21, a. 218.

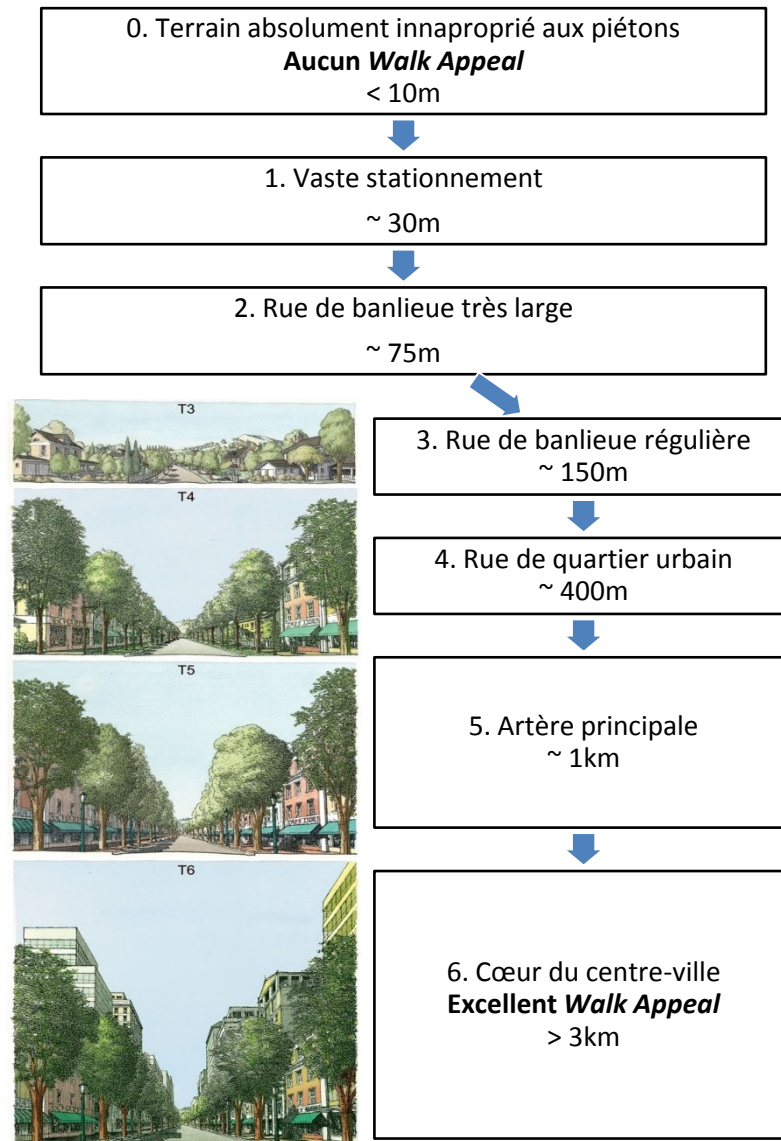
## LA CHARTE DES MILIEUX DE VIE MONTRÉLAIS

---

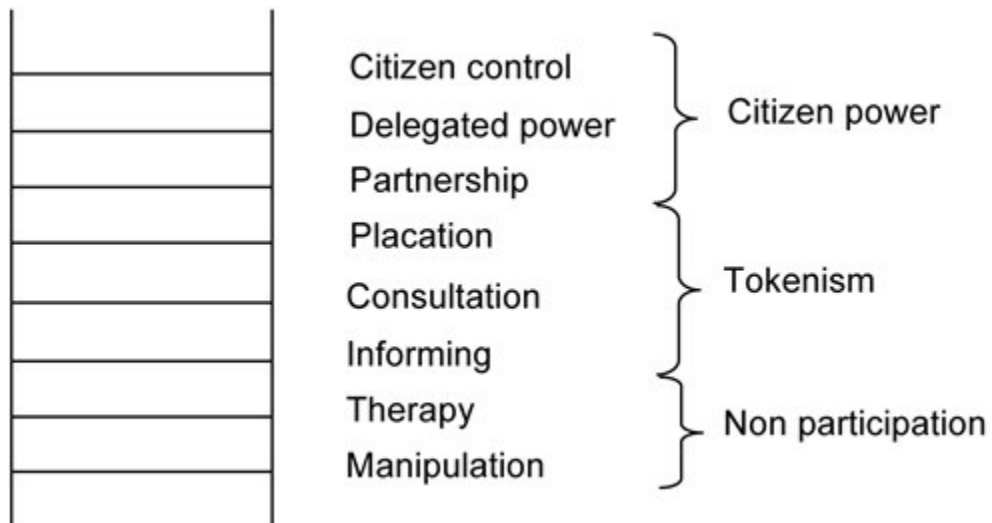
Le Plan d'urbanisme prévoit 10 critères relativement à la qualité des milieux de vie montréalais :

1. **une gamme variée de logements**, tant pour le type que pour le prix, répondant au profil et aux besoins spécifiques des ménages montréalais dans une perspective d'harmonie sociale;
2. **une architecture de qualité** valorisant le patrimoine bâti et contribuant à enrichir le paysage urbain ainsi que l'identité des arrondissements;
3. **un habitat sain et écologique** alliant notamment la qualité de l'air et l'efficacité énergétique;
4. **un aménagement du domaine public confortable, sécuritaire et accessible à tous**, privilégiant les déplacements à pied et à vélo et valorisant la végétation;
5. **un cadre de vie et une qualité d'environnement urbain** assurant la sécurité, le bien-être et la quiétude des résidents et favorisant l'épanouissement des individus et l'harmonie sociale;
6. **des parcs et des lieux publics** contribuant à enrichir la qualité de l'environnement urbain, permettant un accès à la verdure et aux espaces naturels et répondant aux besoins de tous les groupes d'âge en encourageant la pratique d'activités sportives, de détente et de plein air;
7. **des projets immobiliers intégrant les milieux naturels d'intérêt**, participant ainsi à leur protection, à leur mise en valeur et à l'enrichissement des milieux de vie;
8. **des commerces, des services et des équipements collectifs de voisinage** répondant aux besoins des résidents et accessibles à pied;
9. **une utilisation du transport collectif valorisée** par une desserte adéquate et une facilité d'accès au réseau, de même que par une densité suffisante et une mixité d'usages aux abords des points majeurs d'entrée au transport collectif;
10. **des emplois diversifiés** et intégrés de façon harmonieuse aux milieux de vie ou à proximité.

**ANNEXE 3 – ÉCHELLE DE WALK APPEAL** (compilation d'après : Mouzon, 2012a et Duany Plater-Zyberk & Company, 2014)



**ANNEXE 4 – ÉCHELLE DE LA PARTICIPATION CITOYENNE DE ARNSTEIN** (tiré de : Viel, Lizarralde, Maherzi et Thomas-Maret, 2012)





## ANNEXE 5 – MISE EN ŒUVRE DES 10 RECOMMANDATIONS

1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Renouveler l’approche de l’OCPM en favorisant l’interaction entre les décideurs et les citoyens</li> <li>• Employer divers degrés de l’échelle de participation, au-delà de l’information et la consultation</li> <li>• Mettre en place toutes les conditions favorables à l’acceptabilité sociale</li> <li>• Considérer les facteurs d’acceptabilité sociale pendant le processus de participation</li> </ul>
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Penser l’aménagement à échelle humaine</li> <li>• Réaliser des activités sur le terrain</li> <li>• Profiter des occasions de rassemblement des parties prenantes pour communiquer</li> <li>• Adapter la communication au public</li> <li>• Interpeller directement les riverains et cibler les enjeux qu’ils valorisent</li> </ul>
3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réaliser un plan de communication</li> <li>• Conserver l’intérêt des parties prenantes entre les activités de participation</li> <li>• Entretenir les relations avec les parties prenantes tout au long du processus</li> <li>• Procéder à de l’affichage sur le terrain</li> <li>• Procéder au suivi et à l’évaluation de la démarche en continu</li> </ul>
4	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accorder le temps nécessaire à la planification et à la participation</li> <li>• Former une équipe de projet multidisciplinaire afin d’effectuer la coordination des démarches</li> <li>• Disposer du matériel nécessaire aux communications ainsi qu’aux activités de participation</li> <li>• Établir un budget réaliste en début de projet</li> </ul>
5	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Proposer des activités de participation innovantes aux parties prenantes</li> <li>• Communiquer sur des plateformes (physiques ou virtuelles) et sous des formes variées</li> <li>• Faire appel à différentes techniques de vulgarisation</li> <li>• Adapter la formule de participation publique à chaque nouvel exercice</li> <li>• Limiter l’effort à déboursé pour les parties prenantes</li> <li>• Encourager l’expression de la créativité des parties prenantes</li> </ul>
6	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Impliquer un échantillon représentatif de la communauté concernée en prenant soin d’inclure tous les groupes</li> <li>• Pratiquer la participation publique de manière inclusive et équitable</li> <li>• Rechercher le consensus</li> <li>• Procéder à la cartographie des parties prenantes et en suivre l’évolution</li> </ul>
7	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Éduquer les parties prenantes aux enjeux et conditions essentielles de la marchabilité</li> <li>• Déterminer avec l’aide des parties prenantes ce qui influence la marchabilité dans leur secteur</li> <li>• Transformer l’espace de manière graduelle avec des projets pilotes</li> </ul>
8	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Faire appel aux services-conseils d’organisations de participation publique d’expérience</li> <li>• Employer les meilleures pratiques de participation publique</li> <li>• Faire appel à des facilitateurs et des animateurs d’expérience afin d’éviter la confrontation</li> </ul>
9	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inscrire la vision de la piétonnisation montréalaise au <i>Plan d’urbanisme</i></li> <li>• Ajouter les orientations de piétonnisation et les principes de marchabilité concertés aux plans et politiques d’aménagement les plus appropriés</li> <li>• Éviter d’employer une approche restrictive en alourdissant la réglementation municipale</li> </ul>
10	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Étudier et promouvoir les exemples de piétonnisation à succès</li> <li>• Documenter quelques démarches réalisées dans d’autres villes afin d’en noter les forces et faiblesses</li> <li>• Documenter et partager les démarches de piétonnisation montréalaise afin de participer au développement des connaissances</li> </ul>