

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL

ANALYSE SOCIOLOGIQUE DE L'ÉMERGENCE DU PHÉNOMÈNE DES  
RUELLES VERTES SUR L'ÎLE DE MONTRÉAL

MÉMOIRE  
PRÉSENTÉ  
COMME EXIGENCE PARTIELLE  
À LA MAÎTRISE EN SOCIOLOGIE

PAR ANNABELLE MAZOYER

NOVEMBRE 2018

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL  
Service des bibliothèques

Avertissement

La diffusion de ce mémoire se fait dans le respect des droits de son auteur, qui a signé le formulaire *Autorisation de reproduire et de diffuser un travail de recherche de cycles supérieurs* (SDU-522 – Rév.03-2015). Cette autorisation stipule que «conformément à l'article 11 du Règlement no 8 des études de cycles supérieurs, [l'auteur] concède à l'Université du Québec à Montréal une licence non exclusive d'utilisation et de publication de la totalité ou d'une partie importante de [son] travail de recherche pour des fins pédagogiques et non commerciales. Plus précisément, [l'auteur] autorise l'Université du Québec à Montréal à reproduire, diffuser, prêter, distribuer ou vendre des copies de [son] travail de recherche à des fins non commerciales sur quelque support que ce soit, y compris l'Internet. Cette licence et cette autorisation n'entraînent pas une renonciation de [la] part [de l'auteur] à [ses] droits moraux ni à [ses] droits de propriété intellectuelle. Sauf entente contraire, [l'auteur] conserve la liberté de diffuser et de commercialiser ou non ce travail dont [il] possède un exemplaire.»

## REMERCIEMENTS

Tout d'abord, je tiens à remercier Elisabeth Abergel, ma directrice de mémoire de recherche mais aussi ma professeure durant ma première année d'université à Montréal, qui a cru en mon projet dès les débuts et qui a su m'apporter les conseils et le soutien dont j'avais besoin.

Également, je remercie ma famille et mes amis qui, restés en France mais pourtant toujours près de moi, m'ont aidée à traverser mes moments de doute, mes cris et mes peines, tout autant que mes joies, mes moments de bonheur et de découverte, tout au long du processus de ma scolarité dans mon pays d'accueil. Malgré mon absence, leurs railleries pour que je rentre auprès d'eux, ils ont su être de précieux conseils et me motiver dans les moments les plus difficiles en me faisant rire et en continuant de m'envoyer du chocolat.

À mes amis d'ici, en terre québécoise, qui me permettent d'appréhender la vie d'une autre perspective, dans une autre culture, multicolore et ainsi de m'ouvrir à une vision du monde que je n'aurais pu envisager sans eux. À mes colocataires, au pluriel, qui suivent mon projet depuis ses débuts.

À Valentin, qui m'a lue et épaulée, qui a touché mon orgueil mais m'a apporté ses critiques constructives qui m'ont aidée à avancer dans ce projet, et d'autres.

Un grand merci également aux citoyens avec qui j'ai discuté des ruelles, de leur projet et de leur vision du futur pour leur environnement et qui m'ont permis d'utiliser leurs photographies et d'ouvrir mon regard.

## TABLE DES MATIÈRES

|                                                                     |      |
|---------------------------------------------------------------------|------|
| REMERCIEMENTS .....                                                 | ii   |
| TABLE DES MATIÈRES .....                                            | iii  |
| LISTE DES SIGLES .....                                              | vi   |
| LISTE DES FIGURES .....                                             | vii  |
| LISTE DES TABLEAUX .....                                            | viii |
| RESUMÉ .....                                                        | ix   |
| ABSTRACT .....                                                      | x    |
| INTRODUCTION .....                                                  | 1    |
| CHAPITRE I                                                          |      |
| MONTRÉAL ET SES QUARTIERS: L'HISTOIRE DE LA VILLE .....             | 6    |
| 1.1 Récit de la ville .....                                         | 6    |
| 1.2 L'histoire des ruelles .....                                    | 9    |
| 1.3 Le phénomène des ruelles vertes .....                           | 12   |
| CHAPITRE II                                                         |      |
| CADRE THEORIQUE .....                                               | 18   |
| 2.1 Problématique .....                                             | 18   |
| 2.2 Question de recherche .....                                     | 23   |
| 2.2.1 Sous questions de recherche .....                             | 23   |
| 2.2.2 Hypothèses .....                                              | 24   |
| 2.2.3 Intérêt de la recherche .....                                 | 25   |
| 2.3 Choix des méthodologies .....                                   | 27   |
| 2.3.1 Observation et découverte des lieux .....                     | 28   |
| 2.3.2 Caractéristiques des ruelles sélectionnées pour l'étude ..... | 29   |
| 2.3.3 Choix des participants .....                                  | 34   |
| 2.3.4 Observation participante .....                                | 37   |

|                                                                                |     |
|--------------------------------------------------------------------------------|-----|
| CHAPITRE III                                                                   |     |
| LA SOCIOLOGIE DES VILLES ET L'ENVIRONNEMENT .....                              | 41  |
| 3.1 Les enjeux de la ville durable.....                                        | 41  |
| 3.2 Processus de gentrification liés à l'amélioration des milieux de vie ..... | 48  |
| 3.3 Vers des formes de mobilités douces .....                                  | 52  |
| 3.4 Le lien social et l'esprit de communauté.....                              | 55  |
| 3.5 La participation citoyenne et la transition écologique .....               | 57  |
| 3.6 L'amélioration des rues, allées et ruelles à travers le monde.....         | 70  |
| CHAPITRE IV                                                                    |     |
| ANALYSE DES DONNÉES SUR LES RUELLES VERTES .....                               | 73  |
| 4.1 La transition écologique.....                                              | 73  |
| 4.1.1 Les préoccupations environnementales.....                                | 73  |
| 4.1.2 L'agriculture urbaine.....                                               | 76  |
| 4.1.3 La biodiversité.....                                                     | 78  |
| 4.2 La participation citoyenne.....                                            | 80  |
| 4.2.1 Le lien social .....                                                     | 80  |
| 4.2.2 Les rassemblements de voisins .....                                      | 84  |
| 4.3 Les conflits dans la ruelle.....                                           | 87  |
| 4.3.1 La circulation .....                                                     | 88  |
| 4.3.2 Le bruit .....                                                           | 89  |
| 4.3.3 Les déchets.....                                                         | 90  |
| 4.4 Les mobilités .....                                                        | 92  |
| 4.4.1 À pieds et à vélo.....                                                   | 93  |
| 4.4.2 Le passage et la circulation .....                                       | 93  |
| 4.4.3 Les parcours verts et actifs.....                                        | 96  |
| 4.5 Le bien-être .....                                                         | 99  |
| 4.5.1 L'esthétique.....                                                        | 99  |
| 4.5.2 Les jeux .....                                                           | 101 |
| 4.5.3 La sécurité .....                                                        | 102 |

|                                        |     |
|----------------------------------------|-----|
| CONCLUSION.....                        | 106 |
| ANNEXE A GRILLE D'ENTRETIEN.....       | 115 |
| ANNEXE B CARTE DES RUELLES VERTES..... | 116 |
| ANNEXE C ANNONCE DE RECRUTEMENT.....   | 117 |
| BIBLIOGRAPHIE.....                     | 118 |

## LISTE DES SIGLES

AU Agriculture Urbaine

CDEC Corporation de Développement Économique et Communautaire

CDN-NDG Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce

GEZ Gaz à Effet de Serre

LEED Leadership in Energy and Environmental Design

MHM Mercier-Hochelaga-Maisonneuve

OBNL Organisations à But Non Lucratif

REQ Regroupement des Éco-Quartiers

RPP Rosemont-la-Petite-Patrie

SAAQ Société des Assurances Automobiles du Québec

SODER Société de Développement Environnemental de Rosemont

SOVERDI Société de Verdissement du Montréal métropolitain

SPCA Société de la Prévention de la Cruauté envers les Animaux

STM Société de Transport de Montréal

## LISTE DES FIGURES

|                                                                                                                                                                                                                                                                       |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Figure 2.1 Ruelle Saint-Zotique durant l'été 2017 .....                                                                                                                                                                                                               | 30  |
| Figure 2.2 Ruelle du carré Casgrain à l'automne 2017 .....                                                                                                                                                                                                            | 31  |
| Figure 2.3 Carré Casgrain à l'automne 2017. Jardin communautaire au premier plan, bibliothèque partagée à droite et bac à fleur à gauche. ....                                                                                                                        | 32  |
| Figure 2.4 Au premier plan: le banc multicolore façonné par les citoyens de la ruelle, cerné par les plantes. Au second plan, la fresque ornant l'entrée nord de la ruelle du carré Casgrain, sur la rue Beaubien. Photo publiée avec l'autorisation des auteurs. ... | 34  |
| Figure 3.1 Schéma des trois dimensions du développement durable- Université Aix-Marseille.....                                                                                                                                                                        | 47  |
| Figure 4.1 Photo de la ruelle Saint-Zotique lors de l'été 2017, feuillue et verdie .....                                                                                                                                                                              | 74  |
| Figure 4.2 Dispositif d'agriculture urbaine permettant le partage et le libre-service dans la ruelle Saint-Zotique durant l'été 2017. Nous distinguons également le panneau signifiant que l'espace de la ruelle a été nettoyé. ....                                  | 76  |
| Figure 4.3 Photo prise à l'été 2017 dans la ruelle saint-Zotique et dans la ruelle du carré Casgrain.....                                                                                                                                                             | 78  |
| Figure 4.4 Photo publiée avec l'aimable autorisation du groupe du carré Casgrain...                                                                                                                                                                                   | 83  |
| Figure 4.5 Réunion organisée dans le carré Casgrain à l'été 2017, avec l'aimable autorisation du comité de citoyens.....                                                                                                                                              | 84  |
| Figure 4.6 © Scène ouverte 2017 Projet Amuse-Bouches. Enfant peignant une bouche d'égout dans la ruelle du carré Casgrain et une bouche d'égout dans la ruelle Saint-Zotique .....                                                                                    | 86  |
| Figure 4.7 Photos prises dans la ruelle Saint-Zotique durant l'été 2017. À droite, un panneau disposé dans de nombreuses ruelles visitées, en partenariat avec l'éco-quartier. À gauche, un panneau soulignant l'agacement d'un riverain.....                         | 90  |
| Figure 4.8 Des ralentisseurs pour les automobiles, que l'on croise dans de nombreuses ruelles. Ici, l'une de l'arrondissement de Rosemont-la-Petite-Patrie.....                                                                                                       | 95  |
| Figure 4.9 Une ruelle de RPP, fermée à cette entrée à la circulation, davantage sécurisée pour les piétons, plantée et décorée pour le bien-être des passants.....                                                                                                    | 96  |
| Figure 4.10 Photos prises dans RPP au courant de l'été 2017 dans RPP. À gauche, les parties du corps dans des cercles au sein du parcours. À droite, la signalisation de l'entrée dans un parcours. ....                                                              | 97  |
| Figure 4.11 Une ruelle de RPP, disposant d'infrastructures pour passer du temps dans la ruelle, tout en y appréciant son art. Nous pouvons distinguer également un bac de fleurs à gauche.....                                                                        | 99  |
| Figure 4.12 Ruelle de Rosemont à l'été 2017 .....                                                                                                                                                                                                                     | 100 |
| Figure 4.13 Photo prise au début de l'automne 2017 dans une ruelle de RPP, où des jeux sont laissés en libre-service.....                                                                                                                                             | 101 |
| Figure 4.14 Photos prises durant l'été 2016 et 2017, dans MHM et RPP .....                                                                                                                                                                                            | 103 |
| Figure 4.15 Photo prise durant l'été 2017 dans la ruelle Saint-Zotique où l'on croise les symboles et les marquages des enfants.....                                                                                                                                  | 104 |

## LISTE DES TABLEAUX

|                                                                                                                                 |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tableau 1.1 Nombre de ruelles vertes sur l'île de Montréal (2018).....                                                          | 13 |
| Tableau 2.1 Profil des répondants des deux ruelles.....                                                                         | 36 |
| Tableau 3.1 Population de 15 ans et plus selon le mode de transport utilisé dans les déplacements domicile-lieu de travail..... | 53 |

## RESUMÉ

En raison d'une démographie croissante dans les villes et en réponse aux changements climatiques, nombre d'entre-elles mettent en place des actions visant à intégrer des principes écologiques, afin d'en améliorer le sort présenté comme catastrophique. Au-delà de l'organisation des milieux politiques, les citoyens se mobilisent afin d'adopter des modes de vie responsables. De nombreuses initiatives sont enclenchées dans le milieu urbain et ce mémoire consiste à analyser le phénomène des ruelles vertes, dans la ville de Montréal, en rapport avec les politiques de résolution d'enjeux écologiques et sociaux par le développement durable dans le milieu urbain. De plus en plus nombreuses, ces ruelles atypiques ont vocation à augmenter le verdissage dans la ville de Montréal et à rassembler les citoyens au cœur de ces espaces. Fondées sur la connaissance de son voisinage, les ruelles vertes permettent le resserrement du tissu social, créent de la cohésion dans cet espace partagé et rendent possible l'échange d'idées entre tous ceux qui l'habitent. Les projets de ruelles vertes dont la réussite reste délicate, se concrétisent à mesure que se solidifient les relations entre les citoyens l'habitant. À travers les concepts de transition écologique et de participation citoyenne, nous avons tenté de comprendre de quelle manière les citoyens s'approprient leur ruelle et dans quel type de démarche ils s'engagent afin de l'animer. La participation citoyenne semble s'appuyer sur le verdissage de la ruelle pour la réalisation du projet et son épanouissement au fil du temps dépend des liens sociaux qui seront tissés dans la ruelle.

Mots-clés: ruelles, ruelles vertes, aménagement urbain, participation citoyenne, transition écologique, agriculture urbaine, Montréal

## ABSTRACT

In response to growing demographics and climate change, many cities are implementing actions to incorporate ecological principles in order to minimize negative outcomes. In spite of political actions, citizens are mobilizing to adopt responsible lifestyles. Because many initiatives originate in the urban environment, this research will analyze the phenomenon of green alleys in the city of Montreal, in relation to policies promoting sustainable development in the urban environment in order to improve ecological and social well-being. As these atypical alleys become more numerous, greening of Montreal accelerates, bringing together citizens in the heart of urban spaces. Green alleys allow the tightening of the social fabric, creating cohesion in this shared space and making the exchange of ideas between the inhabitants possible. Even though the success of green alleys, remains uncertain, this research project shows that it is linked to the relations between the citizens as their lives in the alleys increasingly solidify. Through the concepts of ecological transition and citizen participation, we have tried to understand how citizens appropriate the laneways in their neighbourhood as well as how they engage in order to maintain them and keep them viable. Citizen participation seems to be based on the green-up of the alley for the realization of the project and its development over time depends on the social links that will be woven in the alley.

Key words: alleys, green alleys, urban planning, ecological transition, citizen participation, urban agriculture, Montreal.

## INTRODUCTION

N'ayant que depuis peu vécu en milieu urbanisé, n'en connaissant que peu les codes et étant immergée dans une culture différente, nous avons développé une passion pour l'étude du milieu urbain et plus particulièrement celui que nous habitons. Aux assises de notre travail de recherche : la ville et ses évolutions rapides au cours des dernières décennies dans un contexte de préoccupations écologiques croissantes au plan mondial. Les données actuelles sur l'épuisement des ressources naturelles, le réchauffement climatique et la disponibilité alimentaire dans le monde conduisent à dresser un portrait de plus en plus préoccupant. Conjointement, la croissance urbaine s'intensifie. En 2014, 82% de la population Nord-Américaine vit en zone urbaine. Les experts prévoient que d'ici 2050, 66% de la population mondiale vivra en zone urbaine<sup>1</sup>. Par ailleurs ce sont dans les grands centres urbains que les problèmes environnementaux sont les plus ressentis par les populations et par conséquent, le développement durable est un sujet important des politiques urbaines. Il est donc pertinent dans le cadre d'un mémoire en sociologie de se questionner sur les manières dont les citoyens se mobilisent et participent à la mise en place de villes durables afin de valoriser leurs espaces de vie et de favoriser de nouvelles formes de vivre ensemble.

Souhaitant participer à la vie locale de Montréal, ville que nous avons découverte à notre arrivée au Québec il y a plus de 4 ans, il nous a semblé opportun de nous imprégner des paysages de la ville pour mieux tenter de comprendre les dynamiques propres à ces lieux. En parcourant à bicyclette les rues et les ruelles des quartiers

---

<sup>1</sup> ONU, «Plus de la moitié de la population mondiale vit désormais dans des villes», (New-York : Centre des actualités de l'ONU, 2014)

centraux du Plateau-Mont-Royal et de Rosemont-la-Petite-Patrie (RPP), nous avons remarqué la présence de panneaux d'information, « Ruelles vertes » indiquant l'entrée de nombreuses ruelles reverdies. Ce phénomène donne à la ville de Montréal une particularité qui a attisé notre curiosité et qui nous a amené à nous interroger sur la genèse de ce phénomène en lien avec le concept de ville durable ainsi sur les usages qu'en font les citoyens dans les différents quartiers de Montréal. L'étude des ruelles vertes dans plusieurs quartiers permet d'analyser la ville du point de vue des acteurs qui l'habitent et qui contribuent à son verdissement. La question du droit à la ville durable a donc structuré nos recherches donnant une nouvelle dimension aux travaux d'Henri Lefebvre sur le droit à la ville parus en 1972. (Lefebvre, 1974)

#### Démarche de recherche et quartiers sélectionnés

Dans cette étude, nous avons tout d'abord cherché à comprendre comment les administrations publiques Nord-américaines et Européennes de plusieurs villes et notamment de Montréal, répondaient aux préoccupations écologiques et aux problèmes d'étalement urbain imposant de nouvelles exigences en matière de densification. L'administration municipale de la ville en charge du développement durable rédige environ tous les 4 ans un plan d'action, fruit d'une collaboration avec les Organisations à But Non Lucratif (OBNL), les entreprises locales, les citoyens, les institutions et les organismes publics partenaires. Ces plans de développement durable visent à intégrer des défis dans les exercices de planification en matière de réduction de gaz à effets de serre, de mobilité et d'équité tout en garantissant un accès aux ressources, tout en augmentant la biodiversité. Ces recherches préliminaires sur les plans de développement durable ont permis de nourrir nos réflexions pour le

phénomène des ruelles vertes et sur les défis écologiques, sanitaires, sociaux et sécuritaires qu'elles peuvent permettre de relever. Nous reconnaissons beaucoup de ces aspects dans ceux qui justifient le phénomène des ruelles vertes à Montréal.

Nous avons donc étudié une dizaine de plans de développement durable de la dernière décennie en Amérique du Nord dont ceux de Boston, Chicago, Montréal, New-York, Seattle et Vancouver. La diminution des émissions de GES (Gaz à effet de serre) est un objectif commun à toutes ces villes. Il en est de même quant à l'aménagement repensé, visant à faciliter la mobilité urbaine, en configurant les espaces pour favoriser les déplacements sécuritaires des piétons, pour assurer les formes douces de mobilités, comme l'utilisation sécuritaire de la bicyclette ainsi que pour améliorer les transports en commun.

Ces plans de développement sont marqués par des mesures sociales et écoresponsables qui se dégagent de la multitude d'initiatives évoquées. La fondation d'organisations communautaires et de projets de voisinage, qui répondent à des préoccupations d'ordre social, sont soutenus par les villes Canadiennes étudiées ainsi que par la ville de Seattle aux États-Unis. Le développement des dimensions éducatives des projets de recyclage et l'aide aux entreprises en matière de développement durable sont des aspects soutenus par trois de ces villes Nord-Américaines: Montréal, Seattle et Vancouver. En ce qui concerne la créativité et la résilience en milieu urbain, les plans de Seattle et de Montréal promeuvent l'accès à une nourriture saine et locale mais soutiennent également diverses initiatives d'agriculture urbaine<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Ville de Montréal, «Plan de développement durable de la ville de Montréal 2016-2020», éd. Bureau du développement durable (Ville De Montréal : Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2016) City of Seattle, «Seattle Climate Action Plan», (2013)

Les municipalités des villes dans le monde, prennent des dispositions à divers degrés et selon les enjeux les plus urgents à résoudre afin d'agir sur le tissu urbain tout en protégeant l'environnement. Au sein des milieux urbains, importants d'un point de vue économique ainsi que démographique, les plans de développement durable donnent la marche à suivre pour rendre les villes viables et exemplaires. Dans notre cas, il s'agit de l'inverse : ce sont les citoyens qui s'impliquent et se faisant, contribuent à développer l'engouement pour ces transformations en donnant de la visibilité au phénomène. Bien que l'initiative dépende de l'investissement des individus, les projets sont sous la direction des arrondissements. L'aménagement des ruelles est une initiative citoyenne qui témoigne d'une volonté des habitants de prendre part à la revitalisation de leur quartier, ainsi que d'une nouvelle forme de transition témoignant de la transformation de la morphologie urbaine. Ce phénomène étant en pleine émergence, son étude semble indispensable afin d'en comprendre les enjeux qui motivent les citoyens à agir. Il résulte d'un nouveau mouvement social, qui permet aux individus de s'affirmer et d'agir sur le milieu de vie urbain de manière écologique. Dans l'arrondissement RPP par exemple, 7 ruelles vertes ont été réalisées jusqu'en 2010, 20 pour la seule année 2013 et 10 en 2017. Ce sont au moins autant de dossiers de citoyens désirant s'impliquer qui ont été déposés auprès de l'éco-quartier, organisme partenaire de l'arrondissement qui s'occupe d'agir envers les citoyens en traitant notamment les dossiers concernant les ruelles vertes.

À la fin de l'année 2016, la ville de Montréal comptait près de 350 ruelles reverdies. Le processus de verdissement de certaines ruelles, amorcé depuis une vingtaine d'années, s'est accéléré depuis les années 2010. L'intérêt croissant pour ces aménagements témoigne de l'intérêt des citoyens d'améliorer leur lieu de vie. Ces ruelles reverdies sont le lieu d'une mobilisation citoyenne visant la création d'espaces

favorables à l'environnement, au partage et aux jeux. La mobilisation des riverains dans ces projets, mettant en commun leurs savoirs, leurs valeurs et leurs efforts, semble contribuer à renforcer les liens sociaux, créant ainsi un sentiment d'appartenance et de sécurité. Les formes d'aménagement de ces ruelles varient selon les intentions des citoyens pour améliorer leur espace de vie commun (Éco-quartiers, 2018).

Le concept de transition écologique permet de mieux saisir les initiatives citoyennes et sociales en marche dans les projets de villes en transition ou de verdissement urbain. Selon Laigle (2013), le terme « transition écologique » reconnaît les moyens dont les citoyens peuvent se mobiliser en faveur de l'écologie. Ainsi, les acteurs locaux qui se mobilisent dans les projets de ruelles vertes font partie d'une transition écologique car leurs actions sont complémentaires avec toutes les autres initiatives de verdissement. Par exemple, Hopkins (2010) cite parmi les composantes les plus importantes de la transition écologique : « le raffermissement des liens de proximité et de sociabilité qui permettent d'explorer d'autres formes d'échange e d'usage des ressources en commun ». Ainsi, la dimension sociale du pouvoir d'agir des citoyens sur leur environnement participe à une évolution de la société qui se traduit concrètement dans les projets de ruelles vertes où l'implication active des résidents se traduit par de nouvelles façons d'habiter et de se déplacer en ville.

## CHAPITRE I

### MONTRÉAL ET SES QUARTIERS: L'HISTOIRE DE LA VILLE

Dans ce chapitre, nous présenterons la ville de Montréal afin que le lecteur puisse se familiariser avec l'histoire de la ville pour mieux comprendre comment se sont instituées les ruelles vertes. En parallèle, nous tenterons de retracer l'histoire de celles-ci afin de présenter leur intérêt en tant que patrimoine de la ville. Enfin, nous présenterons au lecteur le phénomène des ruelles vertes.

#### 1.1 Récit de la ville

Une étude publiée en 2016 par les Cahiers Métropolitains édifie un portrait du grand Montréal. Ce que l'on nomme le grand Montréal comprend 82 municipalités réparties en cinq secteurs géographiques, soit l'agglomération de Montréal, l'agglomération de Longueuil, Laval, la couronne Nord et la couronne Sud. La croissance démographique au sein de cette région est modérée et stable, se retrouvant stimulée principalement par l'immigration internationale puisque le grand Montréal est le sixième pôle d'immigration en Amérique du Nord. A ce jour, la population dans le grand Montréal est de 3,9 millions d'habitants et sera de 4,5 millions d'ici 2031. Cet espace est la troisième région avec la plus forte densité en Amérique du Nord (CMM, 2016). Depuis les années 1850, la tendance s'est progressivement inversée au Québec et la population migre de plus en plus vers les grands centres urbains. Le pourcentage

de la population vivant en zone urbaine en 2011 était de 81% et de 19% en zone rurale contre 16% en zone urbaine et 84% en zone rurale en 1851. En 1956, le pourcentage de la population urbaine était de 70% (Montréal en statistiques 2018).

La ville de Montréal est la première ville en importance du Québec, une nation de près de 8,5 millions d'habitants qui, à plus de 80% francophone, a un statut de province canadienne. La population de l'agglomération de la ville de Montréal, située sur l'île de Montréal au milieu du fleuve Saint-Laurent était de plus de 2 millions de personnes en 2016. L'île de Montréal, est d'une longueur d'environ 50 kilomètres et d'une largeur à son point maximal de 16 kilomètres. Elle dispose d'un port, d'un aéroport international et de plus de 30 kilomètres de réseaux pédestres souterrains qui sont utilisés annuellement par la centaine de communautés y résidant. Seule métropole francophone en Amérique du Nord, Montréal est la deuxième ville la plus peuplée au Canada après Toronto.

L'île de Montréal est composée 19 arrondissements ainsi que de 15 villes situées sur l'île de Montréal qui sont liées à leur propre arrondissement. Les arrondissements de la ville de Montréal sont ceux de l'île-Bizard-Sainte-Geneviève, Pierrefonds-Roxboro, Saint-Laurent, Ahuntsic-Cartierville, Lachine, Montréal-Nord, Rivière-des-Prairies-Pointe-Aux-Trembles, Anjou, Saint-Léonard, Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension, Rosemont-La-Petite-Patrie, Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, Le Plateau-Mont-Royal, Outremont, Côte-des-Neiges-Notre-Dame-De-Grâce, Ville-Marie, Sud-Ouest, LaSalle et Verdun. Ils sont surtout concentrés sur la partie centrale et de l'est de l'île.

Globalement, la période de 1850 jusqu'à 1915 fut celle de la révolution industrielle de Montréal. La ville se développa avec ses activités portuaires et une industrialisation naissante, qui s'intensifie à cette période-là. C'est également une époque où les chemins de fers s'étendent afin de relier les grandes villes canadiennes entre elles mais aussi afin de tisser le lien avec les États-Unis. Durant la première moitié du XXe siècle, Montréal est un important centre financier à travers le Canada, avant que la ville de Toronto ne prenne le dessus sur les marchés. Les acheteurs de la ville ayant investi en Alberta et en Ontario furent fortune et ont profité de leur proximité géographique avec les États-Unis, partenaire économique important du pays. Le contexte politique a lui aussi joué son rôle quant à la concurrence entre les deux villes. En 1976, le Parti Québécois est élu aux élections provinciales et quelques entreprises importantes déplacent leurs sièges sociaux en direction de Toronto.

Parallèlement, Montréal est présente sur la scène internationale et se déroule alors l'Exposition universelle en 1967, lors du 325e anniversaire de la ville. Entre 1890 et 1910, en raison de l'immigration massive dans la ville, les transports se retrouvent débordés et les quartiers de plus en plus densifiés. C'est ainsi qu'émerge l'idée de construire des tunnels souterrains où circuleraient les transports. Les deux premières lignes de métros seront finalement construites en 1966, juste avant les jeux olympiques d'été de 1967. La ville souterraine relie plusieurs bâtiments du centre-ville, dont le nombre continue de s'accroître jusqu'à aujourd'hui. En 2017, la ville de Montréal fête ses 375 ans et à cette occasion, le patrimoine et l'histoire de la ville sont célébrés.

La ville est composée, comme d'autres villes Nord-Américaines, d'espaces quadrillés dits 'en damier', où les directions sont données d'ouest en est et de nord à sud. Ce type d'organisation de la ville a la particularité de former des îlots d'habitations, de

formes carrées ou rectangulaires. Ces formes géométriques particulières sont dues au contexte historique de l'époque industrielle où l'immigration massive en ville a nécessité la construction rapide de logements.

## 1.2 L'histoire des ruelles

Nous pouvons retrouver, dans les archives disponibles de Montréal, quelques reportages photographiques et des récits expliquant l'émergence des ruelles dans la ville. L'origine des premières ruelles à Montréal remonte aux premières phases de densification des années 1800 (Robert, 2014). À l'ère où l'industrialisation gagne du terrain avec notamment le développement de l'industrie manufacturière, il s'en suit un étalement urbain dans la ville. Des quartiers ouvriers se développent autour des industries qui, de plus en plus nombreuses, attirent les cultivateurs des campagnes et les immigrants européens dans la ville, venus pour y travailler. Cette densification se traduit par de nouveaux logements étant construits rapidement et tout d'abord massivement en bois, jusqu'en juillet 1852 où une loi les proscrit, suite à un gigantesque incendie détruisant plus d'un millier de logements. Ils seront dorénavant faits de briques et construits par les industriels pour y loger les travailleurs, les habitations bâties de pierre, plus distinctes, seront réservées aux plus aisés. Cependant, leur piètre qualité s'explique par le besoin rapide de logements. Les conditions de vie se détériorent alors, ces quartiers étant de manières générales denses et construits de manière peu coûteuse. À Montréal, nous pouvons encore nous promener dans des ruelles d'époque, celle des Fortifications et la rue de la Capitale situées toutes les deux dans le quartier du Vieux-Port.

Les logements des quartiers ouvriers sont dotés le plus souvent à l'arrière de hangars, qui font leur apparition à partir de 1840 (Desjardins, 2017), ils sont superposés et les uns à côté des autres. Ils forment ce que l'on appelle des îlots : il s'agit d'un groupe d'habitations communiquant avec un autre îlot au moyen d'une petite rue, il s'agit de la ruelle. Elles servent à cette époque principalement à l'accès aux logements pour les services domestiques comme la livraison du charbon pour se chauffer et prolifèrent au même titre que les portes cochères, qui servent à donner l'accès à une cour ou un hangar par la rue, par un petit porche. Les ruelles sont à l'époque principalement en forme de H, l'urbanisme souhaitant privilégier les accès aux cochers et à des emplacements pour leurs chevaux. Cela ne durera que jusque dans les années 1910, au moment de l'apparition des transports motorisés. Dès 1940, les hangars commencent à disparaître également du paysage montréalais en même temps que l'abandon progressif du chauffage au charbon (Desjardins, 2017).

La densification plus marquée à partir des années 1870 de certains quartiers semble avoir d'autres fonctions. Ainsi, au milieu des années 1940-1950, les ruelles sont le terrain de jeux des enfants, le passage des "guenilloux", des marchands de fruits et de légumes, des laitiers et des "aiguiseurs de couteaux". Les habitants montréalais y font sécher leur linge et tout ce qui se passe dans la ruelle est ce qu'il ne faut pas montrer dans la rue.

Dans les ruelles commerciales, les ruelles servent largement aux livraisons. Celles-ci sont très vivantes sont un lieu de passage relativement fréquenté. Cependant, la réputation de certaines ruelles s'assombrit. En 1944, un sergent est tué par des cambrioleurs dans une ruelle. Parallèlement, l'utilisation plus accrue des automobiles tend à modifier les usages des ruelles, qui sont peu à peu délaissées, les services de déneigement et de collecte des ordures se faisant du côté de la rue. Avec l'évolution

des modes de vie, les habitants n'ont plus besoin de charbon pour se chauffer ni nécessairement d'un service de livraison alimentaire par la ruelle. Les hangars deviennent progressivement inutilisés et se délabrent alors, conduisant à quelques incendies dans la ville. En août 1948, la gare Bonaventure subit un énorme incendie qui détruit les hangars, les dépôts ainsi que 138 wagons de fret. La ville de Montréal met en place en 1968 le premier programme de subvention visant à la démolition des hangars en bois.

Dans les années 1980, le gouvernement de Jean-Drapeau met en place deux programmes, Opération Tournesol et Place au soleil, afin de pallier au délabrement de ces infrastructures. Le premier programme vise à détruire les hangars, bien que patrimoine social, architectural et culturel, ainsi que les autres installations vétustes et insécuritaires dans les ruelles (Waltz et Paquin, 1982). Il a pour finalité de réduire les risques d'incendies et d'améliorer les conditions d'ensoleillement dans les quartiers. Celui-ci octroie une subvention aux propriétaires désirant effectuer des travaux en ce sens. En 1979, des relevés municipaux révèlent que 12% des incendies à Montréal prennent naissance dans les hangars. Ce pourcentage s'élève dramatiquement à 80% pour le cas de Verdun (Waltz et Paquin, 1982).

L'Opération Tournesol a servi de fondation à la seconde étape, Place au Soleil. Celle-ci visait quant à elle à revitaliser les ruelles et les espaces arrières privés afin d'améliorer les conditions de vie des personnes. Entre 1980 et 1988, 58 ruelles sont aménagées par la ville et les services municipaux : les hangars sont éliminés afin d'embellir et de sécuriser les ruelles. La ruelle constitue un élément spécifique du paysage montréalais. Elle fait partie du décor quotidien. « Toutes les fenêtres de toutes les cuisines s'ouvrent sur ce « panorama ». [...] On modifie son image tout en gardant son charme passé. La municipalité crée la « Place au soleil », nouveau lieu de détente.

Elle assainit la ruelle, la rend plus sécuritaire. L'objectif semble atteint. Ce nouvel aménagement répond à un besoin: les gens semblent heureux de cette initiative" (Waltz et Paquin, 1982). Le programme pilote de Place au Soleil pour l'année 1981 a permis la revitalisation de 16 ruelles, principalement dans l'arrondissement Sud-Ouest, le Plateau et Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Le projet est abandonné en 1988, ces améliorations étant considérées trop coûteuses.

### 1.3 Le phénomène des ruelles vertes

Le projet Place au Soleil a cependant donné l'impulsion et c'est au milieu des années 1990 que les premières ruelles vertes sont créées, avec l'aide des éco-quartiers. Ce sont cette fois-ci les habitants des quartiers qui mettent la main à la pâte et non plus les cols bleus commandités par la ville. L'aménagement est le fruit d'une collaboration entre les riverains épaulés par l'éco-quartier de l'arrondissement dans lequel elle se situe. Ces ruelles vertes visent notamment à contribuer à accroître le verdissement. Elles sont susceptibles de réduire les îlots de chaleur et d'améliorer la qualité de l'air, de favoriser une meilleure gestion des eaux pluviales, d'enrichir la biodiversité, d'embellir le paysage et de renforcer ainsi le sentiment d'appartenance et de sécurité au quartier.

On dénombre 346 ruelles vertes qui auraient vu le jour à Montréal depuis 1995, dans 11 des 19 arrondissements de la ville. Ces plus de 300 ruelles vertes qui ont été créés représentent près de 69 kilomètres, selon le site internet du regroupement des éco-

quartiers. La ville de Montréal compte 475 kilomètres de ruelles, les ruelles vertes représentant 14,5% ruelles de la ville (Regroupement des éco-quartiers, 2018).

*Tableau 1.1 Nombre de ruelles vertes sur l'île de Montréal (2018)*

|                                      | Nombre de ruelles par arrondissement* |
|--------------------------------------|---------------------------------------|
| Rosemont-La-Petite-Patrie            | 100                                   |
| Mercier-Hochelaga-Maisonneuve        | 39                                    |
| Verdun                               | 21                                    |
| Le-Plateau-Mont-Royal                | 81                                    |
| Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grace  | 8                                     |
| Ville-Marie                          | 20                                    |
| Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension | 29                                    |
| Sud-Ouest                            | 47                                    |
| Saint-Leonard                        | 1                                     |
| Lachine                              | 1                                     |
| Ahunatic-Cartierville                | 3                                     |
| Montréal-Nord                        | 1                                     |

\* Nous ne pouvons valider le nombre exact de ruelles par arrondissement, des projets de ruelles en cours mènent les chiffres à différer (Éco-quartiers, 2018).

Bien que les ruelles vertes incarnent les aspirations des habitants de différents quartiers, il est important de souligner que chaque ruelle verte est distincte, ce qui démontre la diversité sociale et culturelle dans l'espace urbain. Il existe cependant des

règles qui encadrent ces aménagements dans la ville de Montréal, qui diffèrent selon l'arrondissement dans lequel est initié le projet de ruelle verte. Le processus d'aménagement d'une ruelle se passe en trois étapes principales. Il y a également trois acteurs principaux dans le projet de ruelle: le comité de résidents, l'éco-quartier ainsi que l'arrondissement qui auront des rôles différents dans les étapes de réalisation du projet.

Les trois étapes principales sont que : tout d'abord, le projet démarre par les efforts de regroupement de citoyens d'un quartier, qui s'engagent à démontrer leur intérêt particulier pour l'aménagement d'une ruelle. Dans l'arrondissement de Rosemont-La-Petite-Patrie, le comité de citoyens doit recueillir les signatures au porte à porte, incluant les adresses et les numéros de téléphone, de 51 % des résidents riverains favorables au projet. Le comité doit avoir reçu au moins 75% de répondants afin de voir le projet validé par l'arrondissement (Éco-quartiers, 2018). Chaque logement de l'îlot détient un droit de vote, qu'il soit locataire ou propriétaire. Les commerces de l'îlot ont également un droit de vote. Le but du comité est également de récupérer un maximum d'informations concernant les citoyens, telles que leurs coordonnées et les engagements qu'ils souhaiteraient prendre. Après la formation du comité de résidents et le sondage auprès des autres résidents du quartier, celui-ci aura pour rôle de participer aux réunions de planification du projet.

La deuxième étape consiste à déposer le plan d'aménagement de la ruelle à l'éco-quartier, effectué par le comité et validé par les résidents. Le rôle de l'éco-quartier sera d'aider les habitants à élaborer leur projet, pour cela il lui faudra superviser les travaux d'excavation, l'achat de végétaux, de terre et des équipements nécessaires aux aménagements une fois le projet de ruelle évalué et validé par l'arrondissement. L'éco-quartier pourra également fournir une formation aux résidents sur les

techniques de plantation et d'entretien et sera responsable de la diffusion d'un calendrier d'entretien de la ruelle. L'éco-quartier aura en outre la responsabilité de rechercher les financements pour l'aménagement de la ruelle verte.

Selon la motivation des citoyens, les aménagements souhaités dans la ruelle et les financements possibles, l'arrondissement décide de soutenir un ou plusieurs des points d'aménagements dans la ruelle. Le budget pour ces projets n'étant pas infini, l'arrondissement doit décider à quelles ruelles et à quels projets il accorde un financement, la demande étant très forte dans certains arrondissements. La troisième étape consiste en la sélection des projets de ruelles, que l'arrondissement choisit d'approuver. Une fois la sélection effectuée, l'arrondissement produit le plan d'aménagement final à l'aide de l'éco-quartier. Il s'ensuit la réalisation des travaux d'excavation par l'arrondissement, les travaux de verdissement sont eux, réalisés par le comité. L'arrondissement fournit l'autorisation d'occupation du domaine public: il permet le financement de l'excavation dans la ruelle ainsi que l'ajout de terre pour permettre des plates-bandes plus larges et pour qu'ainsi, les riverains plantent des végétaux, de leur choix, à leurs frais. Le comité de résidents ainsi que les riverains participent aux travaux de plantation et d'aménagement. Les travaux sont ensuite inspectés par un représentant de l'arrondissement, qui fournit le compost et le paillis lors des travaux de plantation et organise le nettoyage des ruelles après celles-ci. Par la suite, le comité assurera l'arrosage, le désherbage ainsi que la taille des branches dans la ruelle. Également, l'arrondissement fournit la signalisation officielle "Ruelle verte", disposée aux abords de la ruelle afin de l'officialiser (Éco-quartiers, 2018).

L'aménagement vert des ruelles semble de plus en plus « à la mode » comme elles semblent être une extension de l'habitat. Les ruelles ont été modifiées au fil du temps passant de la grande présence de hangars sans verdure à peu de hangars et beaucoup

de verdure. Les projets de ruelles vertes ont ajouté à cette transformation de l'espace physique de la ruelle en proposant aux citoyens de s'impliquer (Kelly, 2014).

Depuis 1996, c'est la Société de Développement Environnement de Rosemont (SODER) qui développe des projets environnementaux avec une dimension sociale, de manière à soutenir les citoyens et les professionnels vers le développement durable dans l'arrondissement de RPP. Cette organisation est mandataire du programme Éco-quartier pour l'arrondissement de Rosemont-La-Petite-Patrie et s'occupe des projets de ruelles vertes dans l'arrondissement (SODER, 2018). En 2015, Rosemont-La-Petite-Patrie a alloué 70 000\$ pour les ruelles vertes, ce financement faisant partie de ceux étant prioritaires pour l'arrondissement (Ville de Montréal 2015). En revanche, il ne nous fut plus possible en consultant les budgets des autres années de trouver la part accordée aux projets de ruelles vertes. Le programme est maintenu mais il est spécifié que les frais d'excavation sont intégrés dans ceux de l'excavation routière de l'arrondissement. Les budgets accordés aux ruelles vertes varient fortement selon les arrondissements. Tous les aménagements désirés par les résidents ne sont parfois pas réalisés, ni tous les projets de ruelles validés mais ils peuvent être révisés et obtenir un financement auprès d'organismes les années à venir.

Par exemple, Rosemont-La-Petite-Patrie investit de moins en moins dans de nouvelles ruelles, mais plus amplement dans les ruelles vertes déjà existantes, comme c'est le cas pour l'année 2017. Les moyens de trouver des financements sont variés. Il existe depuis 1995 ÉcoAction, un programme de financement communautaire d'Environnement et Changement Climatique Canada, qui peut offrir un soutien d'ordre financier à des organismes communautaires sans but lucratif lorsque les projets portent sur des actions visant à protéger ou améliorer l'environnement en accroissant la participation des communautés auprès de ces activités (VRAC-Environnement, 2018). Des aménagements au sein des ruelles peuvent également être

réalisés au moyen de demandes de commandites auprès des professionnels et des commerces habitant le voisinage. S'ils le souhaitent, les résidents peuvent financer eux-mêmes certains aménagements avec l'accord de l'éco-quartier. Chaque année, des arrondissements comme Rosemont-La-Petite-Patrie ou Le-Plateau-Mont-Royal, organisent au début de l'été une distribution gratuite de végétaux et de copeaux de bois afin que les résidents de tout l'arrondissement puissent verdifier leur carré de terre.

Il est également possible pour les habitants d'un quartier de contacter la Société de verdissement du Montréal métropolitain (SOVERDI) pour un tel projet. Il s'agit d'une organisation à but non lucratif fondée en 1992 et dont le but est de verdifier le paysage Montréalais et notamment en favorisant la plantation d'arbres et de végétation de manière plus dense (SOVERDI, 2018). Cette OBNL vise à rendre le paysage plus vert, notamment à travers ses projets de forêt urbaine et d'améliorer la qualité de vie et la santé des personnes. L'organisme qui est financé par de grandes entreprises ainsi que par des dons privés, distribue des fonds aux communautés et aux citoyens impliqués dans des projets de verdissement urbain tant au niveau de leur rue, leur secteur ou leur quartier (SOVERDI, 2018). Avec son aide, un groupe de citoyens peut recevoir un financement, une expertise en architecture de paysage ou en aménagement, des matériaux et des plants ou même du personnel bénévole. Ayant mis en lumière l'émergence des ruelles à Montréal ainsi que l'évolution des initiatives visant le verdissement de la ville, le prochain chapitre mettra en lumière les objectifs de notre recherche ainsi que la démarche utilisée pour étudier le phénomène des ruelles vertes en lien avec la mobilisation citoyenne et la transition écologique.

## CHAPITRE II

### CADRE THEORIQUE

#### 2.1 Problématique

Face à la désertification croissante des régions au Québec, les villes tendent quant à elles à devenir de plus en plus peuplées. Les villes et notamment celle de Montréal, qui compte dans son agglomération près de deux millions d'habitants, doivent répondre à des enjeux d'organisation des espaces dans un milieu urbain qui tend à se densifier. L'école de Chicago, fondatrice de la sociologie urbaine, a été la première à aborder le milieu urbain, comme laboratoire social en s'intéressant aux relations interethniques et à la délinquance en ville, de façon à comprendre les transformations du milieu urbain. Les questions d'ordre écologique, l'un des enjeux majeurs au XXI<sup>e</sup> siècle, se fondent désormais dans les questions de la vie en milieu urbain puisque ces questions impliquent une transformation des villes. Les évolutions dans les modes de vie, les enjeux de sécurité, d'aliénation et de ségrégation, questions récurrentes en sociologie, peuvent être traitées comme un aspect contribuant aux transformations des espaces urbains, par l'urbanisation massive et rapide ainsi que par les préoccupations d'ordre écologique.

Le plan de développement durable de la ville de Montréal pour les années de 2016 à 2020 implique dans un de ses points principaux des « pratiques urbaines innovantes

qui favorisent les interrelations, le développement d'un sentiment d'appartenance, l'adoption de saines habitudes de vie et l'émergence de quartiers connectés et en santé. Elle souhaite [la ville de Montréal] mettre l'accent sur les mesures qui assurent un accès équitable à ses services et à ses équipements culturels, sportifs et de loisirs. La Ville profite également de toutes les occasions qui lui sont données pour susciter la participation active de tous les citoyens au processus démocratique » (Plan de développement durable 2016-2020 de la ville de Montréal, 2016)

Considérant que les arrondissements encouragent les aménagements tels que les ruelles vertes et compte tenu des dispositions de la ville de Montréal en faveur des principes de développement durable, nous pensons que les initiatives de ruelles vertes correspondent à beaucoup de ces points et permettent de résoudre certaines problématiques évoquées dans les plans, telles que la participation citoyenne, les enjeux de sécurité, de convivialité, le sentiment d'appartenance au quartier et les saines habitudes de vie.

Dans le discours concernant les ruelles vertes de la part des éco-quartiers, la mobilisation citoyenne et les avantages écologiques sont mentionnés, de même que l'amélioration de la sécurité. La vie de quartier, au travers d'évènements et de rencontres entre les habitants, semble pouvoir être bonifiée à l'aide de l'aménagement d'une ruelle. Les occasions de regroupement à des fins de projets comme celui d'une ruelle verte, permettent les liens sociaux. Les citoyens vont à la rencontre des autres dans leur quartier, pour les avertir du projet, pour la construction et l'aménagement, mais également pour l'entretien. Ensemble, ils décident de la manière de revitaliser leur quartier et ils sont guidés par leur éco-quartier pour ensemble, définir et faire valider leur projet. Les ruelles vertes sont également le lieu de rencontre entre les habitants d'un même quartier, comme en témoignent les nombreux évènements

organisés lors de la saison estivale de nos jours, que cela soit à l'occasion d'un passage piétonnier, pour fêter, pour cultiver ou lire, dans un environnement vert, boisé, planté et cultivé, ainsi que pour éduquer ses enfants, leur offrir un lieu sécuritaire où jouer et socialiser sous le regard de leurs parents depuis des années comme nous pouvons le voir sur les photographies du reportage sur l'histoire des ruelles (Robert, 2014). Ces lieux peuvent à la fois être récréatifs et créateurs de liens sociaux tout en répondant à des enjeux écologiques au sein de la ville.

Les ruelles vertes ont des fonctions diverses et variées selon les besoins et les représentations des individus d'un quartier. Bien que les projets soient soumis à une validation par les éco-quartiers et doivent répondre à certains critères de base pour être acceptés, nous avons pu constater que certaines ruelles vertes soutenaient littéralement le côté vert, ornées de pelouses et d'arbres, où pullulent les herbes aromatiques. D'autres ruelles sont décorées de murales et adoptent des fonctions de convivialité, en étant ornées de bancs et de bacs où poussent fleurs et plants de nourriture, au milieu de marelles et de jeux pour les enfants, inaccessibles aux véhicules à moteur. A l'inverse, certaines des ruelles aménagées en ruelles vertes peuvent paraître moins investies par les riverains, elles peuvent avoir des dos d'ânes et des bacs à fleurs seulement, afin de limiter le passage ainsi que la circulation à une vitesse acceptable pour la sécurité des piétons.

Les aménagements des lieux dépendent cependant des citoyens mais sont encadrés par la ville qui promeut ces aménagements en les finançant partiellement. La visibilité du phénomène et les événements qui y sont liés poussent les citoyens à s'engager dans ce genre de projets et relèvent d'un nouveau mode de vie en ville, bien que les manières d'aménager les ruelles diffèrent totalement selon l'implication des habitants.

L'excavation est prévue dans le budget alloué par les éco-quartiers, mais le reste des aménagements dépend des citoyens et des moyens qu'ils y accordent.

Cependant, l'aménagement d'une ruelle labellisée verte n'est pas nécessaire pour créer des interactions sociales dans un quartier, au sein d'une ruelle, ceux-ci existent parfois déjà et ce, depuis de nombreuses années, au même titre que les aménagements. Il n'est pas rare de croiser une bibliothèque proposant de se servir en livres ou bien même des plantations d'herbes aromatiques dans de simples ruelles. L'aménagement de celle-ci permettra, avec la validation par l'éco-quartier, de la revitaliser selon l'idée des habitants et de pouvoir accroître au besoin les aménagements s'ils sont déjà existants. Le portrait des ruelles vertes est autant varié qu'il y a de ruelles et d'individus ayant des représentations différentes de la ville. Celles-ci peuvent arborer des bancs, tout autant que de fresques, ou même des jeux, voire de la verdure sur toute sa longueur. Rosemont-la-petite-patrie a inauguré en 2017 sa première ruelle verte 100% comestible, où il est possible à chacun de se servir des fruits, des légumes et des aromates qui y sont disponibles, ce qui témoigne d'une grande diversité en matière d'aménagements.

L'approche socio-environnementale est de mise quant à l'aménagement des ruelles, une ruelle verte ne peut se concevoir pour des enjeux de sécurité en premier lieu, même s'il s'agit d'un enjeu pour lequel les éco-quartiers financent des aménagements. Il s'agit d'une limite entre les intentions citoyennes et politiques: l'éco-quartier ne peut valider un projet qui n'inclut pas de projet de verdissement. Ce critère étant nécessaire, il peut supposer un manque d'investissement et d'intérêt des citoyens en ce qui concerne l'entretien de cette partie du projet. Les propositions de ruelles vertes étant étudiées de près par les éco-quartiers, ceux-ci privilégient les cas les plus motivés et étant au plus proche de leurs critères, le cas des ruelles vertes laissées à l'abandon existant. Le regroupement éco-quartiers compte le pourcentage

de ruelles étant verdies à Montréal, de manière à penser chaque ruelle comme potentiellement à verdier. Dans la mesure où une ruelle verte est à l'image de ce qu'en font les citoyens qui l'investissent, n'importe quelle ruelle est exploitable.

De plus, lorsqu'elles sont en voie d'être aménagées, les ruelles sont susceptibles de poser des problèmes aux riverains. Un stationnement privé ne peut être bloqué même si la majorité des résidents-riverains le souhaitent. En ce qui concerne le passage des automobiles, les ruelles qui disposent d'ores et déjà de voies de circulation pour accéder à des garages de maisons. Elles ne deviennent pas nécessairement interdites aux automobiles mais des entrées peuvent être bloquées afin d'en limiter le passage. Ce genre de demande doit être soumis à un vote ainsi qu'à une approbation par le Conseil d'arrondissement. Les usagers de la ruelle devront également trouver des places de stationnement ailleurs que dans la ruelle si cet aspect est entrepris par le reste de l'îlot. En hiver, les ruelles ne sont pas nécessairement déneigées et peuvent constituer des dangers en cas de verglas, ce qui a contribué à un élan vers des ruelles blanches, afin que celles-ci soient sécurisées et animés durant l'hiver.

En saison chaude, des habitants s'arrangent pour entretenir les parcelles fleuries des ruelles, organiser des nettoyages et des activités communautaires telles que des repas : il y a un réel investissement nécessaire de la part des habitants pour l'évolution du projet. Ces aspects, sous-entendus, peuvent susciter des craintes pour les habitants d'un îlot et entraîner des différends quant à l'aménagement de la ruelle. Des habitants peuvent préférer que la ruelle soit calme et déprécier des événements dans leur voisinage. Au mois de juin 2017 au sein de la ruelle Vimont, située dans le quartier d'Hochelaga-Maisonneuve, une résidente s'est plainte à la ville de Montréal du bruit généré par les enfants. Celle-ci a demandé le démantèlement des installations n'étant pas prévues dans le plan initial de la ruelle verte en 2012. Le maire de l'arrondissement Réal Ménard a finalement approuvé ces installations afin qu'elles restent. Il reste que des habitants peuvent désapprouver certaines installations

approuvées par la majorité et poser des problèmes dans l'établissement de ruelles vertes.

## 2.2 Question de recherche

La participation citoyenne des montréalais dans les projets de ruelles vertes traduit la volonté de créer de nouveaux modes de vie tout en répondant aux enjeux écologiques contemporains. Les actions concrètes menées dans les ruelles vertes, considérées comme des démarches de transition écologique, participent-elles à un processus de transformation du lien social à travers les différents modes d'appropriation de l'espace urbain ?

### 2.2.1 Sous questions de recherche

1) Quelles sont les motivations qui poussent les citoyens à s'impliquer dans l'aménagement de ruelles vertes?

2) Nous nous demandons donc également quels sont les enjeux qui importent le plus pour les citoyens qui vivent dans une ruelle? Est-ce que les aménagements sont le résultat de citoyens soucieux des changements climatiques, des problèmes écologiques et qui cherchent à adopter un nouveau mode de vie en ville? Dans la mesure où les ruelles sont choisies selon des critères spécifiques, nous pouvons nous

demander si les critères des éco-quartiers correspondent avec les intentions des citoyens.

3) Après l'aménagement de la ruelle, est-ce que les intentions des citoyens ont changent avec l'installation d'une ruelle verte, leurs attentes préalables sont-elles satisfaites ?

4) Quels sont les éléments qui permettent le succès d'une ruelle verte, de l'émergence de l'idée à plusieurs mois après son inauguration ?

### 2.2.2 Hypothèses

Nous supposons que la ruelle verte est un support à la participation citoyenne, encadré par les politiques de la ville de Montréal, servant à propulser des initiatives, et dont le succès dépend du lien social qui sera tissé dans la ruelle.

La ruelle verte est milieu fragile qui, dessinée par les éco-quartiers, façonnée par les citoyens, nécessite l'alignement de leurs intentions pour prospérer et perdurer. Nous supposons que le critère du verdissement en premier lieu peut aboutir à un délaissement de la ruelle.

Nous supposons que les intentions des citoyens concernant la ruelle évoluent à mesure que celle-ci prend forme, à mesure que le lien social se resserre. Et que plus le lien social se tisse, plus la ruelle a de chance de remplir sa vocation écologique, communautaire et participative.

Le lieu spécifique qu'est la ruelle représente un type de microcosme dans la mesure où les citoyens créent un lien entre eux, se donnant ainsi la possibilité de résoudre leurs conflits et d'évoluer de manière communautaire.

Le lien social peut être vécu comme une contrainte par certains résidents des ruelles vertes et ceci peut être une source de conflit dans le voisinage.

### 2.2.3 Intérêt de la recherche

Ce travail est l'occasion de documenter le phénomène des ruelles vertes sur l'île de Montréal afin de pouvoir le clarifier. L'intérêt principal de ce mémoire est de combler le manque de données sur le sujet. Le phénomène tendant à s'accroître en vertu du plus en plus grand intérêt des citoyens pour l'aménagement des ruelles, nous trouvons louable de renseigner ce sujet plus amplement. L'intérêt de l'étude de ce sujet d'un point de vue sociologique est double. D'une part, ce sujet implique de comprendre les transformations du tissu social dues aux interactions entre les citoyens et les formes d'aménagements du milieu urbain initié par les politiques de la ville de Montréal. D'autre part, l'étude de cas de ruelles vertes à Montréal pourrait permettre de comprendre le phénomène et d'en distinguer les enjeux, afin d'aider le travail des éco-quartiers et les citoyens souhaitant se renseigner sur le sujet.

Le sujet des ruelles vertes n'a été que peu traité étant donné que le phénomène a une visibilité relativement récente. Nous avons donc la possibilité d'en faire ressortir les

faits, les avantages et les inconvénients. L'étude de la ville et de ses formes est complexe et relève d'une manifestation à la fois physique, sociale et politique. Son étude nécessite une interprétation des pratiques des habitants afin de comprendre la réalité sociale de l'appropriation de la ville. À l'heure où les technologies font partie intégrante de nos vies, des dizaines de pages internet et sur les réseaux sociaux regroupent des portraits d'individus, travaillant dans les projets de ruelles vertes, leurs projets en cours ainsi que les résultats de leur travail par le biais de photographies qui nous permettent de le visualiser. Ce partage fait surgir l'envie pour d'autres de créer à leur tour des ruelles vertes.

Au cours de nos recherches préliminaires, nous avons éprouvé de la difficulté à rassembler des données sur l'ampleur du phénomène. Nous avons trouvé beaucoup d'articles de quotidiens et parfois des informations sur les sites internet des éco-quartiers ou des arrondissements, mais peu de données comparables entre les différents arrondissements. Il n'existe que peu de données consultables sur les conséquences de l'aménagement des ruelles vertes dans les quartiers ni sur cette forme d'écologie urbaine en développement. Le discours des éco-quartiers est positif à l'égard de ces aménagements, il recense notamment les avantages et les bénéfices des ruelles vertes sur la vie des individus (Éco-quartiers, 2018). Nous avons la possibilité d'obtenir des données sur le nombre de ruelles, sur les kilomètres que cela représente ainsi que, pour certains arrondissements très impliqués comme pour Rosemont-la-petite-patrie par exemple, qui aménagera en cette année 2017 sa centième ruelle verte sur les types d'aménagements effectués. Nous savons que dans l'arrondissement de Rosemont, plus de 11350 plantes et arbustes ont été plantés au sein des ruelles vertes et que 23 bancs et 72 bacs à fleurs du domaine public ont été recyclés et remis en état par les citoyens pour les ruelles (Ville de Montréal, 2018). Les critères de réussite de l'aménagement d'une ruelle sont la question d'une perception : les citoyens d'une ruelle peuvent être satisfaits de ralentisseurs pour des

enjeux de sécurité, d'autre peuvent être satisfaits d'aménagements écologiques. Cependant, il nous fut difficile de trouver des documents, des témoignages ou des données concernant le point de vue d'individus, mise à part la large contribution de certains d'entre eux sur les réseaux sociaux, au travers de photographies. Nous ne constatons pas, malgré le manque de documentation faisant état des résultats, que les ruelles vertes sont un sujet inconnu ou déprécié à Montréal et nous avons pu discuter de nombreuses fois du sujet avec notre entourage habitant proche de ruelles verdies, nourrissant notre intérêt pour cette recherche.

Nous n'avons néanmoins aucune donnée concrète ou de mesure sur l'atténuation des îlots de chaleur urbains, l'amélioration de la qualité de vie des habitants du quartier et la création de liens sociaux, la sécurisation des ruelles, bien que ces éléments soient relatés par les éco-quartiers comme relevant d'un aménagement de ruelle (Éco-quartiers, 2018). Les projets semblent réussis et ravir ceux qui y ont participé, mais nous aimerions connaître les processus, les attentes, les échecs et les barrières auxquels les individus ont fait face, et surtout, qui sont ceux qui sont intéressés par ces projets. Nous ne prétendons pas amasser des données sur l'ensemble des ruelles mais bien de pouvoir analyser les éléments d'aménagements des ruelles et leurs liens avec les avantages mis en avant dans le discours des éco-quartiers.

### 2.3 Choix des méthodologies

Afin de pouvoir répondre à nos questionnements, nous avons trouvé approprié d'utiliser plusieurs méthodes applicables dans le domaine de l'analyse sociologique.

En effet, le sujet est tout de même neuf et peu recensé dans la littérature et nous avons également l'ambition de rassembler les informations à ce sujet pour qu'elles soient plus accessibles pour les personnes désirant s'informer sur les ruelles vertes.

Nous avons effectué une analyse sur des données quantitatives, notamment sur les statistiques disponibles, ainsi que qualitatives vis à vis des ruelles. En nous entretenant avec les résidents desdites ruelles, nous avons pu acquérir ces deux types de données afin de les analyser de manière différenciée. Nous avons obtenu ces données à l'aide d'une double méthodologie: dans un premier temps à l'aide de l'observation et de la prise de photographie, qui s'est poursuivie jusqu'à la fin de notre étude. Afin d'approfondir certains thèmes émergents, nous avons effectué dans un deuxième temps des entretiens semi-directifs avec des personnes impliquées dans la mise en place, l'aménagement et sur l'utilisation des ruelles vertes de la ville de Montréal, ainsi qu'avec des personnes n'habitant pas proche d'une ruelle verdie.

### 2.3.1 Observation et découverte des lieux

En analysant quelques ruelles dans quelques arrondissements ainsi que leur configuration, nous avons pu obtenir des données sur le nombre de logements, les types d'aménagements réalisés, le passage des véhicules s'il est autorisé, et les aménagements qui y sont faits. Cette analyse a pu se faire du simple fait de l'observation, en nous promenant dans lesdites ruelles. Comme une image vaut mille mots, nous avons imagé notre observation en prenant des photographies de ces visites. À l'aide de ces données, recueillies par l'observation, nous avons ainsi pu

comparer les ruelles selon divers paramètres comme l'implication des citoyens, combien sont-ils approximativement et le nombre de logements attachés à l'îlot.

Nous avons pu obtenir des informations générales par les éco-quartiers, cependant aucune information précise sur les ruelles ni les coordonnées de membres de comités de ruelle ne nous ont été fournies par l'éco-quartier de Rosemont. Toutefois, certains habitants très impliqués publient des photos et partagent les événements qu'ils organisent au sein des ruelles sur les réseaux sociaux afin de partager leurs initiatives au plus grand nombre. C'est de cette manière dont nous avons été informés de réunions, de corvées de nettoyage, de barbecues et de fêtes d'halloween. Nous n'avons eu aucune information sur la ruelle Saint-Dominique, celle-ci ne disposant d'aucune page sur les réseaux sociaux et aucun élément n'étant affiché dans la ruelle, nous en avons déduit qu'il ne se passait pas d'évènement organisé par le comité.

### 2.3.2 Caractéristiques des ruelles sélectionnées pour l'étude

Nous avons trouvé opportun d'obtenir des données sur les habitudes des habitants de la ruelle, leur fréquence de passage dans la ruelle, le nombre de personnes résidant dans la ruelle et le nombre de personnes impliquées, les activités qu'ils-elles y pratiquent, les activités des enfants dans les ruelles, les projets d'aménagements futurs s'il y en a et les problèmes rencontrés. Après la lecture du mémoire de Kelly (2014) nous avons choisi de nous inspirer de son conseil, en constituant un corpus de participants autour de deux ruelles en particulier situées bout à bout, plutôt que sur plusieurs ruelles diverses, afin de pouvoir nous rapprocher au maximum de la réalité

de la ruelle. Ces deux ruelles se sont révélées être similaires sur plusieurs points : leur longueur, le nombre d'habitants et leur situation géographique. Cependant, en les visitant, nous avons remarqué que, malgré leur proximité, elles étaient investies de manière différente, ce qui justifie ce choix. Nous avons également remarqué que leur visibilité sur les réseaux sociaux est opposée, l'une est présente et l'on peut distinguer des photographies, contacter les membres et être au fait des événements par le biais des réseaux sociaux tandis que l'autre ruelle est totalement absente.

### La Ruelle Saint-Zotique



*Figure 2.1 Ruelle Saint-Zotique durant l'été 2017*

Habitant nouvellement dans le quartier, nous avons pu vivre pleinement l'expérience de la ruelle verte dans Rosemont-La-Petite-Patrie. Nous avons donc choisi notre propre ruelle pour cette étude, ainsi que la ruelle voisine. Située dans le quadrilatère Beaubien/Saint-Dominique/Saint-Zotique/Casgrain, la première ruelle que nous étudions, configurée en H a été inaugurée en 2014. Elle se distingue par sa longueur : en effet, nous avons pu compter 81 logements du côté de la rue Casgrain, et 87

logements sur la rue Saint-Dominique. Ce qui fait potentiellement 319 riverains à la ruelle, considérant que le ménage moyen dans l'arrondissement est composé de 1,9 personne (Profil socio-démographique de Rosemon-la-Petite-Patrie, Statistiques, 2018)

En ce qui concerne les aménagements, du côté Saint-Zotique, la ruelle est partiellement bloquée à la circulation avec des blocs bac à fleurs. Une palette aménagée en bac à fleurs est située également de ce côté-ci de la ruelle, ainsi que des peintures au sol signalant le parcours vert et actif. Une palette de bois pleine d'aromates est à disposition pour les passants et de nombreuses fleurs et plantes couronnent la ruelle. Dans toute sa longueur, des plates-bandes devant les cours de maisons ont été excavées. Du côté de la rue Beaubien, une bouche d'égout a été peinte et un bloc bac à fleurs empêche le passage en venant de la rue Casgrain.

### La ruelle carré Casgrain

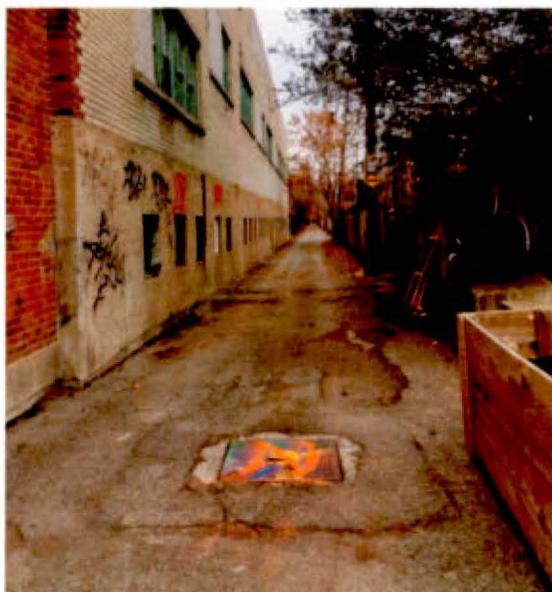


Figure 2.2 Ruelle du carré Casgrain à l'automne 2017

La seconde ruelle que nous avons choisi d'étudier est sa voisine, il s'agit de celle se situant dans le quadrilatère Bellechasse/Saint-Dominique/Beaubien/Casgrain. Elle est également très grande. Nous avons pu compter un total de 138 logements du côté de la rue Casgrain ainsi que 111 logements du côté de Saint-Dominique

Considérant que les ménages dans Rosemont-la-petite-patrie sont composés d'une moyenne de 1,9 personne (Profil socio-démographique de Rosemont-la-Petite-Patrie, Statistiques, 2018), il y a potentiellement 473 personnes ayant cette même ruelle en commun.



*Figure 2.3 Carré Casgrain à l'automne 2017. Jardin communautaire au premier plan, bibliothèque partagée à droite et bac à fleur à gauche.*

La particularité de cette ruelle est qu'au sud de celle-ci, un espace de terrain auparavant abandonné jouxte l'entrée de la ruelle du côté de la rue Bellechasse. Celui-ci a été aménagé par les riverains également dans le cadre de la ruelle verte et a stimulé les rencontres entre les habitants de cette ruelle, ainsi que les voisins. Cet aménagement a débuté à l'été 2017, soit l'année d'après où la ruelle verte a été inaugurée.

Au niveau des aménagements, cette ruelle dispose de fresques au sol pour les enfants dans sa longueur. Une fresque a été peinte à l'entrée Nord, sur la rue Beaubien. Des plates-bandes ont été excavées et permettent aux habitants de planter sur celles-ci. Cette ruelle est un lieu de passage pour les automobiles, configurée en I, il n'y a pas de blocs pour fermer partiellement la ruelle. Des habitants l'utilisent pour se stationner dans leurs espaces au sein de la ruelle. Notre étude portant un sujet se voulant large, celui-ci est dans le cadre d'un mémoire: nous voulions utiliser une méthodologie adaptée pour répondre à notre questionnement tout en englobant un maximum le sujet. Par question de représentativité, nous voulions connaître ou du moins effleurer le quotidien d'individus vivant dans deux ruelles vertes différentes mais proche géographiquement.

C'est pour cette raison que nous avons souhaité poursuivre notre questionnement avec des entretiens semi-directifs, afin de démêler plus précisément la manière dont vivent les habitants avec les ruelles. Nous voulions savoir comment ils s'approprient l'espace et également savoir si l'implantation des ruelles a changé le tissu social et les aspects écologiques.



*Figure 2.4 Au premier plan: le banc multicolore façonné par les citoyens de la ruelle, cerné par les plantes. Au second plan, la fresque ornant l'entrée nord de la ruelle du carré Casgrain, sur la rue Beaubien. Photo publiée avec l'autorisation des auteurs.*

### 2.3.3 Choix des participants

Nous avons effectué du porte à porte dans le carré Saint-Dominique/Saint-Zotique/Casgrain/Beaubien afin de nous présenter ainsi que notre projet afin de trouver des participants. Lorsque les résidents étaient absents, nous avons déposé une affiche de recrutement dans leur boîte aux lettres et également dans la ruelle verte.

C'est par le biais des événements et informations disponibles au public sur les réseaux sociaux que nous avons rencontré des résidents de la ruelle de Bellechasse/Carré Casgrain. Nous avons assisté à une réunion de ruelle destinée à préparer le terrain pour l'hiver, de manière à établir un premier contact afin de pouvoir nous entretenir avec les personnes intéressées par la suite. Ne souhaitant pas être intrusifs, nous voulions nous présenter et faire connaître notre projet avant de distribuer des annonces de recrutement. Nous avons eu assez de répondants nous laissant la possibilité de les rencontrer suite à cette réunion et n'avons pas eu besoin de disposer des annonces de recrutement pour cette ruelle.

Afin que cette méthode choisie soit représentative, nous voulions obtenir au minimum une quinzaine de répondants répartis sur les deux ruelles choisies. À nos débuts, nous avons supposé que dans le cas où nous ne rencontrions que des personnes étant positives à l'égard des ruelles, il aurait été possible que la représentativité concernant les activités et les projets dans la ruelle soit ainsi biaisée. Nous pensions que nous allions être amenés à recevoir des réponses principalement de la part des personnes intéressées par le sujet, suite à l'annonce de recrutement qui permet à l'habitant de décider lui-même d'y répondre et de faire le pas vers nous. Cependant, étant donné que nous avons également pu discuter directement avec les habitants en allant frapper à leur porte, nous avons également eu des entretiens avec des personnes moins impliquées, voire pas du tout, quelques fois récalcitrantes vis à vis de la ruelle.

Tableau 2.1 Profil des répondants des deux ruelles

|     | Âge | Situation résidentielle | Type logement                          | Situation domiciliaire |
|-----|-----|-------------------------|----------------------------------------|------------------------|
| R1  | 86  | Propriétaire            | 1 <sup>e</sup> étage                   | Retraité, Seul         |
| R2  | 26  | Locataire               | 1 <sup>e</sup> étage                   | Colocation             |
| R3  | 26  | Locataire               | 1 <sup>e</sup> étage                   | Colocation             |
| R4  | 25  | Locataire               | 1 <sup>e</sup> étage                   | Colocation             |
| R5  | 29  | Locataire               | 1 <sup>e</sup> étage                   | Colocation             |
| R6  | 35  | Locataire               | 1 <sup>e</sup> nétage                  | Couple/2 enfants       |
| R7  | 63  | Propriétaire            | 1 <sup>e</sup> étage                   | Retraité, en couple    |
| R8  | 28  | Propriétaire            | 1 <sup>e</sup> étage                   | En couple              |
| R9  | 29  | Propriétaire            | 1 <sup>e</sup> étage                   | En couple              |
| R10 | 34  | Locataire               | 3 <sup>e</sup> étage                   | Seul                   |
| R11 | 36  | Propriétaire            | 1 <sup>e</sup> étage                   | Seul                   |
| R12 | 48  | Propriétaire            | 3 <sup>e</sup> étage                   | Seul                   |
| R13 | 29  | Locataire               | 3 <sup>e</sup> étage                   | Colocation             |
| R14 | 49  | Locataire               | 3 <sup>e</sup> étage                   | En couple/1 enfant     |
| R15 | 48  | Propriétaire            | 1 <sup>e</sup> et 2 <sup>e</sup> étage | En couple/1 enfant     |

Nous avons obtenu le certificat d’approbation éthique CERPE4 nous permettant de nous entretenir avec les habitants des ruelles. Notre grille d’entretien (voir en annexe) a débuté par quelques questions afin de dresser un portrait du résident et fut tout d’abord une façon de connaître notre sujet et sa situation résidentielle. Ensuite, nous lui avons demandé son avis par rapport à la ruelle dans divers domaines: son impact sur la qualité de vie, ses enjeux de sécurité, les activités qu’il y pratique, sa satisfaction de la ruelle et son avis sur la question écologique.

#### 2.3.4 Observation participante

En dernier lieu, nous avons pu expérimenter l'observation participante en allant assister aux activités dans les ruelles, très présentes lors de la saison d'été telles que des réunions, des échanges, des concerts, des nettoyages de la ruelle. Ayant déménagé dans Rosemont-la-Petite-Patrie au cours de l'été, nous avons expérimenté la vie se tramant dans la ruelle verte. Cette expérience fut bénéfique pour notre étude puisqu'un certain nombre de questions que nous nous posions ont trouvé réponses d'elles-mêmes depuis notre arrivée dans le quartier. Cependant, il nous a fallu remettre en question notre vision de la ruelle, afin que celle-ci n'interfère pas avec notre questionnement. Nous ne voulions pas que notre propre vécu nous empêche de concevoir le vécu des autres individus, nous ne voulions également pas induire les réponses, ni même les qualificatifs employés par les individus que nous allions interroger.

Nous avons également participé à l'élaboration d'un projet de ruelle en assistant à la première rencontre de citoyens. Nous avons été informés de cette rencontre par le biais d'une personne de notre entourage habitant le coin, connaissant notre intérêt pour le sujet. Nous avons pu constater les faits significatifs qui ressortent, ainsi que les préoccupations majeures et les intérêts de ceux qui s'y présentent. Par la suite, nous nous sommes entretenus avec une des personnes habitant la ruelle dans laquelle nous avons assisté à la réunion, qui se présenta comme membre du comité à ce moment-là. Son aide fut précieuse pour comprendre le déroulement des faits et le déroulement des événements pour le futur de l'aménagement.

La photographie pourrait permettre au lecteur de mettre en contexte le vécu de la ruelle et de comprendre ce qui pousse les individus à s'investir ou non dans le projet. Nous trouvons primordial, afin de connaître au mieux notre sujet, de vivre un peu dans les ruelles, d'y passer du temps, de les photographier et d'assister à des événements qui s'y déroulent. D'une pierre deux coups, nos moments dans les ruelles afin d'y prendre des photos nous a permis de prendre part à cette culture si particulière de la vie montréalaise et de constater les usages qui sont faits dans ces ruelles selon les différentes saisons, à différents moments de la journée, en semaine, pendant les fins de semaines en observant les activités et la fréquence auxquelles elles se déroulent.

Afin d'illustrer notre propos et en support à notre dispositif méthodologique, nous prévoyons de comparer les ruelles vertes que nous étudions, à l'aide d'un reportage photographique effectué en deux saisons, selon la mesure du possible, en l'hiver ainsi qu'en l'été, permettant un rendu plus visuel à notre mémoire. Ce procédé permettrait de représenter au sein de ce mémoire les diverses fonctions des ruelles vertes selon les saisons et de mieux dresser la réalité de la vie dans les ruelles. Des photographies pourraient saisir quelles sont les fonctions privilégiées des ruelles selon les quartiers et les besoins des habitants et de montrer ce qu'ils y font. Dans la mesure où les ruelles reflètent l'idéal construit par les habitants, il sera plus aisé de constater par l'image de quels enjeux s'approprient les habitants. L'image contribue au savoir sociologique et permettent de communiquer sur le réel, les conditions de vie et de transmettre des émotions. Cette technique nous paraît originale en plus d'être une portée esthétique, créative et analytique puisque cela permettra au lecteur de mieux comprendre ce à quoi les ruelles répondent et quelles sont leurs fonctions selon les deux saisons. Pour ce qui est de l'arrondissement de Rosemont-La-Petite-Patrie, nous voulions au début de notre recherche en étudier les ruelles puisque le quartier est un précurseur en la matière et qu'ils y inaugurent en 2017 la centième ruelle: il y a une

forte demande pour ces projets auxquels l'arrondissement ne peut donner à toutes son accord. Nous avons cependant pu consulter le mémoire de maîtrise de Kelly (2014) sur les ruelles en général, qui posait son étude aux abords du quartier de Rosemont-la-Petite-Patrie. La chercheuse demandait à ses répondants de lui dessiner leur ruelle et dans une toute autre dynamique de recherche, nous avons décidé de faire de ce quartier notre témoin en matière de photographie.

De notre point de vue, la sociologie visuelle nous fournit des outils essentiels à l'analyse de notre sujet. L'espace urbain et social est doté de signes nous donnant des éléments sur la culture et les relations sociales qui les habitent. La façon dont la ruelle est investie par les habitants, les interactions qu'ils y ont et les éléments qui y sont intégrés nous donnent, en tant que chercheuse, une vision de la réalité sociale de la ruelle. Les formes d'aménagement de la ruelle représentent des marquages de l'espace social et peuvent être analysés en tant que données : elles sont sources d'informations pour notre objet d'étude.

La méthode visuelle en sociologie préconise de traiter l'image comme une donnée et comme un médium. La sociologie avec les images, expliquée par Fabio La Rocca (2007), permet d'utiliser l'image en tant qu'instrument pour la collecte des informations avec une recherche photographique sur le terrain. Il s'agit d'une forme d'observation participante dans laquelle, nous confrontons nos images avec nos hypothèses. La sociologie sur les images, en seconde phase, permet d'identifier les significations symboliques des images afin d'en raconter l'histoire, sans provoquer celle-ci, en attendant le temps parfait d'en capturer un moment particulier. La restitution des résultats, dernière phase, organise les informations sous forme de photographies, afin de pouvoir en visualiser les informations produites.

Nous avons la possibilité, au travers de cette méthode d'analyse, de faire ressortir la vision du monde qu'ont les citoyens habitant les ruelles, en recensant leurs modes d'expressions dans ce lieu. Les ruelles peuvent être aménagées de multiples façons et nous pouvons les analyser au travers de l'image. À nos lectures sur le sujet, nous soutenons que le changement de direction de l'urbanisme et l'implication citoyenne dans l'aménagement de leur quartier se réalisent au sein des ruelles vertes, dans laquelle la production d'images peut permettre la production de données et leur interprétation. L'image permet d'aider à la construction de la théorie et ainsi contribuer à la connaissance du monde social.

D'un point de vue méthodologique, un reportage photographique pose des problèmes. Comme repris par la sociologie visuelle, une photographie fixe un moment dans le temps et peut sous-entendre diverses interprétations possibles. Dans la mesure où le chercheur en sociologie se devra d'être neutre face à un phénomène, en dépit de son « encastrement social » (Caveng, 2011) l'intégration de photographies au sein du mémoire permettent néanmoins de représenter des interactions au moment où elles se sont produites. Il s'agit bien entendu de ne pas provoquer ces moments mais de pouvoir, au moyen d'un clic, capturer la vie quotidienne, les émotions. « Les photographies, comme tous les objets culturels, tirent leur sens du contexte » (Becker, 2001). Il nous semble que les images permettent de parler de la société au même titre que les mots : les images soutiennent la théorie. En cela, notre reportage photographique permettrait d'imager ce que nous rapporterons de nos entrevues passées avec les habitants. Les images, en tant que matériel, sont décodées contextuellement aux événements où elles seraient prises, elles justifient nos observations et imagent l'observation participante.

## CHAPITRE III

### LA SOCIOLOGIE DES VILLES ET L'ENVIRONNEMENT

Au sein de ce chapitre, nous allons passer en revue les enjeux contemporains qui régissent la ville et les solutions qui y sont apportées pour y répondre. Nous tenterons de distinguer comment les ruelles vertes peuvent apporter des réponses à ces divers enjeux. Sous la perspective de la transition écologique et de la participation citoyenne, nous discernerons les initiatives prises par les citoyens pour améliorer le sort de leur ruelle.

Dans la prochaine section, quelques pistes de réflexion seront explorées quant aux mesures prises dans les villes comme Montréal pour faire face aux défis posés par les effets de la pression économique et immobilière, en particulier celui de la gentrification, de la mobilité, de l'esprit de communauté et du lien social. Nous envisageons la participation citoyenne ainsi que la transition écologique dans la perspective de l'aménagement durable de l'espace urbain et verrons également quelques exemples d'améliorations de rues et d'allées dans le monde.

#### 3.1 Les enjeux de la ville durable

A l'ère du combat face aux changements climatiques, les villes établissent des mesures d'adaptation et d'atténuation afin que le milieu urbain puisse prospérer et permettre aux citoyens d'y résider dans de meilleures conditions de vie. La lutte contre la paupérisation, pour des milieux de vie sains et proches de la nature, pour une ville équitable, viable et durable sont autant de termes employés dans les plans de développements urbains. Le concept de ville durable est indispensable à notre époque où les enjeux écologiques, économiques et sociaux pèsent sur l'humanité. Un second concept, celui des villes-santé créé par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), vise à créer des espaces urbains qui favorisent la santé et le bien-être de ses habitants dans une optique de nouvelle dynamique de santé publique. Bien que les concepts de ville durable et de ville santé se rejoignent, la perspective de ce mémoire est celle de la ville durable car ce concept permet d'inclure la dimension participative de co-production des espaces urbains dans un contexte d'écocitoyenneté. La ville durable sous-entend un modèle, qui se devrait d'être reproductible à l'échelle internationale. Ce modèle encadre plusieurs champs, tel que la mobilité, les politiques contre les changements climatiques ainsi que les changements dans les modes de vie des citoyens. La diversité de ces champs multiplie les défis auxquels la ville durable doit répondre, comme le réchauffement climatique, l'effondrement de la biodiversité, l'épuisement des ressources naturelles et la montée des nuisances. Ces défis sont alimentés également par le risque que représente la croissance de la population dans le milieu urbain, qui tend à augmenter face au dépeuplement des campagnes.

Nous avons exploré ce que les villes expérimentent en matière de développement durable, afin de dessiner au mieux un portrait de la pensée écologique dans le milieu urbain. C'est à travers les plans de développement durable établis dans de nombreuses villes que nous avons pu trouver les lignes directrices des municipalités et apercevoir leur vision future de la ville. Par exemple, la municipalité de la ville de New-York, qui fêtera son 400ème anniversaire en 2024, s'emploie à devenir un

exemple reconnu mondialement: mère de la recherche contre les changements climatiques, considérant que ceux-ci, en entraînant la hausse des températures, la fonte des glaciers et donc l'augmentation des eaux, menacent la ville. La ville de New York joue sur plusieurs fronts et plusieurs plans ont été développés au cours des dernières années afin de lutter contre les changements climatiques dans divers secteurs tels que les bâtiments, l'énergie, les transports ou les déchets afin que tous les efforts soient combinés pour démontrer de son exemplarité.

Montréal, bien que touchée par les changements climatiques et cette lutte étant une partie du plan de développement durable de la municipalité, s'attarde aussi à rendre la ville équitable en la verdissant, en assurant l'accès à des quartiers durables et en favorisant une transition vers une économie circulaire, verte et responsable, ce qui témoigne d'autres problématiques qui sont prises en compte. Nous pouvons remarquer que les villes cherchent pour la plupart à faire preuve de leadership et de créativité. Ces signes démontrent la responsabilité des villes d'agir en tant qu'exemple pour les villes aux alentours, ainsi que pour leurs citoyens. Les villes ayant vocation à s'agrandir, la réappropriation du centre-ville fait partie des grandes lignes évoquées dans le plan notamment de la ville de Montréal, par diverses mesures favorisant les aménagements de quartiers accessibles à tous et durables notamment (Plan de développement durable de la ville de Montréal, 2016).

L'avènement de l'informatique et des technologies démontrent que le rapport humain envers la ville a lui aussi évolué et a entraîné des transformations dans la mobilité urbaine. Les individus se déplacent avec des appareils technologiques leur permettant d'être connectés, joignables, même lorsqu'ils sont mobiles. L'accès à un internet se révèle non plus être un privilège, mais quasiment un droit humain. Afin que le centre-ville se fasse plus attrayant, les citoyens doivent pouvoir y avoir accès facilement tout

en ayant accès à la majorité des services, à pied ou à vélo. Ainsi, le centre-ville de Montréal a étendu le réseau wifi public initialement disponible dans le Vieux-Port au Quartier des spectacles et au centre-ville depuis l'été 2017. Bien qu'encore difficilement accessible selon ce que nous avons personnellement constaté, de plus en plus de bornes d'accès sont mises en place et le réseau devrait s'améliorer dans le futur. À ce jour, 825 bornes équipent divers quartiers mais le centre-ville et le sud de l'île de Montréal sont ceux qui sont les mieux lotis. La Société des Transports de Montréal (STM) a également mis en place une application mobile gratuite, Transit, permettant aux usagers des transports collectifs de Montréal de connaître l'emplacement des bus en temps réel dans la ville.

Une proximité avec les espaces verts est de mise dans les plans de développements durables, ce qui souligne une volonté de réintégrer la nature là où elle n'avait plus sa place. Cette réintégration interroge des enjeux environnementaux, économiques et sociaux puisqu'ils permettent l'amélioration de la qualité de vie et de santé des habitants, réduisent les îlots de chaleur, améliorent la qualité de l'air et entretiennent la biodiversité. La végétalisation se fait des sols aux toits, tout en passant par les façades et les murs, en augmentant le nombre de parcs et en plantant des arbres dans les rues: les possibilités sont multiples et adaptables selon les villes.

Les ménages souhaitant s'établir recherchent plus aisément des lieux où les arbres sont présents, puisqu'ils favorisent une meilleure santé, sont propices à des lieux de rencontre et des activités sportives, incitant les déplacements à pieds et à bicyclette, chez les jeunes comme chez les adultes et tendent à rendre la ville plus sécuritaire. En santé mentale, comme le souligne un rapport de l'Institut national de santé publique du Québec, en se basant sur une étude néerlandaise (De Vries et collab., 2003), une plus grande proportion d'espaces verts à proximité du domicile est associée à des

scores plus faibles au *General Health Questionnaire*, qui mesure principalement la détresse psychologique. L'auteur du rapport, Stephen Vida (2011), affirme:

Bien qu'une plus grande détresse soit observée dans les milieux urbains, les impacts des espaces verts ont rendu l'effet de l'urbanisation non significatif, ce qui indique que la quantité d'espaces verts est plus fortement liée à la santé mentale que le niveau d'urbanisation.

L'auteur conclut son rapport sur les espaces verts urbains et la santé physique et mentale ainsi :

La présence d'espaces verts semble être associée à plusieurs effets significativement positifs sur l'environnement et sur la santé physique et mentale de la population. Les arbres réduisent les polluants, comme la poussière, l'ozone, et les métaux lourds. Les espaces verts réduisent aussi le bruit, la température locale et l'effet d'îlots de chaleur urbains. En outre, plusieurs études suggèrent que les espaces verts urbains sont associés à une meilleure santé auto-rapportée et diagnostiquée, un meilleur niveau d'activité physique, un moindre taux de mortalité, moins de symptômes psychologiques, moins d'anxiété, dépression et stress, et un niveau de cohérence sociale plus important. (Vida, 2011)

Les espaces d'une ville ont tous une fonction particulière destinée à certains types d'usages. Les concepts jusqu'ici appliqués, attribuent aux espaces des fonctions particulières. Le modèle culturaliste a fait son chemin en Angleterre en imaginant un milieu urbain à l'image du passé (Choay, 1970), où les usines et le côté "underground" font partie du décor. Tandis que le modèle progressiste vise quant à lui à se séparer du passé tout en reconnaissant l'irréductibilité du présent, dans un sentiment de modernité tel que l'aura Le Corbusier (Choay, 1970), qui contribuera au développement des logements collectifs. Cerdà, progressiste, s'efforça de classer, ranger et standardiser les espaces selon la nature du mouvement qu'ils vont y accueillir (Choay, 1970). Le modèle culturaliste, avec l'exemple des cités jardins d'Ebenezer Howard, a influencé les constructions urbanistiques et a contribué au développement des grandes périphéries urbaines, jonchées d'habitations semblables et entourées de grandes artères commerciales comme nous le connaissons en

Amérique du Nord, et de plus en plus en Europe, où les villages se vident au profit de quartiers neufs à proximité de centres commerciaux. Aujourd'hui ce modèle n'a plus sa place, il ne contribue pas au modèle de durabilité, à l'ère où les changements climatiques et où l'empreinte de l'être humain menacent la vie sur Terre.

Il existe à ce jour de nouvelles villes intelligentes, telle que Songdo en Corée du Sud par exemple, ville futuriste, écologique, où les bâtiments sont sous la certification LEED. Les déchets y sont traités de manière souterraine et recyclés au possible et le verdissement y est imposant puisque la ville compte 40% d'espaces verts (Labrecque, 2017). Le bémol actuel, c'est encore une ville expérimentale, pas nécessairement accessibles pour les ménages à revenus moyens pour les attirer et à plus d'une heure et demie en transports de la grande Séoul, où résident de nombreuses entreprises.

Ces modèles de villes "laboratoires" apprivoisent les inquiétudes que l'être humain peut avoir sur l'avenir du milieu urbain. Puisque le patrimoine urbain peut être mis à contribution pour améliorer la viabilité des villes, pourquoi ne pourrait-on pas appliquer de nouveaux modèles d'aménagement urbain qu'il s'agit d'une nouvelle ville, pour l'instant peu animée puisque celle-ci est dans les villes plus anciennes et restaurer ou du moins repenser les infrastructures existantes? En ce sens, comme l'indiquent Bailly et Bourdeau-Lepage (2011), il ne s'agit pas de trouver un nouveau modèle d'utilisation de l'espace urbain mais plutôt d'adapter celui d'aujourd'hui de manière que les externalités négatives qu'il génère se réduisent et permettent une amélioration de la qualité de vie des urbains. À nos yeux, le sujet que nous étudions, la ruelle verte, répond tout à fait à ce nouveau modèle de la vie en ville. Elle est un microcosme de ce que développent les villes dans leurs plans de développement durable.

Les plans de développement durables mettent en avant l'efficacité énergétique, les transports, mais proviennent d'une impulsion institutionnelle qui ne donne pas de procédures d'applications (Torres, 2002). Bien que la notion de développement durable soit ambiguë et difficile à interpréter, il n'en reste pas moins que dans un contexte d'aménagement urbain, il s'agit de concilier espaces verts, préservation de la nature et du patrimoine naturel avec des modes de vie urbains et des modèles d'occupation de l'espace en ville qui répondent de plus en plus à la notion de durabilité. Le développement durable a été défini en 1987 dans le rapport Brundtland par la Commission mondiale sur l'environnement et le développement de l'Organisation des Nations Unies.

Le développement durable est un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations suivantes à répondre à leurs propres besoins. Deux concepts sont inhérents à cette notion : le concept de « besoins », et plus particulièrement des besoins essentiels des plus démunis, à qui il convient d'accorder la plus grande priorité, et l'idée des limitations que l'état de nos techniques et de notre organisation sociale impose sur la capacité de l'environnement à répondre aux besoins actuels et à venir. (Rapport Brundtland, 1987)

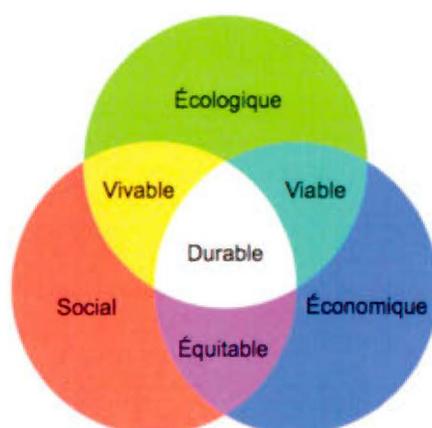


Figure 3.1 Schéma des trois dimensions du développement durable- Université Aix-Marseille

L'aspect social du développement durable (DD) est ce qui nous intéresse, notamment lorsqu'il s'agit de rendre à l'espace urbain sa qualité durable (Bailly et Bourdeau-Lepage, 2011). Un des principes du développement durable est celui du principe de responsabilité, qui note que chacun d'entre nous a la responsabilité d'agir comme d'une obligation morale à l'égard des êtres vivants et des générations futures. De ce point de vue, la participation citoyenne est essentielle dans la mise en place de plans de développement durable car elle témoigne d'un renouveau de l'action publique qui met en jeu d'importantes dynamiques sociales à l'intérieur des territoires urbains et qui répond à une demande des populations urbaines pour un environnement et un espace de vie sains.

### 3.2 Processus de gentrification liés à l'amélioration des milieux de vie

Les projets de rénovation urbaine et de revitalisation des quartiers populaires incluent de plus en plus souvent un pan de verdissement, qui, bien que nécessaire au bien-être social, physique et mental, tendent à attirer des ménages aisés. Il y a là un effet paradoxal : bien que ces projets soient destinés à améliorer la qualité de vie des tous les résidents, ils favorisent l'augmentation de la valeur des terrains et contribuent à pousser plus loin les résidents n'ayant pas les moyens financiers de vivre dans ces nouveaux espaces dits gentrifiés.

Au fil de nos lectures, nous avons pu souligner la présence accrue du terme d'éco-gentrification ou bien de gentrification verte dans divers médias au travers de billets

ou d'articles. Effectivement, Hélène Bélanger (2010) nous donne l'exemple concret de la revitalisation du canal Lachine à Montréal où la cohabitation entre gentrificateurs et gentrifiés est délicate: les "anciens" habitants ne se sentent pas à leur place parmi les nouveaux arrivants venus chercher un secteur résidentiel luxueux que les investisseurs privés ont contribué à revitaliser. Selon Anna Rouadjia (2017) qui a étudié le cas de la ville de Marseille sur la gestion des espaces verts, les différences de représentations de la nature en ville entre les décideurs publics et les habitants. La "naturalisation de la ville" servirait de justification pour le renouvellement urbain et à des fins de plus-value immobilière lorsque celle-ci est appropriée par les administrateurs.

Guillaume Montpetit (2010) évoque le lien entre l'augmentation des surfaces végétalisées et l'augmentation du prix des propriétés, sans nommer cet effet comme éco-gentrification ou gentrification verte. Les classes populaires ont, dans les villes, un accès plus restreint aux espaces verts. Celles-ci ont tendance à loger dans des quartiers plus bétonnés, où l'offre 'verte' est plus faible, en raison du lien de celle-ci avec la valeur foncière. Les possibilités financières en matière d'aménagement d'une municipalité varient en fonction de recettes fiscales qu'elle peut récolter : plus les ménages dans un quartier sont aisés, plus ils pourvoient leur municipalité en impôts, plus celle-ci a de ressources pour faire bénéficier les habitants de services de qualité et d'améliorer les espaces publics. L'accès aux espaces verts se fait de manière inégalitaire dans une ville et le 'vert' fait partie des aspects de ségrégation des villes. Sans nécessairement parler de projets de verdissement en tant que tels, l'abondance d'arbres autour des propriétés est liée à des prix de transactions plus élevés (Montpetit, 2010).

Une étude montre qu'une augmentation de 1 % du couvert arborescent dans le voisinage se traduit par une augmentation de 0,2 % de la valeur de la propriété, et qu'en moyenne des aménagements paysagers feraient augmenter la valeur d'une propriété de 7,7 % (Boucher et Fontaine, 2010). Enfin, une revue de littérature menée par la direction des Grands Parcs de la ville de Montréal en 2010 dégage un fait éloquent : les propriétés situées directement à côté ou à proximité des espaces verts (entre 30 et 180 mètres de distance) enregistrent un accroissement de leur valeur foncière variant de 5 à 20% selon le type de parcs, la disposition de la propriété, la localisation, le voisinage et la valeur intrinsèque de la propriété (Grands Parcs, 2010). La probabilité qu'un ménage soit situé près d'un parc ou d'un espace vert augmente à mesure que le revenu annuel du ménage augmente.

Selon Statistiques Canada, 79% des ménages ayant un revenu annuel total inférieur à 20 000 \$ habitent à proximité d'un parc ou d'un espace vert. Tandis qu'une proportion de 94 % des ménages dont le revenu annuel est de 150 000 \$ ou plus habitent à proximité d'un parc ou d'un espace vert (Grands Parcs, 2010). Il apparaît que les ménages les plus aisés sont les plus susceptibles d'habiter proche d'un espace vert. Les projets de verdissement des grandes villes sont donc largement susceptibles d'accroître les processus de gentrification dans les quartiers et nous amène un lien direct avec notre sujet.

Les ruelles vertes sont des projets citoyens ayant pour vocation principale le verdissement d'un lieu commun qui est la ruelle. La transformation du paysage urbain contribue à l'amélioration de nombreux aspects comme la réduction de l'effet d'îlot de chaleur, l'amélioration de la qualité de l'air, la captation de l'eau de pluie, la réduction des effets de ruissellement, l'augmentation la biodiversité végétale en plus des effets de renforcement du tissu social, du sentiment de sécurité et d'appartenance.

En l'absence d'espaces verts comme un parc, une ruelle verte attrayante peut générer une augmentation de la demande dans les quartiers où elles sont nombreuses. Celles-ci peuvent contribuer, en même temps qu'elles améliorent les conditions de vie des locaux, à une valorisation foncière progressive qui dans le temps, peut tendre à écartier les résidents locaux de ces quartiers. Cependant, ces améliorations résultent de l'implication citoyenne et restent différentes des grands projets de revitalisation menés par les villes, qui reverdissent parfois des quartiers de manière spectaculaire et radicale.

Nous avons l'exemple du projet de revitalisation du secteur de la station de métro Cartier, à Laval, cet espace est en retrait du centre-ville mais est un pôle important de passage. Le projet de la station Cartier entreprend de créer un lieu où les espaces verts seront valorisés, dans lequel l'usage des transports en commun sera facilité. De plus, il est question d'attirer les nouveaux résidents dans cet espace alliant services et commerces afin d'en faire un lieu de vie et non de transit. Si l'on suit la logique de la gentrification, plus la réussite des améliorations visant à verdir des quartiers populaires est grande, plus grand est le risque d'attirer des ménages et une vie commerciale aisée. Les quartiers gentrifiés deviennent plus attrayants du fait de leurs atouts esthétiques, leur convivialité et leur aspect sécuritaire et verti. Plus connu en Amérique du Nord, le projet de revitalisation de la High Line à New-York, peut aussi se nommer comme le symbole de la gentrification verte (Le Loet, 2014). Située dans la partie Sud-Ouest de l'île de Manhattan et d'une longueur d'environ 2,3 km, l'aménagement de cette ancienne voie ferrée en voie verte dans un quartier traditionnellement industriel a permis de revitaliser le quartier de Chelsea, délaissé et peu attrayant. Se vivifiant au fil des tronçons aménagés dû à la fréquentation accrue, le secteur aux alentours s'est vu être le lieu de nombreux projets. Or, les prix de l'immobilier se sont envolés en augmentant de 103% entre 2003 et 2011 (Le Loet, 2014). Bien que les phénomènes de gentrification ne soient pas ce sur quoi nous

allons orienter notre mémoire, ils peuvent permettre de comprendre les conflits de cohabitation au sein des ruelles, compte tenu des représentations et des modes d'appropriation des espaces publics différentes selon le statut socio-économique des individus.

### 3.3 Vers des formes de mobilités douces

La problématique de la mobilité dans le milieu urbain ressort dans tous les plans de développement durable que nous avons pu lire. Compte tenu de l'augmentation de la population urbaine, les individus amenés à utiliser les routes vont être de plus en plus nombreux. Cela engendre des enjeux de pollution dus aux automobiles, à la sécurité de tous les usagers quel que soit leur mode de transport et d'aménager l'espace afin que tous cohabitent. Cependant, la mobilité est différente du transport, elle désigne également les déplacements potentiels et donc les conditions spatiales, économiques et sociales qui permettent ou contraignent ces déplacements éventuels (Boucher et Fontaine, 2010). Nous abordons donc la mobilité comme les formes d'accès aux destinations et les capacités des citoyens pour s'y rendre.

En 2016, la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) dénombrait 952 528 véhicules en circulation dans l'agglomération de Montréal. En 2011, il était question de 899 221 véhicules (nous donnons ici des données de 2011 pour se référer à l'enquête nationale auprès des ménages qui date également de 2011)<sup>3</sup>. Dans le cas de Montréal, les problématiques de la mobilité résident dans la dépendance à l'automobile: par l'augmentation du nombre de véhicules utilisant les routes, les

---

<sup>3</sup> Statistiques Québec SAAQ., «Véhicules en circulation», (2018).

municipalités doivent développer des infrastructures conséquentes afin d'apaiser la circulation, permettre les stationnements ainsi que d'assurer la sécurité des usagers.

De plus, les usagers des transports publics connaissent eux aussi les surcharges, dans les bus comme dans le métro et toutes les destinations ne sont pas aisées à rejoindre, des correspondances de transport peuvent freiner les usagers des transports en commun à les utiliser et à préférer l'automobile.

*Tableau 3.1 Population de 15 ans et plus selon le mode de transport utilisé dans les déplacements domicile-lieu de travail*

|                           | Automobile, camion<br>Ou<br>fourgonnette<br>-<br>Conducteur | Automobile, camion<br>Ou<br>fourgonnette<br>- Passager | Transport en commun | À pieds | À Bicyclette | Autres |
|---------------------------|-------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|---------------------|---------|--------------|--------|
| Ville de Montréal         | 48,2                                                        | 2,9                                                    | 36,3                | 8,5     | 3,2          | 0,9    |
| Agglomération de Montréal | 50,9                                                        | 3,1                                                    | 34,1                | 8       | 2,9          | 1      |

Source : Statistique Canada, Enquête nationale auprès des ménages de 2011, Compilation de Montréal en statistiques, Ville de Montréal

Une des solutions pourrait être de rééquilibrer les priorités données aux divers modes de transport. Les efforts engagés par la municipalité pour l'offre de transport devraient être équitable pour chacun d'entre eux plutôt que d'être focalisée sur le tout à l'automobile ou le tout au vélo. La possibilité pour les usagers de choisir leur mode de transport plutôt que la contrainte d'en adopter un semble être une proposition logique aux enjeux de transport.

La ville de Londres souhaite par exemple favoriser l'utilisation de la bicyclette ou la marche à pied. Londres est desservie par de nombreux types de transports en commun: l'urbanisme et l'étalement de la ville font que les actions ne peuvent être les mêmes que dans la ville de Montréal, mais où le réseau cyclable se développe constamment, de même que les stations de recharge de batterie pour les voitures électriques. Les programmes des villes de Londres, New-York et Stockholm<sup>4</sup> considèrent important d'apporter un bien-être à leurs citoyens en les protégeant, dans leurs plans de développement durables, des nuisances sonores, visuelles et olfactives. Cette action vise à réduire la durée des travaux, à en limiter leurs impacts, ainsi qu'à préserver les quartiers résidentiels des désagréments routiers, polluants, industriels.

La ville de Montréal déploie dans son plan de développement durable de 2016-2020 quelques actions afin de déployer des formes de mobilités douces. Par exemple, la municipalité souhaite, d'ici 2020, Augmenter la part modale des déplacements à pied, à vélo ou en transport en commun en implantant 20 nouvelles rues piétonnes ou partagées, ajouter 270km de pistes cyclables afin d'atteindre d'ici 2020, 1000km de pistes cyclables ainsi qu'investir 100M\$ dans le réseau des transports collectifs. En rendant plus agréable et sécuritaire la marche à pied ou le cyclisme en ville, ou en améliorant l'offre de transports en commun, les citoyens pourraient préférer ces possibilités à l'utilisation de leur véhicule motorisé personnel. Également, les organismes partenaires de la ville prévoient d'inciter les déplacements en transports actifs et collectifs pour les employés en mettant en place des mesures telles que des incitatifs financiers. La ville aimerait d'ici 2020 disposer de 1000 bornes de recharge

---

<sup>4</sup> - Strategic plan for the city of London 2015-2019  
- The Stockholm Environment Programme 2012-2015  
- One New-York City

pour les véhicules électriques ainsi que Convertir 230 véhicules de la flotte de la Ville de Montréal au 100 % électrique. (Plan de développement durable de la ville de Montréal, 2016)

À titre de comparaison, la ville de Vancouver, dans son plan de développement durable (Vancouver, 2015), prévoit toute une partie liée aux transports verts et actifs, dans le but d'atteindre une part de 50% des citoyens utilisant les transports en commun, voyant à pieds ou à vélo d'ici 2020. Pour ce faire, la municipalité prévoit d'améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons, d'améliorer l'offre de transports dans les zones fréquentées ou encore de prévoir diverses infrastructures pour promouvoir l'utilisation de la bicyclette.

### 3.4 Le lien social et l'esprit de communauté

À Montréal, près de 19% de la population de 15 ans et plus vit seule.<sup>5</sup> Ce chiffre découle de l'individualité dans le milieu urbain, caractéristique de notre époque mais il n'est pas problématique dans le sens où tous les individus vivant seuls ne sont pas nécessairement isolés ou repliés sur eux-mêmes, cela peut résulter d'un choix personnel ou d'une circonstance de vie. Cependant, il peut être difficile pour les personnes âgées par exemple, pour qui le fait de vivre seul(e) peut engranger une véritable problématique, d'accéder aux transports en commun ou aller faire ses courses, qui dépendent aussi des saisons. L'immigration peut aussi être une raison d'isolement lors des premiers mois de l'arrivée.

---

<sup>5</sup>Statistiques Canada , Recensement de la population de 2016

Des lieux communs tels que les parcs ou les terrains de jeux sont des lieux propices aux rencontres de proximité entre le voisinage. Le lieu de la ruelle est également un lieu de proximité directe où les citoyens croisent directement leurs voisins, sans les côtoyer toutefois. Aux débuts du projet de la ruelle, le processus s'initie de manière individuelle. C'est lorsque les résidents de la ruelle sont approchés par d'autres résidents et qu'un noyau de résidents se forme que la participation citoyenne commence. En créant un comité de citoyens, prenant en main l'avenir de leur lieu commun, la participation citoyenne s'active. La prise d'initiative et la mise en commun des idées renforcent dès lors le lien social des résidents de la ruelle en les rapprochant les uns des autres

Le lien social dans les villes est un point qui ressort dans beaucoup de plans de développement, mais sous diverses formes. Certaines villes telles que Vancouver<sup>6</sup> ont pour objectif clair de fonder des organisations communautaires et des projets de voisinages. Il y est souligné l'importance de permettre aux citoyens l'accès à un espace vert à moins de 5 minutes de marche afin d'en faire un lieu de rencontres, d'autres encore promeuvent le mélange des fonctions des espaces verts, en combinant le passage des pistes cyclables dans les parcs, afin d'en faire des endroits agréables pour le vivre en ville. Montréal a beaucoup de projets de ruelles, projets qui sont d'initiative citoyenne. Ces projets visent à faire des ruelles des lieux sécuritaires, récréatifs, esthétiques, verts et parfois même nourriciers pour le voisinage. Les habitants des rues sont encouragés par des initiatives provenant de leur arrondissement, tel que Rosemont-la-Petite-Patrie, à planter des herbes aromatiques et

---

<sup>6</sup> City of Vancouver, «Greenest City, 2020 Action Plan», (2015)

à faire des minis potagers dans les carrés d'herbes devant leurs portes mais les plans d'aménagement des ruelles varient selon les quartiers selon les capacités et les moyens des résidents. Il est notable ici que la présence de cette action témoigne d'une volonté des villes de créer des quartiers où les individus vivent ensemble et se rencontrent afin de participer à des projets communs. Le fait de planter devant sa porte permettra potentiellement à un résident de croiser son voisin et d'entamer une discussion avec celui-ci. La concertation des efforts de quasi-inconnus pour la création d'un projet commun lors de l'aménagement d'une ruelle verte permet la création de liens. Chaque citoyen peut agir de manière individuelle, mais les possibilités se décuplent lorsque les idées sont échangées. Il s'agit d'un réseau qui ne reste pas nécessairement au sein de la ruelle mais qui s'étend aux ruelles voisines. L'aménagement d'une ruelle verte permet l'intervention et l'implication des citoyens dans des projets les concernant. Les ruelles vertes permettent aux citoyens d'exprimer leur créativité, de participer à un projet commun et d'apporter leur vision dans un projet commun.

### 3.5 La participation citoyenne et la transition écologique

Comme nous avons pu le constater, le phénomène des ruelles répond à une multitude d'enjeux auxquels les villes qui se veulent durables tentent de trouver une réponse. Du fait de leurs usages évolutifs à travers le temps, leurs fonctions s'adaptent aux préoccupations historiques. Afin d'aborder au mieux notre sujet au sein de ce mémoire, nous avons pensé qu'il serait judicieux de centrer notre étude autour de deux concepts principaux : celui de la participation citoyenne et celui de la transition écologique. Ces deux concepts sont étroitement liés dans notre sujet.

Nous avons souhaité nous attarder sur le concept de participation et ainsi, nous pouvons dire que celui-ci évolue à mesure que la littérature scientifique dans le domaine des sciences humaines et sociales abonde. Celui-ci désigne, de façon usuelle, la ou les manières possibles de mettre en œuvre l'idéal démocratique et le principe d'égalité des citoyens, en misant sur la nécessité que ceux des classes populaires puissent avoir un poids dans la prise de décision les concernant (Bresson, 2014). À partir de cette définition, plusieurs modèles se distinguent les uns des autres. Il existe trois différents idéaux typiques: celui de la participation comme action publique visant pour les institutions locales à développer des projets décidés par les pouvoirs élus, celui de la participation comme action collective, en référence aux luttes urbaines et aux mouvements sociaux des années 60-70 et enfin, la participation comme mobilisation mettant en symbiose chacun des décideurs, les professionnels et les pouvoirs politiques ainsi que le public, dans une idée de coproduction (Bresson, 2014). Nous pouvons considérer, en regard de nos différents auteurs et faits étudiés, que le phénomène des ruelles vertes est l'aboutissement d'une action publique, d'une action collective et d'une mobilisation. Bien que ces projets émergent d'une volonté citoyenne, ceux-ci sont financés par les arrondissements et donc par les instances publiques et politiques. Mais, celles-ci sont le résultat d'une mobilisation citoyenne qui implique une action collective.

Le concept de la participation citoyenne signifie un processus d'engagement obligatoire ou volontaire de personnes ordinaires, agissant seules ou au sein d'une organisation, en vue d'influer sur une décision portant sur les choix significatifs qui toucheront leur communauté, comme les manifestations, la participation électorale ou l'action collective (André *et al.*, 2012). Cependant, celui-ci se distingue du concept de participation publique car celle-ci implique de s'éloigner des pouvoirs décideurs, qui,

au travers de dispositifs de communication publics, consultent les citoyens afin qu'ils prennent part aux décisions.

De plus en plus de domaines et notamment l'urbanisme, interrogent les relations entre pouvoirs politiques, techniques et expertises, savoirs urbains et usages afin de démontrer l'utilité de la participation dans la résolution des enjeux (Bacqué et Gauthier, 2011). L'intégration de la dimension humaine dans l'urbanisme favorise un espace public vivant, sécuritaire et sain, où les individus se déplacent à pied, à vélo en s'occupant de l'espace urbain. L'amélioration des conditions de vie dans l'espace urbain est liée au développement de villes animées, sûres, durables et saines (Gehl, 2012). Ces enjeux sont liés et font partie de l'identité des ruelles vertes, mais ils témoignent également d'un nouveau paradigme du vivre en ville, où le modèle politique joue sur les possibilités des habitants d'intervenir, sous la forme de la participation citoyenne. La ville n'étant pas un espace figé, les pratiques des habitants lui donnent un mouvement, aussi bien que les politiques de la ville en matière d'aménagement. Lorsque nous passons en revue les réflexions théoriques sur le vivre en ville, nous pouvons comprendre que les besoins sociaux sont à la fois opposés et complémentaires, comme le souligne Henri Lefebvre. Ces besoins sociaux s'ajoutent à des besoins spécifiques fondamentaux dans la vie des humains, comme l'activité physique, créatrice, d'information et d'imaginaire. La ville se vit à travers les interactions des êtres qui l'habitent et de leurs activités. La construction d'un débat public autour des questions du vivre en ville était nécessaire afin de comprendre la question de la problématique urbaine et de définir le « droit à la ville » :

[...] ils comprennent le besoin de sécurité et celui d'ouverture, le besoin de certitude et le besoin d'aventure, celui d'organisation du travail et celui de jeu, les besoins de prévisibilité et d'imprévu, d'unité et de différence, d'isolement et de rencontre, d'échanges et d'investissements, d'indépendance (voire de

solitude) et de communication, d'immédiateté et de perspective à long terme. (Lefebvre, 1974)

En faisant une rétrospective vers le passé, nous retenons que la prise de conscience écologique dans le début des années 1960 a permis toute une tendance socio-culturelle, remettant en question les modes de vie et de consommation. La ville, jusqu'alors noyée par l'industrialisation, attirait les travailleurs dans des quartiers leur étant réservés et optimisés pour leurs rôles de consommateurs et de travailleurs. Comme le souligne Henri Lefebvre, l'habitant était alors soumis à une organisation de son quotidien, induit par l'habitat. En effet, les mouvements sociaux urbains soulèvent de vastes questions portant sur les questions urbaines et de l'environnement (Castells, 1981). En effet, depuis les années 1960, les mouvements urbains au sein de la ville de Montréal se sont développés afin de répondre à des enjeux relatifs au logement et à la rénovation urbaine. Comme le démontre Pierre Hamel (2006), les interventions ont glissé vers l'amélioration des conditions de vie, à la démocratisation de l'administration municipale ainsi que vers des enjeux sociaux, d'entraide, de la création de services communautaires et éducatifs. Leur rôle a été important dans les processus de production et de gestion de la ville et de ses principales composantes.

La place du développement durable dans les organisations ne peut être dissociée de l'évolution des valeurs humaines et sociales, de l'idée de démocratie, de l'essor des modèles de gestion dans les organisations de même que de l'évolution des communications dans la société comme à travers le monde. (Tremblay, 2011)

La participation citoyenne dans un projet tel que celui d'une ruelle verte est une idée de partage de pouvoir, survenu par la mobilisation des citoyens. Ceux-ci ont la possibilité de s'approprier l'espace dans lequel ils vivent afin de la transformer selon leurs besoins et leurs valeurs, en réponse à des enjeux de plus en plus préoccupants. « Le droit à la ville se manifeste comme forme supérieure des droits: droit à la liberté, à l'individualisation dans la socialisation, à l'habitat et à l'habiter. Le droit à l'œuvre (à

l'activité participante) et le droit à l'appropriation (bien distinct du droit à la propriété) s'impliquent dans le droit à la ville ». (Lefebvre, 1974)

La prise de conscience écologique a sous-entendu une responsabilisation collective. Le phénomène des ruelles vertes démontre que l'institution politique, détenant le pouvoir sur les aménagements, confère aux citoyens la possibilité de bâtir leur propre forme d'expression. Les ajouts de plantes, les matériaux utilisés, les usages de la ruelle une fois aménagée sont des caractéristiques de la morphologie urbaine. L'habitat, produit culturel (Hall, 1971) est façonné par ceux qui y vivent : les citoyens tissent leur propre lieu de vie à travers la ruelle, ils agissent collectivement et diffusent leur manière de vivre en ville. Les pratiques d'aménagement du territoire s'appuient de plus en plus sur les actions de participation citoyenne et sur le débat public, afin de remettre en question les modèles de planifications et d'intégrer les préoccupations des citoyens qui vivent dans l'espace urbain détenu par la ville, ce qui se réfère à notre troisième forme de participation citoyenne évoquée plus haut. Les savoirs des citoyens, inclus dans les pratiques d'aménagements, constituent un renversement du pouvoir scientifique et politique. Des travaux suggèrent la montée de l'usage des savoirs citoyens dans la réflexion au sein des débats, puisque le citoyen 'profane' vit une situation, il est capable de mettre en évidence les problèmes et à les identifier (Callon et al., 2014)

Bien que la ruelle n'appartienne pas aux citoyens, ils y vivent et peuvent penser son aménagement. Les politiques de la ville leur donnent la possibilité de s'approprier cet espace et donc, sous couvert du respect de conditions comme l'espace nécessaire au passage des pompiers ou le non déplacement des structures d'Hydro-Québec par exemple, de s'adonner à des pratiques urbaines dans les lieux spécifiques que sont les ruelles. Dans le processus décisionnel concernant la ruelle, les citoyens doivent se

mobiliser et communiquer entre eux et ensuite avec leur éco-quartier qui statuera sur la décision, afin d'aussi financer le projet. Il s'agit d'une coproduction entre l'éco-quartier ou l'organisme et le groupe de citoyens. C'est ce qui différencie une ruelle verte des années 2010, qui implique la participation citoyenne, d'une ruelle aménagée par la municipalité lors du programme Place au soleil, qui fut le fruit d'une action publique.

Les pratiques, telles que les jardins communautaires, qui se sont développés dans les villes du monde entier, tout comme les coopératives ouvrières ou même les entreprises partagées, le partage des automobiles ou les monnaies locales, ne sont que quelques exemples parmi les initiatives existantes. Le concept d'espace public urbain se réaffirme de manière identitaire à travers les pratiques des habitants, qui contreviennent aux pratiques usuelles promues par les logiques de la ville. D'après Michel Lussault (2009), la société est structurée spatialement, de sorte à ce que la lutte des places, en référence à la lutte des classes, redéfinisse les rapports entre les individus et les groupes sociaux. Les espaces sont ainsi le support d'enjeux du vivre en ville et peuvent être source de rapports conflictuels entre les acteurs. En s'appropriant un espace, au travers de leurs pratiques et de leurs usages, les individus expriment leur identité et peuvent déployer un sentiment d'attachement à leur quartier, comme faisant partie de leur habitat et dans lequel ils se reconnaissent.

Cependant, les enjeux ne sont pas tous préoccupants de la même manière pour tous les habitants. À l'arrivée de ceux n'ayant pas les mêmes pratiques, les usages différents de l'espace commun créent des tensions. D'après Hélène Boulanger, dans un article sur la gentrification et l'appropriation de l'espace public dans l'arrondissement Sud-Ouest de Montréal, l'arrivée de nouveaux habitants ayant des modes de vie différents et s'appropriant l'espace public a un impact sur le quotidien

des résidents habituels du secteur. Ceux-ci peuvent être insatisfaits des nouveaux modes de cohabitation dans les espaces publics. Selon l'étude de Schaller et Modan (2005), les différents groupes socio-économiques n'ont pas les mêmes attentes ni les mêmes représentations quant à cet espace et ont des usages et des formes d'appropriation différenciés. Le terme d'embourgeoisement, négativement connoté dans ce cas, évoque divers phénomènes tels que les déplacements de population, la modification de l'offre résidentielle et commerciale et l'évolution de l'identité d'un quartier (Journet, 2016). Selon une recherche effectuée dans le cadre d'un mémoire, rédigée par Ponce-Alvarez Hector (2003), les gentrificateurs du centre-ville de Montréal auraient des profils socio-économiques et sociogéographiques divers et variés. Ceux-ci recherchent toutefois de manière importante un accès à la verdure et se déplacent souvent en dehors du périmètre de leur habitat. Cependant, il y aurait une presque absence de sociabilité du voisinage bien que ces gentrificateurs soient tolérants vis à vis de la diversité sociale et face aux inconvénients engendrés par le fait de vivre au centre-ville.

Cependant, les réseaux associatifs, présents dans la vie de quartier, diversifiés dans leur champ d'intervention, sont le lieu d'apprentissages et d'exercices de la vie démocratique (Delorme, 2005). L'époque moderne dans laquelle nous vivons se définit par les modalités d'occupation de l'espace, selon la thèse soutenue par Michel Lussault (2009). Au travers de l'implication citoyenne, survenue par une mobilisation, les ruelles vertes sont des lieux de l'espace urbain où ceux qui y vivent participent à l'aménagement de leur lieu de vie et donc à celui de leur ville. Ceux-ci, soutenus par leur éco-quartier ainsi que par les politiques de la ville à cet égard, transforment le milieu urbain afin qu'ils se rapprochent de leur idéal. La mise en place des projets est cependant contrôlée puisque celle-ci doit être validée en ce qui concerne les ruelles vertes, compte tenu des budgets qui sont alloués mais aussi du nombre croissant de demandes. Au contraire, il existe un grand nombre d'initiatives

ne nécessitant pas de validation par les éco-quartiers. Ces initiatives résultent de la participation citoyenne et d'une mobilisation vis-à-vis de l'environnement, dans le cas où les projets de ruelles vertes en tant que telles ne puissent voir le jour.

La notion de transition est appliquée dès les débuts de la sociologie, afin d'aborder un état en changement au sein d'un processus visant à atteindre un autre état, censé être meilleur. Cette notion est utilisée dans les discours sociologiques destinés à comprendre l'état de la société en mouvance. Le terme de transition écologique est apparu ces dernières années, amené par les luttes de plus en plus nombreuses pour un monde plus sain, écologique et solidaire. Pierre angulaire dans notre sujet de mémoire, la transition écologique fut expérimentée premièrement de manière concrète par Rob Hopkins (2010), professeur britannique de permaculture. Guidé par des idées de changer le comportement des humains, celui-ci cofonde à Totnes, en Grande-Bretagne en 2006, la première ville en transition au monde où sont expérimentées des pratiques et des principes visant à travailler sur les problématiques de résilience locale, d'économie circulaire et de diminution des émissions de CO<sub>2</sub>. Ces pratiques sont destinées à lutter contre les problèmes alimentaires, écologiques, sociaux et financiers à une époque où la crise environnementale et économique pèse sur les sociétés. Dans une idée de limiter l'étalement urbain et d'améliorer la qualité de vie, la question de la transition écologique dans les villes s'est développée.

Il s'agit d'adopter un mode de vie soutenable dans le milieu urbain et dans tous les domaines : les transports, l'habitat, la pollution, les déchets. De là est né le réseau des villes en transition, mouvement social regroupant aujourd'hui des centaines d'initiatives et dont les principes découlent du concept de transition écologique originel, où des groupes partagent leurs moyens de transition au sein des villes impliquant une communauté dans un but d'assurer la résilience en milieu urbain. La transition implique de trouver des moyens de réduire la consommation d'énergie tout

en relocalisant l'économie à travers le développement de l'agriculture urbaine, de propager l'utilisation des transports en commun et propres, des énergies renouvelables et du recyclage. Cela peut aussi être toute autre initiative ludique et éducative, respectueuse de l'environnement et favorisant les interactions sociales pour un aménagement urbain étant axé sur la santé, la sécurité alimentaire et le développement économique des personnes. Il s'agit de prendre conscience des limites de la nature tout en étant en synergie totale avec celle-ci: cette transition ne se fait pas sans une refonte des liens sociaux impliquant le partage, les monnaies locales, la solidarité, la démocratie citoyenne, la justice sociale ou même l'échange de biens et de services. Dans l'idée qu'une ruelle verte est optimale, celle-ci répond, dans sa construction, à de nombreux enjeux cités précédemment puisqu'il s'agit d'une mobilisation, à vocation premièrement écologique, compte tenu de ce critère nécessaire à l'acceptation du projet par les arrondissements de la ville de Montréal, et ce, de manière communautaire vouée à partager. Comme les villes en transition, les projets de ruelles vertes agissent elles aussi en réseau: elles sont plus de 300 à ce jour sur l'île de Montréal et concilient les mêmes bases du vivre ensemble de manière plus écologique, saine et locale. Les idées des unes sont celles des autres et ainsi, les initiateurs de ces projets échangent sur leurs expériences, les partagent et donnent l'envie à d'autres de se lancer dans les mêmes types de projets.

À Montréal, nous avons l'exemple du quartier Villeray, qui fait partie du réseau de villes en transition. Notre quotidien est devenu cosmopolitique (Beck, 2006). Les réseaux sont tels que le monde entier sait ce qui est en train de se passer à l'autre bout de la planète. Le concept utilisé par Beck sous-entend que les risques liés aux catastrophes ne se vivent plus de manière nationale mais internationale. Les risques se vivant à une échelle plus large que celui du territoire du pays, le monde entier est sensibilisé aux questions écologiques, économiques et sociales et les individus partagent leurs expériences et leurs idées afin de tenter de mieux vivre avec les

risques globaux que nous connaissons (Beck, 2006). Le concept de transition écologique que nous étudions est intéressant en ce sens puisqu'il est comparable à de nombreux mouvements communautaires existants à travers le globe, répondant à des préoccupations communes aux êtres humains. Cependant, le mouvement des villes en transition est original en comparaison aux mouvements écologistes et sociaux existants puisque celui-ci vise à entrevoir l'avenir de manière optimiste et à s'organiser en réponse aux crises que nous vivons dans nos sociétés.

Mattern (2015) nous dit d'ailleurs à ce sujet que « parler de «transition» suppose en général qu'un processus est d'ores et déjà engagé qui rompt de manière définitive avec les caractéristiques du passé, et nous emmène vers un avenir inéluctable généralement considéré comme radieux ». De plus, le concept de transition implique une démarche qui vise vers un cheminement des comportements individuels mais aussi de conscientisation collective qui se traduit par des projets communs tel le verdissement des ruelles. Ceci dit, selon Laigle (2013) la portée sociétale des actions menées localement tend à « avoir une influence au-delà des réalisations concrètes » et les démarches de transition peuvent avoir un pouvoir de mobilisation des citoyens au-delà de la communauté d'appartenance du territoire.

De plus, ce mouvement est communautaire dans son ensemble et invoque un partage des idées et des initiatives qui se font au quatre coins du monde: ce sont les citoyens, au travers de leurs gestes, qui contribuent au changement. Ce mouvement social est coordonné et artisanal, de plus il ne se construit pas par les instances politiques. Au lieu de vivre les risques comme une fatalité, les citoyens ont la possibilité d'appliquer des solutions conséquentes aux problèmes connus. Les citoyens sont les acteurs et non plus les spectateurs: leur rôle s'inverse et ils se retrouvent ainsi dans l'action au travers d'un processus réflexif.

La transition écologique implique un souhait d'organisation communautaire et d'ordre écologique. Le quartier de Montréal, Villeray, dont nous prenons exemple, s'intéresse à l'agriculture urbaine. Elle est une pratique évoquant la combinaison des enjeux agricoles dans l'aménagement du milieu urbain. À Montréal, le cas des fermes Lufa est à l'image de ce type de projets. Cette entreprise a le plus grand réseau de distribution en circuits courts de produits locaux à Montréal. Elle a établi un nom qui a du poids dans le domaine alimentaire, auquel les consommateurs et les producteurs locaux font confiance, les produits de producteurs locaux étant vendus par l'intermédiaire des fermes Lufa. L'entreprise propose des aliments produits en milieu urbain, la nourriture étant cultivée sur les toits d'immeubles de la ville. De par son succès, ce projet démontre des possibilités d'introduire les pratiques agricoles au sein du milieu urbain en limitant son étalement ainsi que de l'attrait du public pour ce genre d'initiatives. Ce projet, bien qu'entrepreneurial, peut être adapté à moindre échelle au sein de la ville.

L'alternative agricole urbaine vaut donc surtout par sa dimension sociale et économique, pour autant que le projet soit agri-urbain (à la fois économique, récréatif, résidentiel, pédagogique, écologique, etc.) et non seulement agricole; parce qu'également le coût de la création et de l'entretien des espaces verts, traditionnels, devient trop élevé pour la collectivité, même si les pratiques de jardinage sont pourvoyeuses d'emplois non ou peu spécialisés. (Donadieu, 2003)

Beaucoup d'initiatives peuvent être qualifiées comme relevant de l'agriculture urbaine. Selon le site internet de l'agriculture urbaine à Montréal, au 1er décembre 2016, il y aurait un total de 135 hectares d'initiatives d'agriculture urbaines à Montréal. En Amérique du Nord notamment, nous pouvons appréhender une réintroduction croissante de l'agriculture urbaine dans l'espace physique (jardins

partagés, mini-potagers sur les balcons, apiculture sur les toits, fermes urbaines, etc.) (Kebir et Barraqué, 2014). Les projets d'AU comprennent les jardins communautaires et collectifs, les réintroductions de troupeaux ou de ruches au sein des quartiers, les plantations dans les carrés de terres sur les trottoirs ou sur les balcons. Concernant nos ruelles vertes, celles-ci arborent pour la majorité des plantations, augmentent la surface végétalisée et surtout des pratiques relevant de l'agriculture urbaine mais tous les riverains participant à la ruelle ne souhaitent pas nécessairement investir du temps dans des projets de verdissement. Cependant, la volonté d'une partie d'entre eux de s'y investir témoigne d'un processus réflexif et d'une remise en question des modes de vie, qui, au moyen de la mise en commun d'efforts et de connaissances échangées permet le changement, ce qui s'inscrit dans le processus de transition écologique.

Selon Duchemin (2010), l'agriculture urbaine, considérée comme encore marginale ou comme activité temporaire, contribue à améliorer la situation économique ainsi que la santé des familles pauvres et vulnérables. L'agriculture urbaine multifonctionnelle est un projet audacieux surtout s'il permet des finalités économiques au travers du vivre ensemble (Donadieu, 2003). L'exemple des ruelles montre un investissement communautaire, qui peut être la principale raison pour laquelle les individus s'investissent ensemble dans ces projets, afin de répondre à des enjeux sociaux et de santé, compte tenu du fait que les plantations qui y sont faites ne permettent pas un revenu aux personnes qui y investissent du temps. C'est le lien social qui est valorisé dans l'appropriation d'un lieu commun, puisqu'il en résulte un resserrement des liens avec entre les habitants de la ruelle investissant les lieux.

La transition écologique sous-entend une introduction de verdure dans le milieu urbain. Un des défis de l'écologie urbaine est de favoriser une continuité de la biodiversité dans l'espace urbain, au moyen de parcs, d'espaces verts, de bordures

verdies et de plantations autour de là où les routes et les infrastructures ont été construites. Parallèlement, le rôle auparavant attribué à l'espace vert comme équipement de l'espace urbain (Merlin et Choay, 2009) intégré dans l'urbanisme pour des questions hygiénistes et esthétiques, tend à devenir multifonctionnel. L'écologie urbaine répond à de nombreux enjeux comme la santé, le lien social, les fonctions nourricières, de qualité de l'air, de pollution lumineuse, la préservation de la biodiversité, où l'espace vert n'a plus un seul et unique attribut mais est considéré comme un écosystème (Mehdi *et al.*, 2012). Les villes ont commencé à réintégrer les espaces verts au sein de l'espace urbain, en favorisant des démarches promouvant les surfaces végétalisées. Le combat pour 'réparer la nature' intègre dorénavant d'autres acteurs, il s'agit du combat de tous et plus seulement des spécialistes, qui donnent visibilité au phénomène de dégradation de l'environnement depuis plus d'un siècle (Dubost et Lizet, 2003).

Aujourd'hui, il existe de nombreuses adaptations de l'écologie urbaine et dans divers domaines, notamment en architecture, où toutes les surfaces d'un bâtiment peuvent à présent être le lieu d'un verdissement. Il s'agit de voir la ville comme une sphère, où les espaces verts sont en continuité, du sol jusqu'aux toits, passant par-dessus les infrastructures et s'y intégrant, dans une idée où les ressources ne sont pas nécessairement renouvelables et suscitent de nouvelles initiatives (Dubost et Lizet, 2003). C'est en cela que nous nous demandons si les ruelles, investies par le sol mais aussi sur les façades et les murs, ne seraient-elles pas un symbole de la transition écologique dans les villes, puisque dans certains cas, celles-ci sont verdies, aménagées afin d'en faire de véritables mini-forêts au sein de la ville.

On peut saisir la ville comme un tout, avec ses multiples boucles, ses interrelations complexes, ses seuils, ses émergences, son métabolisme. Elle suggère, par l'association des termes, qu'il est possible de tenir ensemble des dimensions jusque-là perçues comme difficilement compatibles : le

biologique et le social, la nature et l'urbain, la protection et le développement.  
(Berdoulay et Soubeyran, 2002)

### 3.6 L'amélioration des rues, allées et ruelles à travers le monde

À travers la lecture des plans de développement durable de diverses villes Nord-Américaines ainsi que des villes Européennes, nous avons pu faire le lien entre les différents aspects qui nous semblaient révélateurs d'un nouveau paradigme du vivre en ville. Dans la mesure où les questions de lien social, les problématiques urbaines et l'écologie nous intéressent, nous avons cherché quelles pourraient être les initiatives citoyennes se trouvant dans ce contexte. C'est en parcourant le Plateau-Mont-Royal et Rosemont-la-petite-patrie à bicyclette que nous avons remarqué la présence de ruelles ornées à leur entrée de panneaux les qualifiant ainsi de ruelles vertes. Parfois littéralement vertes, ornées de bacs à fleurs, boisées et recouvertes d'une pelouse verdoyante, d'autres fois combinant fresques sur les murs et bancs en bois. Ainsi, les ruelles vertes nous semblent être une alternative en miroir aux actions menées par les villes et développées dans leurs plans.

Au cours de nos recherches, nous avons pu constater que de nombreuses villes, à travers le monde, suivaient l'idée du vivre en ville verte. À cet instar, plusieurs initiatives ressemblent à celles des ruelles vertes de Montréal. Par exemple, il existe à Toronto le projet des 'Laneways', qui consiste à favoriser la réappropriation des allées sous diverses formes, en permettant le travail conjoint des résidents, des entreprises locales et des partenaires municipaux. Une allée peut être réaménagée en

artère cycliste, en allée verte, en espace artistique pour les graffeurs ou revitalisée de manière à ce que l'espace soit amélioré, devienne agréable et convivial pour les riverains.

Au-delà de Toronto, divers programmes de revitalisation d'allées ont été mis en place au fil des ans. À Brisbane, en Australie, les allées ont été réinventées de sorte à ce qu'elles soient un espace artistique, lieu de rencontre des individus, promu par l'extension des terrasses des bars et des restaurants, orné d'art permanent et temporaire améliorant l'aspect de ces lieux.

À Los Angeles, les projets d'aménagements des allées ont pour vocation d'améliorer l'attrait de ces espaces en s'attaquant aux problèmes des tempêtes, des débris et des espaces verts pour les ménages à faibles revenus. Pour ce faire, les allées sont verdies et accessorisées afin d'apporter un brin de solution à ces problèmes. À Baltimore, tout d'abord en réponse à la criminalité, aux usages de drogues et à la saleté, divers programmes de verdissement se sont succédés dans les allées résidentielles. Le 'AlleyMakeover Program', a permis aux communautés de se resserrer et de s'allier pour nettoyer et de peindre leurs allées au sol. Le programme 'Blue Alley', quant à lui, a permis d'installer des pavées perméables afin de lutter contre les inondations.

En France, il existe un observatoire des villes vertes, qui recense les activités, les initiatives et les programmes de verdissement promus par les villes françaises, tout en associant ces informations à de nombreuses statistiques et chiffres synthétisant les bienfaits de la verdure en ville. Selon l'observatoire des villes vertes, les espaces verts urbains promeuvent la santé publique. En terme de prévention, vivre à proximité d'un espace vert permettrait de réduire la prévalence de certaines maladies, telles que les

troubles de l'anxiété (-31%), l'asthme (-23%), les migraines (-15%) ou les douleurs au dos (-34%), puisque cette proximité favorise trois fois plus l'activité physique.

De manière plus détaillée, un cabinet d'études économiques et de conseil pour le secteur public et les entreprises, ASTERES (2016), a publié un compte rendu sur les espaces verts urbains comme lieux de santé publique et vecteurs d'activité économique. Selon ce même rapport:

Plusieurs études ont identifié une relation positive entre l'état de santé déclaré par les citoyens et la proximité de leur logement avec des espaces verts. (...) Plusieurs études nationales de premier plan ont ainsi pu identifier une relation entre espaces verts et santé significativement plus forte chez certaines populations, comme les personnes âgées, les femmes au foyer et les individus de catégorie sociale modeste ; ce qui peut s'expliquer par le fait que les ménages modestes jouissent moins souvent d'un jardin privatif que les ménages plus aisés. Les espaces verts municipaux contribueraient ainsi à promouvoir une équité sociale en matière de santé.(ASTERES, 2016)

Le prochain chapitre s'adonnera à détailler les résultats des données de notre recherche tout en y incluant quelques photographies permettant d'imager les propos des participants. Nous passerons en revue notamment nos résultats en relevant les effets de la transition écologique et de la participation citoyenne. Nous aborderons également les conflits qui se trament dans la ruelle, les mobilités des usagers et le bien-être citoyen.

## CHAPITRE IV

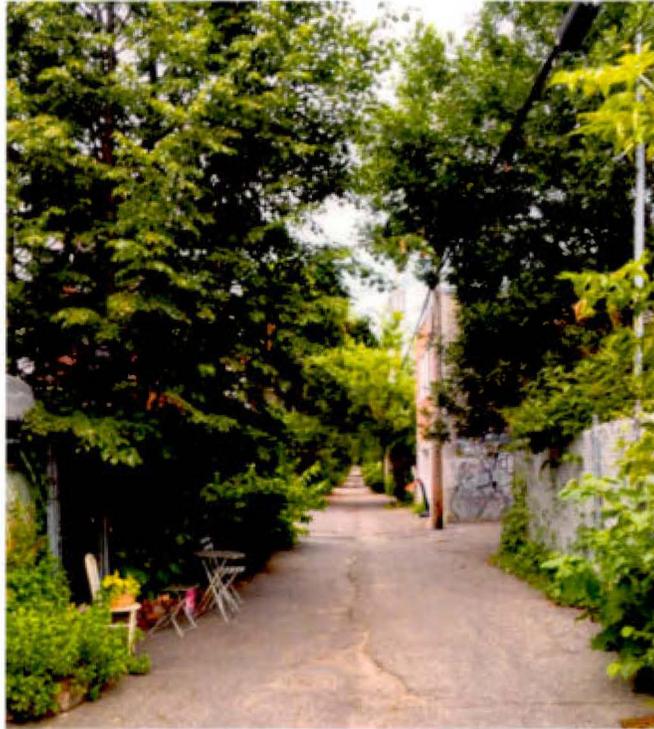
### ANALYSE DES DONNÉES SUR LES RUELLES VERTES

#### 4.1 La transition écologique

Dans cette section, nous allons passer en revue les résultats de notre recherche avec nos participants. Nous avons abordé avec eux quelques sujets relevant de l'écologie ou entre autre de l'environnement. Ce qui ressort de nos entretiens semi-directifs sera déplié en trois parties: les préoccupations environnementales des citoyens, l'agriculture urbaine et la biodiversité dans les ruelles vertes.

##### 4.1.1 Les préoccupations environnementales

Dans nos entretiens, nous avons orienté la discussion avec la question : *Selon vous, pensez-vous qu'une ruelle verte contribue à protéger l'environnement?* Les réponses que nous avons obtenues seront mises en relation dans cette partie directement liée à la question.



*Figure 4.1 Photo de la ruelle Saint-Zotique lors de l'été 2017, feuillue et verdie*

Sur nos quinze répondants, cinq d'entre eux affirment qu'ils n'établissent pas de lien véritable entre l'environnement et la ruelle verte. La question était : pensez-vous qu'une ruelle verte contribue à protéger l'environnement ? Cependant, nous nous sommes rendu compte de la polysémie de ce mot. Certains de nos répondants nous ont parlé de l'environnement en lien avec la qualité de vie, mais ont réfuté le lien écologique avec la ruelle verte. D'après les commentaires suivants, il est clair que la notion d'environnement peut avoir un sens négatif et positif:

[...] tout ce que l'on fait c'est de limiter les dégâts, ce n'est pas le mieux que l'on puisse faire mais je pense que c'est une transition nécessaire de rapporter la nature dans la ville. L'environnement c'est un leurre pour moi.(R13)

J'ai la conscience écologique, je fais du vélo, je sais ce qu'est un îlot de chaleur, mais beaucoup ont des voitures, n'ont pas cette conscience-là. [La ruelle] C'est une application citoyenne dans le milieu urbain, c'est un prétexte, ce que l'on veut c'est améliorer son environnement.(R15)

Ces répondants revendiquent les bienfaits sociaux et identitaires de la ruelle verte, ainsi que l'implication citoyenne permise par l'appropriation de ce lieu, mais précisent que c'est un effet induit de manière minime. Le côté écologique de la ruelle, pour certains de nos répondants, semble être un but commun qui rassemble les citoyens.

Le but c'est de l'appivoiser, de s'investir avec tous les voisins, que tu rencontres.(R15)

Un de nos répondants pense, quant à lui, que la verdure est détériorée du fait de la présence des enfants, bien que pour celui-ci, la ruelle soit l'endroit le plus propice pour les enfants.

Il y a des ruelles vertes vraiment belles, mais celle-ci est abandonnée, personne ne s'en occupe vraiment. Et puis, les enfants qui jouent détruisent les plantes avec leurs ballons, ce n'est pas grave mais ce n'est pas vraiment une ruelle verte si elle n'est pas verte. Je comprends que les parents préfèrent voir leurs enfants dans la ruelle, plutôt qu'ils ne traversent la route pour aller au terrain de jeux.(R1)

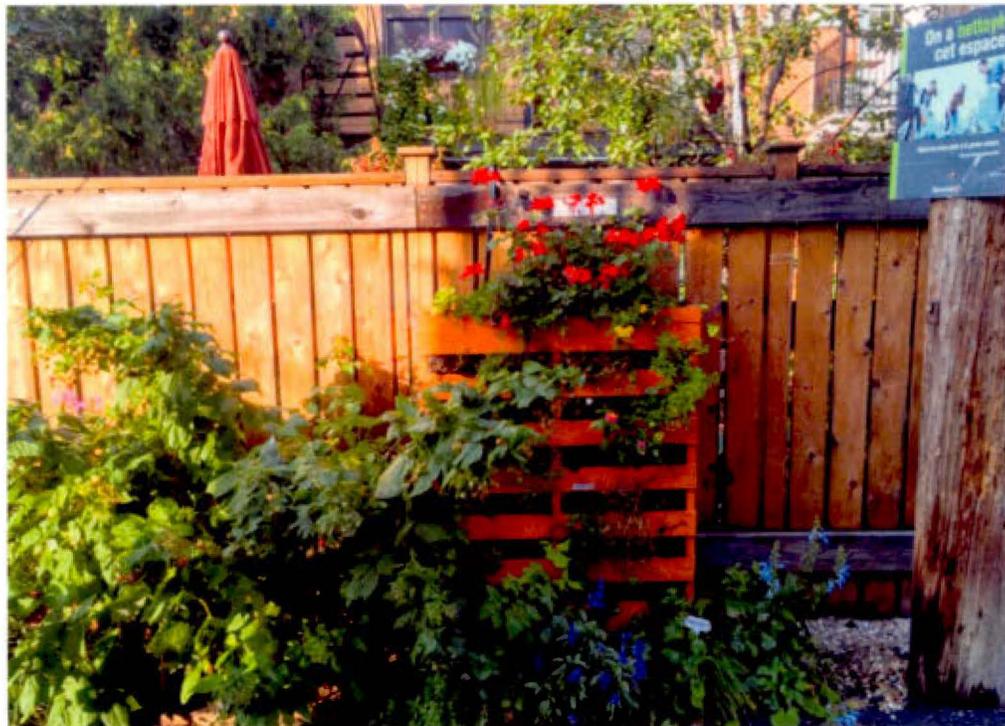
En revanche, nous avons des répondants qui y voient un effet non négligeable, du fait de la verdure et de la déminéralisation, ils constatent une amélioration du ressenti de la chaleur.

J'ai remarqué quelque chose de flagrant cet été, je ne sais pas si la ruelle a un effet là-dessus mais parfois, je déjeunais dans mon jardin, j'étais bien j'avais frais, puis je sortais par la porte donnant sur la rue et je ressentais une différence de température énorme avec celle de mon jardin, côté ruelle. La nôtre est quand même relativement bien verdie, du moins il y a des arbres et des plantations un peu partout.(R2)

Moins il y a d'asphalte, mieux c'est, surtout au niveau des îlots de chaleur on a intérêt à ne pas avoir des sols imperméables. Plus on plante de choses mieux c'est. Cela incite au transport actif, on finit une course à pieds lorsqu'on sort dans la ruelle.(R12)

La mixité de nos répondants nous a permis de nous assurer d'un fait : bien que parfois investis activement dans les projets de ruelles vertes, certains d'entre eux n'associent pas nécessairement celle-ci à un bienfait pour l'environnement. Parmi eux, nous avons eu deux membres de comité de ruelle utilisant les mots prétexte et leurre. Selon ces répondants, la ruelle permet la transition d'un retour de la vie de campagne en milieu urbain. Le verdissement, but commun dans lequel se lancent les citoyens d'une ruelle, l'envisagent d'une manière commune et se reposent sur ce but commun pour créer des liens.

#### 4.1.2 L'agriculture urbaine



*Figure 4.2 Dispositif d'agriculture urbaine permettant le partage et le libre-service dans la ruelle Saint-Zotique durant l'été 2017. Nous distinguons également le panneau signifiant que l'espace de la ruelle a été nettoyé.*

Le cœur du projet des ruelles vertes est d'intensifier le rapport à la nature et de permettre aux habitants de planter des fleurs et autres plantes comestibles. Dans nos entretiens, nous avons relevé la présence d'éléments allant en ce sens. Huit de nos répondants ont abordé les plantations de comestibles. Comme R2 nous rapporte :

Oui définitivement, je ne serais jamais autant sortie dans ma ruelle cet été si je n'avais pas su qu'il y avait des framboises en 'libre-service' au bout de la ruelle. J'ai déjà aussi pioché dans les herbes aromatiques laissées à disposition.

Dans les initiateurs du projet de la ruelle verte, nous pouvons aussi nous rendre compte que l'ajout de plantes était un moyen commun pour les résidents de se rencontrer, c'est à dire que par le jardinage, occupation commune pour la réalisation du projet, les individus se sont rencontrés dans la ruelle et ont communément planté dans leurs plates-bandes devant chez eux, ou dans les espaces communs. R12 remarque que :

De l'agriculture urbaine, le premier produit c'est le lien social, on n'a pas produit tant que ça, mais on s'est connu entre nous, on est au courant des projets de la ville par exemple car on met en commun tous nos bouts de connaissances.

De même, R13 pense que le but :

[...] C'est de générer quelque chose, de créer quelque chose."R14 y voit un côté éducatif: "J'aimerais vraiment impliquer les enfants, qu'ils participent, leur apprendre à reconnaître les fruits et légumes, à planter avec nous.

L'agriculture urbaine semble, en plus du fait d'avoir de la nourriture à proximité qui favorise les sorties extérieures tout en favorisant le bien-être mental et physique comme discuté plus haut, apporter du lien social aux citoyens, qui apprivoisent leur lieu communément.

### 4.1.3 La biodiversité



*Figure 4.3 Photo prise à l'été 2017 dans la ruelle saint-Zotique et dans la ruelle du carré Casgrain*

La ruelle, de par sa distance avec la circulation routière, est le lieu où vivent aussi les animaux. Nous relatons au cours de nos entretiens avec les citoyens, que pour 6 d'entre eux, les chats sont ceux qui sont le plus souvent dans la ruelle. L'été, il n'est pas rare de croiser quelques chats dans une même ruelle, laissés à l'extérieur par leurs propriétaires. Quelques fois, ceux-ci sont sauvages voire abandonnés et vivent uniquement à l'extérieur au cours de la belle saison. L'hiver arrivant, ils se réfugient où ils peuvent et sont parfois abrités chez des habitants. Dans les deux ruelles que nous avons étudiées et où nous avons discuté avec des habitants, on nous a relaté la présence d'une dame dont le rôle qu'elle s'attribue est de s'occuper des chats. Nous l'avons nous-même croisée à plusieurs reprises dans notre ruelle verte. Celle-ci fait partie de la SPCA et s'occupe de nourrir les chats abandonnés dans la ruelle, ainsi que de procéder à leur stérilisation. Elle les connaît très bien. La présence de cette personne a été abordée à trois reprises parmi nos participants à notre étude.

[...] il y avait l'initiative de la SPCA, de nourrir et de faire opérer les chats du quartier, il y a une dame qui passe et porte un brassard, mais elle a eu beaucoup de problèmes, les gens ne le comprennent pas et la prennent pour une folle aux chats.(R15)

Un autre répondant affirme:

[...] on parle un petit peu dehors, et aussi les passants qui cherchent de l'interaction, comme la dame qui nourrit tous les chats du quartier et me raconte leur vie. C'est drôle d'ailleurs, elle les connaît tous.(R2)

Également, quatre de nos participants nous ont révélé, à la question " Qui utilise, selon vous, le plus la ruelle verte?", que ce sont aussi les chats qui l'utilisent aussi beaucoup. La ruelle est aussi l'endroit sécuritaire de prédilection où laisser sortir son chat, loin des automobiles: "c'est bien quand tu as un animal, il peut sortir, Il n'y a pas de route, pas de voitures..."(R5).

Les propriétaires de chiens aiment aussi passer par la ruelle pour la sortie journalière de leur chien. Deux de nos participants nous ont signifié croiser de temps à autre des citoyens promenant leurs chiens dans la ruelle. Bien que les chiens ne soient pas présents seuls dans la ruelle, ils donnent l'occasion à leur maître de s'y promener. En revanche, nous avons eu, aux débuts de notre recherche, un contact avec Nouha Dhahri, chargée de projet "Ruelles Vertes" dans Notre-Dame-de-Grâce qui nous avait appris que le sujet sensible des ruelles de cet arrondissement était, au contraire de Rosemont-la-Petite-Patrie, celui des excréments de chiens. Pour notre part, nous voyons peu de chiens dans notre quartier et n'avons jamais été incommodé par ce problème. Aucun de nos répondants a abordé avec nous le problème des 'cacas de chiens' mais plutôt celui des 'cacas de chats' comme en témoigne ce répondant :

[...] certains trouvaient ridicules que l'on ait des plates-bandes avec autant de chats errants dans la rue qui allaient faire caca et nous empêcher de manger ce que l'on avait planté.(R15)

Au cours de l'été, nous avons aperçu à plusieurs reprises des mouffettes dans notre ruelle. Au cours d'une entrevue, la fille d'un des répondants a ajouté, voulant participer à l'entrevue, qu'elle avait déjà croisé des mouffettes et rats laveurs dans la ruelle. C'est l'un de nos répondants qui nous a parlé également du nid de mouffettes qu'il y a dans sa cage d'escalier extérieur, sous les feuillages.

On ne voudrait pas qu'ils rentrent à l'intérieur, cela poserait problème, alors on fait attention de bien garder les fenêtres fermées, car ils se promènent, mais c'est l'attraction avec les enfants. (R14)

Ainsi, les animaux non domestiqués vivent eux aussi dans la ruelle, espace protégé du passage fréquent des automobiles. Faisant partie de la faune urbaine, les animaux domestiques ou « sauvages » occupent ces lieux et contribuent à la biodiversité des villes. Bien que certains résidents voient ces animaux comme une nuisance, certains expriment un réel plaisir à les nourrir ou bien à partager leur quartier.

## 4.2 La participation citoyenne

### 4.2.1 Le lien social

Les procédures demandées par l'éco-quartier sont un travail de groupe à effectuer pour la validation du projet. L'autonomisation des citoyens, à qui un lieu public est laissé entre leurs mains, donne un sentiment de responsabilité d'agir et ce, de manière exemplaire. Les tâches connexes à la réalisation de la ruelle et de son entretien par la suite s'effectuent par les membres actifs de la ruelle. Les citoyens devront se

rencontrer ponctuellement afin d'assurer la continuité du lieu et de son appropriation. Toute l'organisation du projet de la ruelle verte nécessite la création de liens sociaux entre les habitants, qui, par le même but commun, apprennent à se connaître.

L'occurrence des mots voisin/voisins/voisinage est présente 66 fois dans nos entretiens avec les participants à notre étude, chez treize d'entre eux. Cette présence répétée de cette même famille de mots au sens proche nous permet de nous rendre compte du consensus concernant le voisinage comme point central de la ruelle verte chez nos participants. Cependant, le contexte associé à cette famille de mots n'est pas exclusivement positif et varie considérablement selon les points abordés avec nos participants. Cependant comme l'illustrent ces témoignages différents, la ruelle verte permet aux voisins de développer des liens sociaux:

Du moins, la ruelle nous a permis de nous identifier les uns les autres. (R12)

En fait, je me suis rapprochée de gens dont je ne pensais pas avoir de points communs, on n'était pas les mêmes, et finalement j'ai connu mon voisinage. [...] On s'est soutenu pour discuter de nos projets, pour faire l'administratif de notre ruelle, pour avoir des panneaux, pour les murales. (R15)

[La ruelle représente] une partie de ma qualité de vie, avant ça je ne connaissais pas mes voisins, ni finalement mon quartier, je ne savais pas qu'il y avait des coops dans ma rue, je connais plus mon quartier, de manière plus fine et j'ai pu échanger sur la connaissance de la ville avec mes voisins. (R12)

Ces propos relevés dans nos entretiens avec les citoyens des deux ruelles vertes démontrent que celles-ci, à diverses étapes du processus de l'aménagement, ont permis et permettent le tissage de liens sociaux. Du fait de connaître ses voisins, certains ont nourri l'idée que leur ruelle était plus sécuritaire, d'autres se sont sentis moins seuls et utilisent celle-ci pour croiser des voisins. Comme nous l'avons mentionné plus haut, 1/5 de la population montréalaise vivant seule, la ruelle peut être un moyen de socialiser.

J'ai rencontré mon voisinage, c'est naturellement que je laisse mon portail beaucoup plus ouvert, les jeux d'enfants sont laissés dans la ruelle, il y a du partage. Il y a un lien de confiance qui s'est créé. (R13)

Je suis âgée, je vois peu de monde mais c'est vrai que d'avoir une ruelle ça permet de croiser des gens parfois. (R1)

Elle me permet de m'avoir de l'intimité vis à vis de la rue et est une fenêtre avec mes voisins. (R2)

La réussite relève précisément de la participation citoyenne dans le projet de ruelle verte. Un participant actif, peut, pour toutes sortes de raisons telles qu'un déménagement, par manque de temps, ne plus s'investir dans la ruelle verte comme auparavant. Cependant, comme dans la ruelle Saint-Dominique, lorsque les citoyens ne lancent plus d'initiatives afin d'entretenir des liens sociaux entre tout le voisinage, la ruelle reste une ruelle verte mais désinvestie, plus encline à l'abandon et les dérangements précédents sont susceptibles de revenir. Lorsqu'un lieu est approprié de manière citoyenne, la notion de propriété et de respect semble s'instaurer naturellement.

Une fois le carré Casgrain aménagé, verdit, rafraîchit, un répondant nous a signifié ne plus ramasser de nouvelles seringues sur le terrain, ni de trouver de déchets. L'appropriation de cet espace semble avoir modifié la perception des individus extérieurs à la ruelle et au projet. Un répondant nous a raconté voir une personne admirer leur jardin communautaire, avant de lui dire qu'elle pouvait cueillir autant de légumes qu'elle le souhait. Nous avons senti un étonnement de sa part, qui s'est confirmé lorsque notre répondant a ajouté qu'auparavant les gens ne se gênaient pas pour souiller, mais qu'une fois le terrain approprié de manière communautaire, les individus semblaient admiratifs et n'osaient pas se servir alors qu'ils en avaient la possibilité.



Figure 4.4 Photo publiée avec l'aimable autorisation du groupe du carré Casgrain<sup>7</sup>

Nous mentionnions plus haut que l'arrondissement de RPP valorisait et encourageait les citoyens à planter devant leur porte. Cet exemple montre l'avantage social qui découle de l'action à visée écologique : planter suscite l'admiration des autres citoyens, qui demandent conseil et font de même.

---

<sup>7</sup> Nous pouvons distinguer le jardin communautaire du carré au second plan. Au premier plan à gauche, un sac de pain en libre-service pour les passants ou les adeptes du dumpster (la récupération d'aliments destinés à être jetés à la poubelle)

#### 4.2.2 Les rassemblements de voisins

Les fêtes de voisins et les autres types de réunions (ménages, ateliers...) sont parfaites pour rassembler les habitants, apprendre à connaître ses voisins et resserrer les liens tout en partageant des moments amicaux et conviviaux qui font consensus dans la communauté de la ruelle. Cependant, ce lieu désamorce les conflits : celui-ci permet la discussion, lorsque les résidents sont enclins à ouvrir le débat.

Il y a eu quelques disputes, des malentendus entre voisins, qui se sont mal compris, c'est monté vite, on s'est rendu compte que la chicane était problématique et que la diplomatie était importante et que les réunions permettaient l'expression des tensions. Quelques désaccords aussi avec le cas des chats errants dans la ruelle, à savoir s'il fallait les nourrir ou pas. Enfin voilà, il n'y avait aucun canal de discussion avant, et la ruelle permet de discuter de tout ce qu'il se passe entre voisins. (R12)



*Figure 4.5 Réunion organisée dans le carré Casgrain à l'été 2017, avec l'aimable autorisation du comité de citoyens*

On a organisé un pot Luck et une vente de garage pour la ruelle, pour la Saint-Jean nous avons organisé une fête et fabriqué une bibliothèque ou tout le monde du quartier est venu aider. Ensuite nous avons commencé avec le carré Casgrain, on s'est beaucoup retrouvé là-bas pour faire l'apéro ensemble, partagé la bouffe, on a organisé des jam, à la fin d'une période de jardinage. Il y a beaucoup de gens qui passent et qui viennent nous rejoindre avant de partir à une autre soirée, des voisins, des gens qui passent par la piste cyclable et qui s'arrêtent, ça fait un point de rencontres même avec les autres quartiers. (R12)

L'organisme Corporation de développement économique communautaire (CDEC) de Rosemont-Petite-Patrie pousse en 2004 quatre organismes artistiques professionnels (Le Groupe des 33, Le Moulin à Musique, Côté Cour Côté Jardin et Les Sortilèges) afin qu'ils mettent en commun leurs efforts. En 2006 est fondé l'OBNL SCÈNE OUVERTE, qui prône la mise en commun de ressources humaines et matérielles d'organismes artistiques afin qu'ils soient partagés avec la communauté. Pour le 375ème anniversaire de la ville de Montréal, Scène ouverte propose aux citoyens de la ville de mettre en œuvre tous leurs talents artistiques afin de décorer les bouches d'égouts de leur quartier. Ils baptisèrent ce programme Amuse-Bouches. Pour ce faire, les citoyens peuvent s'inscrire en remplissant un formulaire par le biais du site internet de l'OBNL, qui leur fournira pinceaux et peinture. Par la suite, il fut possible de fournir des photos afin que l'art de rue soit visible sur la carte interactive du site internet de l'organisme. Les quartiers et les organismes proposent diverses possibilités et formes d'aménagements mais ne les offrent pas directement: c'est aux résidents d'en faire la demande et d'être proactifs pour leur environnement: le programme Amuse-Bouche ne s'occupe pas de rechercher les bouches d'égout à décorer mais offre la possibilité aux citoyens qui se manifestent de le faire.



Figure 4.6 © Scène ouverte 2017 Projet Amuse-Bouches. Enfant peignant une bouche d'égout dans la ruelle du carré Casgrain et une bouche d'égout dans la ruelle Saint-Zotique

Sur nos quinze répondants, trois d'entre eux nous ont parlé de ce projet à l'occasion de la célébration de la ville. Nous-même, nous avons remarqué l'ornement de quelques bouches d'égout dans notre quartier.

On a participé au projet amuse-bouche et on a repeint une bouche d'égout, on s'est servi du reste de la peinture pour peindre les blocs du carré Casgrain. (R12)

R14 cite tous les aménagements effectués dans sa ruelle verte et considère la participation au projet Amuse-Bouches comme aidant à l'interaction entre voisins.

Nous avons eu les plates-bandes, on a mis des bancs colorés, on a peint les bouches d'égouts, planté, fait des structures pour les plantes et surtout on a appris à se connaître. (R14)

Ce répondant nous expliquera plus tard que chacune des idées est proposée sur leur page Facebook commune, où chacun d'entre eux interagit. Deux personnes actives dans sa ruelle verte ont eu l'idée de participer à ce projet

R9 nous dira à ce sujet :

[...] je l'ai visité plusieurs fois et j'ai remarqué ce que faisaient les autres voisins dans la ruelle, ils plantent, les enfants jouent, il y a des jeux, les bouches d'égouts sont décorées.

Les initiatives de chacun permettent un continuum d'idées et d'envie de participation, cela incite les autres citoyens à partager aussi leurs idées d'aménagements dans ce lieu commun à tous.

#### 4.3 Les conflits dans la ruelle

La ruelle est un lieu de rassemblement, de partage, mais aussi de conflits et de règlements de comptes. Il s'agit de l'apprentissage du vivre ensemble. Dans le milieu urbain, les dispositions spatiales sont propices à la proximité physique des individus mais qui sont parfois très éloignés dans leur quotidien. Qui n'en a jamais eu marre du voisin qui ne ramasse pas ses déchets, de celui qui fume sur son balcon à côté du notre? Comme nous l'avons également mentionné précédemment, les habitants n'ont pas les mêmes attentes vis-à-vis du lieu qu'ils s'approprient conjointement, ce qui donne parfois lieu à certains conflits. Les citoyens trouvent des raisons de s'éloigner des autres habitants proches dans le milieu urbain tandis la ruelle tend à les rapprocher. Un de nos répondants nous a expliqué que, s'il n'avait pas discuté avec une de ses voisines lors des premiers épisodes de plantation communs, il n'aurait jamais su avoir tant de projets communs, tel que l'élevage de lombric ou l'envie de faire un jardin éducatif pour les enfants. Nous avons pris connaissance de quelques conflits entre voisins dans les deux ruelles vertes où nous nous sommes entretenus avec des citoyens. Parmi les sources de conflit, nous avons relevé celle concernant la circulation dans la ruelle telle que les problèmes liés au stationnement, au fait même

de la circulation dans la ruelle. Nous avons également retenu le problème du bruit ainsi que la problématique des déchets.

#### 4.3.1 La circulation

La configuration des logements vis à vis de la ruelle régit aussi son utilisation, les stationnements et les garages se trouvent parfois accessibles uniquement par la ruelle.

Mon gendre a voulu passer en auto une fois où les voisins avaient mis une table pour manger dans la ruelle. Ils l'ont déplacée mais ça a jeté un froid, on ne veut pas tous faire la même chose dans la ruelle. (R1)

*[Combien de fois par semaine empruntez-vous la ruelle à pieds/ bicyclette?]*<sup>8</sup>

Quasiment tous les jours, je rentre quelques fois du travail à moto et le garage est dans la ruelle, puis nous passons par là pour aller à l'épicerie aussi. (R8)

Ce genre de configuration explique aussi pourquoi la limitation de la circulation lorsque l'on parle des ruelles vertes est problématique dans le plan d'aménagement de celle-ci : les riverains peuvent être contre sa fermeture partielle ou complète en raison de la présence de garages.

La plupart des gens étaient réticents quant à la fermeture de la ruelle, ils pensaient que celle-ci allait être fermée à la circulation alors cela les inquiétait. La plupart étaient très enthousiastes quand on leur a dit que la ruelle n'allait pas être fermée, cela les a rassurés. (R14)

---

<sup>8</sup> Voir ANNEXE GRILLE D'ENTRETIEN

Il y a une voisine qui a délimité son stationnement avec une chaîne, pour bien montrer qu'elle ne voulait pas qu'on y touche, elle a refusé qu'on enlève de l'asphalte devant son logement et qu'on verdisse ses bacs à fleurs, qui sont vides. (R12)

Il est également possible d'habiter à côté de voisins ne s'intéressant pas du tout à la ruelle et y étant possiblement contre son aménagement. Dans ce cas, les conflits sont plus difficiles à résoudre. Un de nos répondants nous dit à ce sujet:

Nous avons une voisine qui ne veut vraiment pas de la ruelle. Elle a mis du béton dans ses bacs à fleurs et des chaînes pour délimiter son espace de stationnement et pour empêcher les enfants d'y jouer. On a essayé de discuter avec elle mais elle ne veut rien entendre.(R12)

#### 4.3.2 Le bruit

R10 nous raconte que le bruit des enfants qui jouent dans la ruelle peut parfois l'incommoder, bien qu'elle considère que cela soit le lieu de prédilection des enfants pour jouer, plutôt que sur la rue, plus dangereuse. R5 et R11 évoquent également que le bruit occasionné par les enfants peut être gênant, mais sans enfants comme R10, ils comprennent et préfèrent que les enfants jouent sur la ruelle.

D'ailleurs la ruelle est devenue bien plus bruyante depuis que tous les enfants y jouent, mais c'est bien pour eux ! (R11)

Parfois durant l'été, R5 croisait une amie qui amenait ses enfants chez leur père, le fait qu'elle connaisse ces enfants lui permettait de se sentir plus proche de la vie, et du bruit, qui se tramait dans la ruelle. Nous avons recherché l'occurrence du mot

“calme”, antonyme de “bruit”, parmi nos retranscriptions des entretiens. Ce mot ressort dix fois chez cinq répondants différents. Ceux-ci ont la particularité d’être exclusivement des répondants habitant dans la ruelle située sur Beaubien/Saint-Dominique/Saint-Zotique/Casgrain et de n’être, pour aucun d’entre eux, impliqué dans la ruelle. Cet adjectif est utilisé par nos répondants afin de décrire leur quartier, ainsi que le ruelle. Ce calme semble être nécessaire au bien-être de nos répondants, c’est la raison de leur appréciation de cette ruelle dans laquelle les activités organisées par les membres du comité sont plutôt absentes. R6 nous décrit son quartier comme résidentiel, calme et familial.

Lorsque je rentre de l’université, je l’emprunte parce qu’elle est calme et apaisante. (R3).

#### 4.3.3 Les déchets



Figure 4.7 Photos prises dans la ruelle Saint-Zotique durant l’été 2017. À droite, un panneau disposé dans de nombreuses ruelles visitées, en partenariat avec l’éco-quartier. À gauche, un panneau soulignant l’agacement d’un riverain.

Sur 15 répondants, 8 abordent le thème des déchets dans les discussions que nous avons pu avoir avec eux.

R12, membre du comité de ruelles nous raconte par-là que :

[...] c'est un sujet qui revient constamment, les gens en ont marre des déchets n'importe où, pas ramassés, et pour une fois qu'il y a quelqu'un qui vient de leur parler de leur environnement, ils saisissent l'occasion d'en parler parce que c'est un sujet qui préoccupe beaucoup les personnes.

R5 a souligné qu'il y a parfois des déchets qui traînent dans la ruelle. Notre propre ruelle étant également le sujet de notre étude, nous constatons également au milieu de l'été un tas de bois dans la ruelle, un panneau orne le tas: "Ramasse ta dompe". Un autre participant, R1 à l'étude nous rapporte que :

C'est dangereux pour les enfants s'il y a des choses qui traînent dans la ruelle, ils peuvent se blesser.

R12, R14 et R15 nous informent qu'à partir du moment où le carré Casgrain a été aménagé, l'amoncellement des déchets, problème récurrent, a quasiment disparu. En ce qui concerne la ruelle verte, celui-ci s'est visiblement amélioré.

Il y a eu une corvée de nettoyage de la ruelle, organisée par une voisine de bonne volonté, beaucoup ont participé, même certains la veille parce qu'ils ne pouvaient pas être là le jour même. (R12)

Sinon au niveau des déchets, avant la ruelle, c'était vraiment terrible. Aujourd'hui cela va vraiment mieux. Je parle de gros déchets, ceux des déménagements, des bouts de bois, cela reste des jours. (R14)

R11 nous dit également qu'il a voulu participer à la corvée de nettoyage organisée dans sa ruelle, bien qu'il n'ait finalement pas pu à cause de son emploi du temps.

La problématique des déchets anime les ruelles, c'est le problème de la communauté, du voisinage. R13 aborde :

Il y a une implication citoyenne mais il réside toujours un problème avec les poubelles, qui n'est pas totalement résolu. (R13)

Les aménagements aident à la prise de conscience qu'il s'agit d'un lieu partagé. À partir du moment où il y a une conscientisation que c'est un lieu, public, habité, vécu et approprié, il semble que les individus portent une attention plus particulière aux déchets. R12 nous évoquera également ce fait, en exprimant sa surprise face à l'amoncellement des déchets sur le terrain vague comparativement à l'hésitation et le respect de la propriété d'autrui une fois aménagé. Un répondant aborde un conflit en lien avec les déchets qui a eu lieu dans sa ruelle :

Le fait d'avoir mis le banc d'une voisine, coloré, devant l'entrée, n'a pas changé grand-chose non plus. Après on se l'est fait voler par un voisin, cela a fait quelques histoires, il y a eu des disputes découlant de malentendus et un manque de communication évident mais voilà on a pu le récupérer par la suite. Cela s'est arrangé parce qu'on est une communauté soudée. (R13)

Comme le mentionnons dans la section précédente sur le lien social, bien que la ruelle soit à la source de certains conflits tels que cités dans cette section, elle est également le lieu par lequel les citoyens se rassemblent et peuvent discuter de ces conflits afin de les résoudre. Il est plus aisé d'arranger un conflit avec un voisin déjà connu.

#### 4.4 Les mobilités

Dans cette section, nous allons aborder les moyens de locomotion des citoyens dans la ruelle en voyant ceux qui sont représentés au travers de notre sélection de participants.

#### 4.4.1 À pieds et à vélo

Les résidents à qui nous avons parlé utilisent en général la ruelle à pieds ou en bicyclette, pour accéder aux services et aux transports offerts dans le quartier, par choix plutôt que la rue.

Je l'emprunte à vélo pour accéder à mon jardin, aussi à pieds, lorsque je vais faire l'épicerie à côté. (R2)

Quand je rentre de l'université, je l'emprunte parce qu'elle est calme et apaisante. (R3)

Certains de nos répondants nous ont témoigné qu'ils se servaient peu de la ruelle, mais ils le font à pieds.

[on s'en sert] Très peu, beaucoup plus l'été, on s'y promène parfois pour prendre l'air. (R7)

J'avoue, je pense que j'ai dû la traverser une fois ou deux en entier. (R10)

#### 4.4.2 Le passage et la circulation

La circulation automobile est un sujet de discussion courant concernant l'aménagement d'une ruelle en ruelle verte. Nous avons rencontré A.\*, un membre de comité d'une ruelle ayant fait la demande pour être aménagée en ruelle verte dans Rosemont-la-petite-patrie. Finalement, l'arrondissement en a décidé en cette année 2017 d'améliorer les ruelles vertes existantes et d'en inaugurer un nombre restreint de nouvelles, afin de choisir les comités les plus motivés et les projets les plus viables. Ce fut le cas de la ruelle de A.\*, dont le projet ne fut pas accepté mais cependant

sélectionné d'office pour un futur projet de l'arrondissement qui consiste à aménager les ruelles à des fins d'apaisement de la circulation plutôt que de verdissement en premier lieu.

La limitation de la circulation et les jeux pour les enfants installés dans une ruelle améliorent le sentiment de sécurité et favorisent les sorties extérieures, comme mentionné par certains de nos répondants. D'autres nous ont cependant révélé ne pas sortir plus dans la ruelle depuis les aménagements et ce pour diverses raisons comme le fait de ne pas connaître ses voisins, ou le fait qu'il y a encore de la circulation.

R13, en parlant de son utilisation de la ruelle:

Le fait aussi qu'elle soit ouverte aux voitures [la ruelle], cela fait aussi que je ne fais qu'y passer, si elle était déminéralisée cela serait génial et je pense que je m'en servais plus dans le contexte ou cela ne serait pas une route.

Aux débuts du comité et lors de la récolte des signatures, R12 nous parle des habitants qu'il a rencontrés, pour certains malaisés de comprendre que la ruelle va être fermée à la circulation.

Il y a eu des voisins crispés sur le fait de la circulation dans la ruelle, qui ne voulaient pas de plates-bandes sur leur place de stationnement, qui voulaient garder l'asphalte. A côté il y avait des gens qui nous demandaient pourquoi on n'arrivait pas à fermer la ruelle aux voitures. Cependant, on n'a pas l'autorisation de la ville. (R12)



*Figure 4.8 Des ralentisseurs pour les automobiles, que l'on croise dans de nombreuses ruelles. Ici, l'une de l'arrondissement de Rosemont-la-Petite-Patrie*

On comprend que les enjeux de la ruelle sont complexes, selon les modes de vie, chacun ne veut pas la même chose.

La plupart [des habitants] étaient très enthousiastes quand on leur a dit que la ruelle n'allait pas être fermée, cela les a rassurés. (R12)  
 Cependant, pour une fermeture de ruelle même partielle, il faut une majorité d'accords de résidents de la ruelle. Les fermetures complètes sont bien plus difficiles à configurer, il faut respecter un espace pour le passage des véhicules de secours et des véhicules pour les installations électriques.



*Figure 4.9 Une ruelle de RPP, fermée à cette entrée à la circulation, davantage sécurisée pour les piétons, plantée et décorée pour le bien-être des passants*

#### 4.4.3 Les parcours verts et actifs

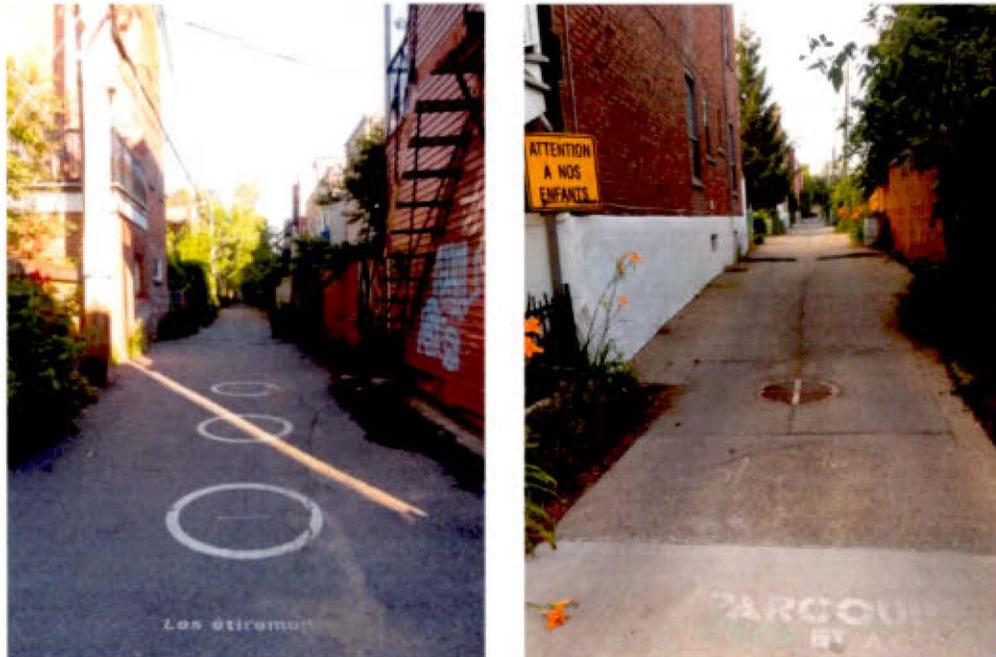


Figure 4.10 Photos prises dans RPP au courant de l'été 2017 dans RPP. À gauche, les parties du corps dans des cercles au sein du parcours. À droite, la signalisation de l'entrée dans un parcours.

À l'entrée de certaines ruelles de l'arrondissement de Rosemont-la-Petite-Patrie, nous pouvons observer des marquages au sol signalant un parcours 'vert et actif'. Ce dispositif engagé par le regroupement des éco-quartiers, des partenaires locaux et trois éco-quartiers (Rosemont-la-Petite-Patrie, Mercier-Hochelaga-Maisonneuve et le Sud-Ouest) permet aux piétons, coureurs et passants d'utiliser un parcours de 5 km à travers les ruelles vertes et ce depuis mai 2016 dans trois arrondissements de la ville.

Tout en se promenant dans ce parcours, il est possible de retrouver des coins spécifiques où le marcheur est incité à faire de l'exercice. Des cercles ont été peints au sol et sont inscrits à l'intérieur des consignes telles que 'haut du corps' ou 'bas du corps'. Il existe, tout le long du parcours, une dizaine de stations, qui furent imaginées par des experts en éducation sportive dans le but de favoriser les déplacements dans le quartier tout en faisant découvrir les ruelles. Il est souligné ici

l'importance de l'environnement pour la pratique d'activités physiques, pour laquelle la ruelle est un lieu idéal.

Une application mobile Parcours verts et actifs a été développée et celle-ci permet aux usagers de découvrir les alentours des quatre parcours dans la ville. Les usagers peuvent également participer et soumettre leurs points d'intérêt afin qu'ils soient ajoutés à l'application sur laquelle sont recensés des points pouvant être classés en 4 catégories: Activité Physique, Environnement et citoyenneté, Histoire et patrimoine architectural ainsi qu'Arts et culture.

En effet, les murales, les potagers, les bâtiments historiques, des activités sportives et des points intéressants devant lesquels s'arrêter au sein du parcours sont visibles sur l'application et associés à des textes descriptifs et à des capsules vidéos. Ces parcours ont pour but d'inciter les individus à se promener à travers le réseau des ruelles et ainsi à découvrir leur milieu de vie et les initiatives citoyennes. Des animations ainsi que des événements plus fréquents sont prévus d'être organisés dans le futur afin de démocratiser et de valoriser le patrimoine des ruelles dans la ville de Montréal.

Parmi nos répondants, un d'entre eux nous a parlé de ce parcours :

Le fait que cela soit une ruelle verte a quand même laissé des traces, il y a plus de monde qui passe dans la ruelle, c'est le passage du parcours de santé de l'arrondissement, il y a des coureurs, et il y a moins d'autos qui circulent avec les gros bacs qui bloquent le passage. (R6)

Également, R2 souligne

Je sais qu'il y a un jeune homme qui passe tous les jours aux alentours de 9h pour faire son jogging dans ma ruelle."

R2 a conscience du fait que sa ruelle est utilisée par un voisin du quartier pour courir, qu'elle ne connaît pas. Cependant, ce répondant n'a pas mentionné connaître le programme.

## 4.5 Le bien-être

### 4.5.1 L'esthétique



*Figure 4.11 Une ruelle de RPP, disposant d'infrastructures pour passer du temps dans la ruelle, tout en y appréciant son art. Nous pouvons distinguer également un bac de fleurs à gauche*

Les aménagements valorisés par l'éco-quartier, soit le verdissement suite à l'ajout de plates-bandes, les murales et les jeux au sol améliorent l'environnement direct des résidents de la ruelle. En donnant le pouvoir aux citoyens d'améliorer leur qualité de

vie, la participation citoyenne s'active et favorise l'émergence d'idées pour entretenir et continuer d'améliorer leur environnement. Le réseau des ruelles est de plus en plus actif, les ruelles voisines les unes des autres échangent des idées, des plantes et des outils pour bonifier leur ruelle. La communauté s'élargit et donne une plus grande visibilité au phénomène.



*Figure 4.12 Ruelle de Rosemont à l'été 2017*

Les initiatives d'agriculture urbaine implantées dans les ruelles, entrant dans le cadre de la transition écologique, renforcent également le sentiment d'appartenance au quartier. Ces initiatives entrent dans des logiques éducatives des plus jeunes et rapprochent les citoyens de sources nourricières. Les animaux également, ne semblent pas déprécier la végétation dans le milieu urbain, ils y sont en sécurité et constituent une étonnante attraction pour les plus jeunes. Le retour au vert dans le milieu urbain est bénéfique puisqu'il apporte un sentiment de sécurité à ceux qui l'initient. Nous avons également cité précédemment des études démontrant les bienfaits de la verdure sur la santé mentale. Les aspects esthétiques ainsi qu'auditifs

induits par le verdissement sont aussi relatés par nos répondants. Le calme de la ruelle est relaté à plusieurs reprises, ainsi que la verdure, le verdissement, les arbres, les plantations.

#### 4.5.2 Les jeux



*Figure 4.13 Photo prise au début de l'automne 2017 dans une ruelle de RPP, où des jeux sont laissés en libre-service*

Les enfants étant ceux utilisant le plus la ruelle selon nos répondants, nous les avons également visitées. Rares sont celles où les jouets ne trônent pas, comme laissés le temps d'une pause ou de la nuit, avant de retrouver leur terrain de jeu, sans crainte, à l'abri, comme une cour de récré dans l'enceinte du voisinage. Dans les ruelles vertes, certains aménagements définitifs tels que les peintures aux sols, attribuent cet espace aux enfants, leur permettant de jouer dans la ruelle.

Nous avons eu également l'occasion de voir des dessins de marelles à la craie dans la ruelle de Saint-Zotique au cours de l'été, ce qui démontre l'importance de la ruelle comme lieu des jeux. Un de nos répondants (R12) nous a parlé à ce sujet d'un aménagement à enjeu sécuritaire, dans sa ruelle verte inaugurée il y a à peine un an, mais effectué de manière ludique:

Une voisine a peint des serpents dans la ruelle pour délimiter l'autorisation de son fils à être dans la ruelle, elle a disposé ces serpents dans la zone où il n'y a vraiment que peu de circulation.

R1 nous raconte, avec son expérience de plus de 65 ans de vie dans ce quartier:

Avant, les enfants jouaient dans la ruelle. Les miens y ont joué, c'est la même chose aujourd'hui, je pense que les gens s'impliquent dans la ruelle que s'ils ont des enfants.

#### 4.5.3 La sécurité

La notion de sécurité est revenue plusieurs fois lors de nos entretiens, parfois nommée, parfois sous-entendue. Une ruelle aménagée est une ruelle investie par les citoyens, les gênes occasionnées par les déchets dangereux sont ainsi limitées et permettent un sentiment de sécurité lié à la confiance envers le lieu.

Personne ou du moins pas les enfants n'allaient pas jouer au bout, puisque dans la notion de sécurité on se dit que c'est plein d'ordures et de seringues, on ne laisserait pas nos enfants aller jouer dans ce coin-là. (R15)

Depuis quelques mois, la ruelle est délaissée, plus personne ne s'en occupe, il y a des tas de branches, des déchets partout. (R1)

La limitation de la circulation donne également un sentiment de sécurité aux habitants, cela en limite le passage et donc le danger.

Quand on est dans la rue, on est avec nos enfants, en tant que leurs parents, mais on les laisse volontiers seuls jouer dans la ruelle, on a un œil sur eux, on sait qu'ils sont plus en sécurité que dans la rue.(R13)

C'est un accès, un endroit plus paisible, c'est bien quand tu as un animal, il peut sortir, il n'y a pas de route, pas de voitures. (R5)



Figure 4.14 Photos prises durant l'été 2016 et 2017, dans MHM et RPP

À la question *“Selon vous, qui utilise le plus la ruelle ?”*, la totalité de répondants nous citent d'emblée les enfants. En effet, les enfants semblent être le moteur de la ruelle. Au cours de nos journées de découverte des ruelles pour notre reportage photographique cet été, nous n'avons à aucun moment croisé de ruelles où les enfants, leurs marques et leurs symboles étaient absents. Nous avons croisé à de nombreuses reprises des jouets jonchant le sol, des dessins à la craie et avons assisté à quelques courses de bicycle et de trottinette. Les passages des enfants sont fréquents durant l'été et en fin d'après-midi dans notre ruelle.

Si j'avais des enfants je pense qu'ils seraient tout le temps dehors, c'est ce que je trouve beau d'une ruelle, quand il y a des jouets, des affaires d'enfants qui traînent. Au moins que cela ressemble une ruelle de village, chose qui n'est pas le cas dans les villes, cela serait de réintégrer cela. (R13)

- [La ruelle] elle est morte, il n'y a rien qui s'y passe, je n'ai pas d'enfants pour avoir une raison de socialiser avec les autres gens, qui semblent en avoir beaucoup de notre côté. (R3)



*Figure 4.15 Photo prise durant l'été 2017 dans la ruelle Saint-Zotique où l'on croise les symboles et les marquages des enfants*

Un de nos répondants nous a signifié ceux qui faisaient en sorte d'animer la ruelle et de la sécuriser étaient ceux ayant des enfants :

Beaucoup de gens ont déménagé, il y a des gens qui restent un ou deux ans et puis ils s'en vont, ils vendent ou ils relouent leur place, donc ils ne s'occupent plus de la ruelle. Le plus souvent je croise ceux qui ont des enfants, les parents, et on discute quelques minutes. (R1)

On s'est installés ici aussi parce qu'il y a une ruelle et que l'on prévoit avoir des enfants. (R8)

Ces réponses nous démontrent que les enfants, dans la mesure où ils sont vulnérables, sont les plus enclins à se servir de la ruelle et les ménages où il y a des enfants sont également les plus enclins à s'investir dans la ruelle. Le fait qu'une ruelle soit verte peut attirer des couples souhaitant avoir des enfants. Les enfants sont associés à de nombreuses thématiques dans la ruelle.

## CONCLUSION

Ce mémoire de recherche avait pour but initial de développer les connaissances sur le phénomène des ruelles vertes, très peu étudié à notre connaissance. À mesure que sa diversité s'accroît, de nouveaux enjeux apparaissent, aussi divers et variés que les ruelles vertes de Montréal, dont l'originalité et la profusion d'idées des citoyens ne finiront pas de nous étonner. Plus nous connaissons notre sujet et plus nous apparaissent de nouvelles perspectives afin de l'appréhender. Notre question de recherche était la suivante : *La participation citoyenne des montréalais dans les projets de ruelles vertes traduit la volonté de créer de nouveaux modes de vie tout en répondant aux enjeux écologiques contemporains. Les actions concrètes menées dans les ruelles vertes, considérées comme des démarches de transition écologique, participent-elles à un processus de transformation du lien social à travers les différents modes d'appropriation de l'espace urbain ?*

Dans un premier temps, nous voulions comprendre les principes de la participation citoyenne liés aux ruelles vertes. Dans un second temps, nous voulions comprendre comment les citoyens montréalais s'approprient la ruelle en l'aménageant pour permettre la transition écologique. Dans un troisième temps, nous voulions situer le phénomène microcosmique dans les problématiques environnementales et sociétales auxquelles les états tentent de répondre au travers des plans de développement durable. Dans un dernier temps, nous voulions comprendre les ruelles vertes en parallèle de ce que la ville de Montréal laisse comme possibilités.

Exprimée plus haut au sein de l'une de nos hypothèses, nous supposons que la ruelle verte est un support à la participation citoyenne, encadré par les politiques de la ville de Montréal, servant à propulser des initiatives, et dont le succès dépend du lien social qui sera tissé dans la ruelle. De nos recherches, nous pouvons constater que le succès de la ruelle dépend de ceux qui l'utilisent. La participation citoyenne naît de l'impulsion des citoyens à rencontrer leur voisinage et à faire d'inconnus vivant dans le même espace un groupe de voisins interagissant pour s'approprier leur lieu commun. Dans le temps, les citoyens déménagent et de nouvelles constructions sont établies, mais que les citoyens soient propriétaires ou locataires, ceux qui vivent le plus dans la ruelle sont les enfants. Lieu de socialisation par excellence et ce, dès l'enfance, la ruelle investie par les citoyens permet les jeux et les rencontres dans un espace convivial, sécuritaire et propice aux loisirs éducatifs, mais ils dépendent de la participation citoyenne agissant dans la ruelle. Les familles, ayant des enfants jouant dans la ruelle, sont susceptibles d'avoir un plus grand intérêt pour la ruelle que les individus n'ayant pas d'enfants. En effet, tous nos répondants nous affirment que ce sont les enfants qui l'utilisent le plus.

Leurs parents ont donc intérêt à les protéger des dangers extérieurs en sécurisant leur ruelle à proximité des voitures, des déchets et d'autres désagréments. Les enfants donnent l'impulsion et, de notre observation dans notre propre ruelle, ceux qui la fréquentent sont les enfants, mais aussi leurs parents, qui veillent sur eux. Une ruelle verte peut être partiellement abandonnée, ne plus y accueillir de rassemblements de voisinage où de fêtes communes mais une fois le panneau ruelle verte positionné à son entrée ou des blocs installés pour limiter la circulation, les parents y laissent leurs enfants y jouer plus sereinement. Lorsque les enfants jouent ensemble, ils peuvent être le moteur permettant aux parents de se connaître et de s'investir communément dans le lieu où jouent leurs enfants. La responsabilité de la surveillance des enfants jouant dans la ruelle est ainsi co-assurée lorsque les parents se connaissent, et

connaissent les enfants avec lesquels les leurs jouent. Lorsque l'espace de la ruelle est aménagé, il assure un sentiment de sécurité et permet donc aux parents d'y laisser leurs enfants aller sans autant de surveillance. Cet investissement, qu'il soit pour des enjeux de sécurité, d'éducation ou bien de verdure, provient de l'envie d'assurer la continuité d'un lieu sécuritaire pour les plus jeunes. D'eux-mêmes, certains de nos répondants nous ont parlé de leurs représentations de la ruelle, évoquant qu'ils y jouaient lorsqu'ils étaient eux-mêmes jeunes ou qu'ils voudraient y retrouver une ruelle de village. Nous avons eu quelques répondants ne se servant que très peu de la ruelle et leur raison était bien précise: ils n'y connaissaient personne. Bien que la ruelle puisse être un endroit attrayant, vert, elles peuvent ne pas être investies lorsque les citoyens n'y éprouvent pas d'intérêt social.

Selon notre recherche, la transition écologique dépend de la participation citoyenne et la continuité des liens sociaux entre le voisinage dans le temps. Lorsque les citoyens entament le processus de ruelle verte, il en résulte une participation citoyenne qui engendre des initiatives favorisant la transition écologique dans la ruelle et qui, par le resserrement des liens sociaux et le sentiment d'appartenance au quartier, permettent le renforcement de l'éco-citoyenneté. Il s'agit d'un système circulaire fragile qui ne tient qu'au fil du lien social entre le voisinage. Plus que le verdissement promu par l'éco-quartier, c'est la force des liens sociaux qui assure le succès d'une ruelle verte. Bien que les mesures de verdissement puissent prospérer dans le temps et de manière plus ou moins individuelle, une absence de liens sociaux forts dans une ruelle ne favorise pas l'engouement pour l'entretien et l'amélioration de celle-ci. Seuls les aménagements liés à la circulation subsistent : le verdissement des plates-bandes, le nettoyage annuel et les activités communes ne peuvent se faire que de manière individuelle et donc ponctuelle si elles ne sont pas organisées et valorisées par l'effet de groupe et la volonté de participer de manière citoyenne. Également, nous avons eu quelques répondants nous expliquant que le verdissement servait de prétexte au

rassemblement citoyen. Poussant au contact, l'aménagement vert de la ruelle engage les citoyens à développer des liens qui vont se renforcer à chacune des phases d'aménagement.

Nous avons pu valider une de nos hypothèses en constatant l'engouement des citoyens pour le carré Casgrain. Les voisins, impliqués dans la ruelle et se lançant dans l'aménagement de leur terrain vague, ont attiré d'autres voisins. L'appropriation de la ruelle a eu un effet boule de neige sur les citoyens qui échangent leurs idées, font des essais et voient de plus en plus grand. Leur ruelle, pour eux peu exploitable en matière d'agriculture urbaine, voient leurs possibilités décuplées en ce qui a trait à ce terrain extensif. Plus ce noyau de citoyens s'est impliqué dans le lieu commun, plus il a attiré de nouveaux citoyens souhaitant s'allier de manière participative. En définitive, plus les aménagements ont évolué, plus les liens se sont resserrés entre les citoyens de cette ruelle. Dans les cas où les projets de ruelles vertes réussissent, il y a nécessairement un noyau de personnes impliquées qui, par leur attitude citoyenne exemplaire, engendrent la prise d'initiative dans leur voisinage. Une ruelle verte peut héberger de forts liens sociaux sans nécessairement beaucoup de verdissement mais à l'inverse, les liens sociaux sont nécessaires puisqu'ils agissent en tant que support pour augmenter le verdissement. De plus, une ruelle où les voisins se connaissent, les conflits peuvent être désamorçés par la prise de parole. Il est plus aisé pour un voisin d'aller engager la conversation avec sa voisine, lorsqu'ils se sont déjà croisés dans la ruelle plutôt qu'en tant qu'inconnu total. Lorsque les individus ne se connaissent pas, le lieu n'est pas entrepris de manière communautaire et chacun pense le lieu de manière individuelle. Dans notre propre ruelle, nous avons pu constater plusieurs fois que les voisins se laissaient des mots sur les tas d'ordures afin de se faire passer le message de les retirer. Dans le cas du conflit dans la ruelle Casgrain, une des voisines en question ne participe pas au projet et en conséquence, ne connaissait pas ceux avec qui il y a eu malentendu.

Les enjeux auxquels répondent l'éco-quartier et sous couvert de l'arrondissement, dépendent du verdissage de la ruelle verte sur les façades et au sol, sans lequel l'atténuation des îlots de chaleur, l'amélioration de la qualité de l'air, la captation des eaux de pluie, la réduction des effets de ruissellement, l'augmentation de la biodiversité et l'habitat de petits mammifères ne peuvent se faire. Il s'agit d'aménagements définitifs et temporaires, qui demandent un minimum de participation citoyenne et une récurrence d'investissement sur les années. L'aménagement d'une ruelle procure un sentiment d'appartenance au quartier et repose sur le fait de connaître ses voisins puisque sans lien social, la ruelle verte n'a pas la même envergure et seuls subsistent les aménagements définitifs rendant le lieu plus sécuritaire pour les enfants.

Au mois de novembre 2016, nous avons participé à une première réunion de présentation du projet de ruelle verte avec les citoyens de la ruelle Belzo dans le quartier de Rosemont-la-petite-patrie. Nous avons pu écouter les revendications, inquiétudes, craintes et engouements des habitants s'étant présentés. Il y avait une vingtaine de personnes sur place, autour de la cinquantaine, ainsi qu'une famille venue avec ses deux enfants. Lors du déroulement de la réunion sur une quarantaine de minutes, nous avons pu remarquer le passage de plusieurs cyclistes, tout en écoutant quels étaient les questionnements des personnes présentes. La quasi-totalité des résidents se posaient des questions sur la circulation dans la ruelle. Celle-ci, en H, permettait la fermeture de deux sorties pour en limiter la circulation souvent, aux dires des habitants, à trop grande vitesse et donc dangereuse pour les usagers piétons et les enfants dans la ruelle. Cependant, d'autres riverains s'inquiétaient de cette fermeture, ne voulant pas entraver leurs possibilités de passage pour des questions de praticité. Un citoyen en particulier était en fort désaccord avec la fermeture, même partielle, de la ruelle. La partie verdissage ne fut que brièvement abordée, les citoyens furent tous d'accord sur un point, ils semblaient ravis d'avoir des parcelles

où il serait possible de planter des fleurs et des légumes en été. Ils souhaitaient également que chacun prenne la responsabilité de leur parcelle, enviant une ruelle voisine très investie par les habitants. Au cours de l'été 2017, les citoyens ont appris que le projet de ruelle verte n'avait pas été retenu par l'arrondissement, compte tenu de la forte demande dans celui-ci et qui, en cette année 2017, concentre ses efforts sur moins de nouvelles ruelles vertes qu'auparavant, afin de financer des aménagements supplémentaires pour des ruelles déjà existantes. Cependant, cette ruelle est d'ores et déjà sélectionnée pour un projet pilote, mené par la SODER qui gère les aménagements de ruelle dans l'arrondissement de Rosemont-la-Petite-Patrie. Une partie de la ruelle sera bloquée pour en limiter le passage. La particularité de cette ruelle réside dans le fait qu'un restaurant utilisait une partie de la ruelle pour revenir de ses livraisons, ce qui en augmentait les passages et par la même occasion la dangerosité. Les rues adjacentes étant à sens unique, le passage dans une partie de la ruelle par les livreurs leur permettait un gain de temps. De par cette sélection de demande au préalable, l'arrondissement de Rosemont a mis en place des projets différents afin de satisfaire une diversité d'attentes différentes de la part de citoyens en ce qui concerne l'aménagement de leur lien commun qu'est la ruelle. Bien que les citoyens furent impliqués dans ce projet que nous avons suivi, il n'a pas été sélectionné pour son originalité en idées verdissantes mais bel et bien parce qu'il y avait une situation d'urgence à réguler par rapport à la dangerosité de la circulation.

Bien que les projets de ruelles vertes ne soient pas annoncés au sein du plan de développement durable de la ville de Montréal pour 2016-2020, celles-ci y répondent en de nombreux points. Nous abordons les ruelles de Montréal comme faisant partie du patrimoine de la ville, elles sont également un espace remarquable, appropriées par divers acteurs selon les époques mais depuis toujours habitées et vécues par les familles. Les aménagements qui y sont faits peuvent être tout autant éphémères, provisoires que permanents et les possibilités sont multiples. Bien que les

aménagements soient supervisés par l'arrondissement et entrent totalement dans la logique des plans de développement durable promulgués par la ville de Montréal, ils sont de la volonté des citoyens de s'investir. À ce propos, le plan de développement durable de 2016-2020 de la ville de Montréal soutient la fondation d'organisation communautaires et de projets de voisinage. Les aménagements définitifs, tels que bancs, les bacs à fleurs, les blocs servant à la fermeture partielle ou complète des ruelles, permettent la résolution d'enjeux liés à la sécurité, au verdissement et à favoriser l'utilisation des transports non-motorisés.

Les aménagements temporaires, tels que les plantations, les jardins communautaires sont dans le même ordre que certaines initiatives promues par les plans de développement durable de la ville. Enfin, les aménagements éphémères, tels que les peintures faites par les enfants, les jeux laissés à l'extérieur selon les saisons et les biens physiques utilisés aux fins de regroupement des citoyens dans la ruelle, permettant de rassembler les citoyens au travers d'activités ludiques et sociales, demeurent aussi de leur ressort.

Pour ce qui est des limites de notre recherche, nous avons pu en identifier une dès les débuts de celle-ci : il peut être difficile de créer des liens sociaux avec son voisinage dans une ruelle, ou bien de vouloir s'y impliquer lorsque l'on ne le connaît pas. En tant qu'observatrice ainsi que nouvelle arrivante, l'approche du voisinage dans notre quartier s'est fait difficilement. En plus de six mois de vie dans une ruelle verte, nous connaissons très peu de nos voisins, nous nous saluons timidement et il nous fut plus difficile de trouver des répondants dans notre ruelle que dans la ruelle voisine. Pourtant, il s'agit d'une ruelle verte. Nous avons tenté de joindre le comité de citoyens par le biais de notre éco-quartier mais nos tentatives sont demeurées infructueuses. Nous savons qu'il existe un noyau de citoyens impliqués dans notre

ruelle mais nous n'avons pas réussi à les identifier en dépit de nos tentatives. À l'ère des villes intelligentes et numériques, des moyens mis à disposition des citoyens désirant s'engager et connaître leur quartier ainsi que leur voisinage faciliterait cette mise en contact pour un nouvel habitant ou une personne souhaitant nouvellement s'investir. Bien qu'une application mobile des Parcours Verts et Actifs existe, elle ne permet pas le lien social mais développe une approche individuelle. Nous n'avons eu aucune difficulté à contacter les membres impliqués dans le projet de la seconde ruelle, grâce à leur page Facebook et à interagir avec eux.

En seconde limite, les futures recherches sur le sujet pourraient l'aborder dans l'angle de la gentrification induite par l'amélioration de la qualité de vie dû à l'aménagement et au verdissement de la ruelle. En effet, bien de nos lectures nous ont permis d'entrevoir cette possibilité et cet aspect apparu au cours de nos entretiens. Un de nos répondants habitant depuis très longtemps le quartier déplorait la disparition des associations communautaires ainsi que la présence de plus en plus accrue de condominiums neufs, favorisant les augmentations de loyers dans le secteur. En effet, il semble que la gentrification naisse d'améliorations effectuées dans un quartier, dont une ruelle verte peut être considérée comme une bonification. Or, les personnes qui s'investissent dans une ruelle souhaitent améliorer leur quartier, leur vie locale et leur quotidien et ont, pour certains, de faibles revenus. Nous aurions aimé étudier de plus près les phénomènes de gentrification induits par le phénomène des ruelles vertes.

En troisième limite, nous pensons qu'il faudrait davantage analyser les ruelles aménagées dans des initiatives différentes des ruelles vertes. Nous avons eu l'occasion de nous entretenir avec un résident du quartier Villeray, habitant à côté d'une ruelle aménagée, fleurie, verdie et décorée, hors du contexte des ruelles vertes. Sa ruelle était tout à fait fonctionnelle bien qu'elle ne dispose d'aucun aménagement

définitif. D'autres ruelles abritent également des initiatives citoyennes telles que les bibliothèques communes ou des jeux en libre-service pour tout le monde.

Dernièrement, une étude menée sur une diversité d'arrondissements pourrait permettre d'identifier de nouveaux enjeux. L'arrondissement de Rosemont-La-Petite-Patrie, plutôt familial et de moins en moins populaire, abrite de nombreuses formes de projets écologiques et participatifs, tels que les poulaillers urbains, Faites comme chez vous! et les ruelles vertes y sont les plus nombreuses. D'autres arrondissements tels que CDN-NDG ou le programme débute et se concentre dans une même zone ou Montréal-Nord, qui a inauguré sa première ruelle verte en 2017, ont certainement d'autres enjeux à résoudre et dont le programme des ruelles vertes n'a pas encore révélé tous ses secrets.

## ANNEXE A GRILLE D'ENTRETIEN

### Identité

Âge

Sexe

Situation résidentielle (Propriétaire, locataire)

Situation familiale au domicile (En couple, en colocation...)

### Implication dans la ruelle

Depuis quand habitez-vous dans ce quartier?

Quel est le type de logement dans lequel vous habitez?

Comment accédez-vous à la ruelle de chez vous?

Étiez-vous impliqué dans l'aménagement de la ruelle? Si oui, de quelle manière?

Participez-vous ou organisez-vous des événements dans la ruelle?

Si non, qui s'en occupe?

Avez-vous rencontré des difficultés concernant l'aménagement de la ruelle?

### Activités dans la ruelle

Comment décririez-vous votre quartier?

Quelles sont les particularités de votre ruelle?

Qu'est-ce que votre ruelle représente pour vous?

Comment vous servez-vous de la ruelle? Qu'y faites-vous?

Combien de fois par semaine empruntez-vous la ruelle à pieds/ bicyclette?

Pensez-vous qu'une ruelle verte contribue à protéger l'environnement?

Comment améliorerez-vous votre ruelle? /Qu'est-ce que vous changeriez?

### Expériences sociales

Êtes-vous satisfait de votre proximité avec la ruelle?

Est-ce que votre ruelle a connu différents aménagements depuis votre arrivée?

Est-ce que la ruelle et ses aménagements ont eu un impact sur votre relation avec votre voisinage?

Est-ce que les aménagements ont eu un impact sur votre utilisation de la ruelle?

Qui utilise le plus la ruelle selon vous?

## ANNEXE B CARTE DES RUELLES VERTES



## ANNEXE C ANNONCE DE RECRUTEMENT

### **Recherchés : Résidents de la ruelle verte « Nom »**

Dans le cadre d'un projet de recherche visant à la rédaction d'un mémoire de maîtrise, nous recherchons des participants afin de connaître leur vision de la ruelle ainsi que leurs habitudes de vie dans celle-ci.

Dans ce cas, nous cherchons à connaître les avis de personnes habitant proche de ruelles aménagées n'étant pas des ruelles vertes, afin de documenter notre mémoire de recherche sur les ruelles vertes.

Votre participation prendrait la forme d'une entrevue individuelle où il vous sera posé quelques questions.

Cette entrevue sera enregistrée pour une durée approximative de 30 à 45 minutes. Cette entrevue se déroule à l'endroit de votre choix, où vous nous raconterez votre expérience de la ruelle.

Si vous connaissez quelqu'un ou si vous avez fait une telle expérience, que vous avez accès à la ruelle de votre habitation et que vous êtes intéressé à partager cette expérience dans le cadre d'un projet de recherche, vous êtes invités à communiquer directement avec la chercheure aux coordonnées suivantes :

Annabelle Mazoyer  
514-577-0023  
[mazoyer.annabelle.1@courrier.uqam.ca](mailto:mazoyer.annabelle.1@courrier.uqam.ca)

En vous remerciant de votre attention,

Veuillez prendre note que dans le cas où vous recevez cette annonce par l'un des canaux de communication d'Écoquartier, aucun des responsables de l'organisme ne sera informé de votre participation.

## BIBLIOGRAPHIE

- André, P., Martin, P. et G., L. (2012). *Participation citoyenne Le Dictionnaire encyclopédique de l'administration publique*.
- ASTERES, R. (2016). *Les espaces verts urbains, lieux de santé publique, vecteur d'activité économique*. Union nationale des entreprises du paysage.
- 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. [Participation, Urbanism, and Urban Studies]. *Participations*, 1(1), 36-66. doi: 10.3917/parti.001.0036
- Bailly, A. et Bourdeau-Lepage, L. (2011). Concilier désir de nature et préservation de l'environnement : vers une urbanisation durable en France. [Toward Sustainable Urbanization in France: Desire for Nature and Protection of the Environment]. *Géographie, économie, société*, 13(1), 27-43.
- Beck, U. (2006). *Qu'est-ce que le cosmopolitisme?* Paris : Paris : Aubier.
- Becker, H. S. (2001). Sociologie visuelle, photographie documentaire et photojournalisme: tout (ou presque) est affaire de contexte. *Communications*, (71), 333-351.
- Bélanger, H., Jenson, J., Martin, C., LeBihan, B. et Leloup, X. (2010). Pour qui et à qui ce parc ? Gentrification et appropriation de l'espace public dans l'arrondissement du Sud-Ouest de Montréal (Canada). *Lien Social Et Politiques*, (63), 143-154.
- Berdoulay, V. et Soubeyran, O. (2002). *L'écologie urbaine et l'urbanisme : aux fondements des enjeux actuels*. Paris : Paris : La Découverte.
- Boucher, I. et Fontaine, N. (2010). *La biodiversité et l'urbanisation, Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable*. Récupéré de [http://www.mamot.gouv.qc.ca/pub/grands\\_dossiers/developpement\\_durable/biodiversite\\_urbanisation\\_chap\\_4.pdf](http://www.mamot.gouv.qc.ca/pub/grands_dossiers/developpement_durable/biodiversite_urbanisation_chap_4.pdf)
- Bresson, M. (2014). La participation, un concept constamment réinventé. Récupéré de <http://socio-logos.revues.org/2817>
- Callon, M., Lascoumes, P. et Barthe, Y. (2014). *Agir dans un monde incertain : essai sur la démocratie technique* (Édition révisée.. éd.). Paris : Éditions Points, [2014], ©2001.

- Castells, M. (1981). *La question urbaine*. Paris : Paris F. Maspero.
- Caveng, R. (2011). Socio-topographie de la pauvreté. *EspacesTemps.net* (2011).
- Choay, F. (1970). *L'histoire et la méthode en urbanisme*.
- CMM, O. G. M. d. l. (2016). *Portrait du Grand Montréal, édition 2016* Montréal
- Commission mondiale sur l'environnement et le développement de l'Organisation des Nations unies, p. p. G. H. B. (1987). *Our Common Future*
- Desjardins, C. (2017, 12 Aout 2017). La petite histoire du hangar. *La Presse*. Récupéré de [http://plus.lapresse.ca/screens/5aaca0de-ba34-42c4-9063-ff4e8961cbb3%7Cv49jV0r\\_75-B.html](http://plus.lapresse.ca/screens/5aaca0de-ba34-42c4-9063-ff4e8961cbb3%7Cv49jV0r_75-B.html)
- Donadieu, P. (2003). La construction actuelle des villes- campagnes. *Histoire urbaine*, 8(2), 157-170. doi: 10.3917/rhu.008.0157
- Dubost, F. et Lizet, B. (2003). La nature dans la cité: de l'hygiénisme au développement durable. *Communications*, (74), 5-18.
- Duchemin, E., Wegmuller, F., Legault, A.-M., Duchemin, É., Vandelac, L., Mougeot, L. et Nasr, J. (2010). Agriculture urbaine : un outil multidimensionnel pour le développement des quartiers. [*Vertigo*] *La revue électronique en sciences de l'environnement*, 10(2), 0-0.
- Éco-quartiers, R. d. (2018). *Ruelle verte*. Récupéré le 21 mars de <https://www.eco-quartiers.org/ruelle-verte>
- Gehl, J. (2012). *Pour des villes à échelle humaine*. Montréal : Les Éditions Écosociété, [2012], ©2012.
- Hall, E. T. (1971). *La dimension cachée*. Paris : Paris Éditions du Seuil.
- Hamel, P. (2006). *Participation, consultation publique et enjeux urbains : le cadre du débat public à Montréal et son évolution* (pp. p. 229-256).
- Hopkins, R. (2010). *Manuel de transition, De la dépendance au pétrole à la résilience locale*.
- Journet, P. (2016, 9 Décembre 2016). Embourgeoisement: Hochelaga n'est pas un musée. *La Presse*. Récupéré de <http://www.lapresse.ca/debats/editoriaux/paul-journet/201612/07/01-5048971-embourgeoisement-hochelaga-nest-pas-un-musee.php>
- Kebir, L. et Barraqué, B. (2014). Éditorial. [Editorial]. *Espaces et sociétés*, 158(3), 9-12. doi: 10.3917/esp.158.0007

- Kelly, C. (2014). *Montréal en ruelles: Le récit de l'appropriation du lieu par les résidents de Rosemont-La Petite-Patrie*. Université Laval, Québec, Canada.
- La Rocca, F. (2007). Introduction à la sociologie visuelle. *Sociétés*, 95(1), 33-40. doi: 10.3917/soc.095.0033
- Labrecque, M. (2017). Songdo, ville intelligente du futur? *Radio-Canada*. Récupéré de <http://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1073129/songdo-coree-sud-ville-intelligente-futur-asie-transport-dechet-habitation-urbanisme-desautels>
- Laigle, L. (2013). Pour une transition écologique à visée sociétale. *Mouvements*, n 75(3), 135-142. doi: 10.3917/mouv.075.0135
- Le Loet, K. (2014). Gentrification verte: quand la nature en ville chasse les pauvres. *Terraeco*. Récupéré de <http://www.terraeco.net/Gentrification-verte-quand-la,57152.html>
- Lefebvre, H. (1974). *Le droit a la ville suivi de espace et politique*. Paris : Paris Anthropolos.
- Lussault, M. (2009). *De la lutte des classes à la lutte des places*. Paris : Paris : B. Grasset.
- Mattem, J. (2015). Le « pari de la transition » dans la sociologie française. L'exemple de Georges Friedmann. *Cahiers de recherche sociologique*, (58), 15-35.
- Mehdi, L., Weber, C., Di Pietro, F., Selmi, W., Duchemin, É., Vandelac, L., . . . Vainer, C. (2012). Évolution de la place du végétal dans la ville, de l'espace vert a la trame verte. *[VertigO] La revue électronique en sciences de l'environnement*, 12(2).
- Merlin, P. et Choay, F. (2009). *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement* (2e éd.. éd.). Paris : Paris : PUF.
- Montpetit, G. (2010). *Les déterminants de la valeur dans le marché immobilier montréalais, étude appliquée aux lignes de distribution câblées, à la végétation et aux types de rue*. Université du Québec à Montréal, Montréal, Canada.
- Montreal, V. d. (2010). *Bénéfiques économiques du capital vert* Montréal Récupéré de <http://ville.montreal.qc.ca/portal/page? pageid=7377,94727585& dad=portal & schema=PORTAL>
- Montréal, V. d. (2015). *Budget de Rosemont-La-Petite-Patrie* Montréal : Ville de Montréal. Récupéré de <http://donnees.ville.montreal.qc.ca/dataset/a3bbb657->

[4437-4750-9320-d6bb57ca672a/resource/44c24bca-93f1-436a-9072-fda6521368b2/download/budget2015presentation.pdf](http://4437-4750-9320-d6bb57ca672a/resource/44c24bca-93f1-436a-9072-fda6521368b2/download/budget2015presentation.pdf)

- Montréal, V. d. (2016). *Plan de développement durable de la ville de Montréal 2016-2020* Ville De Montréal : Bibliothèque et Archives nationales du Québec.
- Montréal, V. d. (2018). *Rosemont-la-Petite-Patrie, Ruelle verte*. Récupéré de [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=7357,114005570&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7357,114005570&_dad=portal&_schema=PORTAL)
- ONU. (2014). *Plus de la moitié de la population mondiale vit désormais dans des villes*. New-York : Centre des actualités de l'ONU.
- Ponce-Alvarez, H. (2003). *Gentrification et centralité urbaine: modes d'habiter et rapports au quartier des résidents d'un secteur ancien réinvesti au centre-ville de Montréal*. Institut National de la Recherche Scientifique, Montréal.
- Robert, M. (2014, 6 Octobre 2014). *Brève histoire des ruelles de Montréal*. Dans *Chronique Montréalité no 14*. Récupéré le 21 Mars de <http://archivesdemontreal.com/2014/10/06/chronique-montrealite-no-15-breve-histoire-des-ruelles-de-montreal/>
- Rouadjia, A. (2017). Le paradoxe de la gestion des espaces verts : entre volonté de maîtrise et laissez-faire. *VertigO- la revue électronique en sciences de l'environnement*. Récupéré de <http://journals.openedition.org/vertigo/18338>
- SAAQ., S. Q. (2018). Véhicules en circulation.
- Schaller, S. et Modan, G. (2005). Contesting Public Space and Citizenship: Implications for Neighborhood Business Improvement Districts. *Journal of Planning Education and Research*, 24(4), 394-407. doi: 10.1177/0739456X04270124
- Seattle, C. o. (2013). *Seattle Climate Action Plan* Récupéré de [http://www.seattle.gov/Documents/Departments/OSE/2013 CAP 20130612.pdf](http://www.seattle.gov/Documents/Departments/OSE/2013%20CAP%20130612.pdf)
- SODER. (2018). *SODER, pour un développement durable en milieu urbain*. Récupéré de <http://www.soder.qc.ca/>
- SOVERDI. (2018).
- Statistiques, M. e. (2018). *Profil socio-démographique, Recensement 2016, Arrondissement de Rosemont-la-Petite-Patrie* Montréal

- Torres, E. (2002). Adapter localement la problématique du développement durable : rationalité procédurale et démarche-qualité. *Développement Durable et Territoires* (2002).
- Tremblay, S. (2011). Tremblay, S. (2011). « Développement durable et communication : vers un espace ouvert fondé sur la participation citoyenne, l'éthique du dialogue et l'interinfluence », *Télescope*, vol. 17, n° 2, p. 239-255.
- Vancouver, C. o. (2015). *Greenest City, 2020 Action Plan*
- Vida, S. (2011). *Les espaces verts urbains et la santé*. Institut National de Santé Publique du Québec : Récupéré de [https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/1274\\_espacesvertsurbains\\_sante.pdf](https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/1274_espacesvertsurbains_sante.pdf)
- VRAC-Environnement. (2018). *Vrac Environnement - Ruelles vertes*. Récupéré le 21 Mars de <http://vracenvironnement.org/verdissement/ruelles-vertes>
- Waltz, M. et Paquin, C. (1982). *Le réaménagement des ruelles: approche sociale*. Université de Montréal, Montréal.