

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL

DOCUMENT D'ORIENTATION POUR LA VILLE DE MONTRÉAL :
INTÉGRATION DES POLITIQUES DE TRANSPORT ACTIF DANS UN
CONTEXTE DE GENTRIFICATION

TRAVAIL DE RECHERCHE DIRIGÉ
PRÉSENTÉ
COMME EXIGENCE PARTIELLE
DE LA MAÎTRISE EN SCIENCE POLITIQUE

PAR
CARL MARQUIS-CHOUINARD

DÉCEMBRE 2018

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL
Service des bibliothèques

Avertissement

La diffusion de ce document diplômant 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.07-2011). 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.»

TABLES DES MATIÈRES

RÉSUMÉ EXÉCUTIF	i
INTRODUCTION ET PRÉSENTATION DU PROBLÈME.....	1
DÉMARCHE RETENUE	1
CHAPITRE I RÉSULTATS	5
1.1 Contenu.....	5
1.1.1 Gentrification	5
1.1.2 Politiques de transport actif.....	7
1.2 Instruments	8
1.2.1 Instruments de la gentrification.....	8
1.2.2 Instruments contre la gentrification	11
1.3 Publics	17
CHAPITRE II LE CAS DE MONTRÉAL : GENTRIFICATION ET POLITIQUE DE TRANSPORT ACTIF DANS L'ARRONDISSEMENT DU PLATEAU MONT- ROYAL.....	25
2.1 Contenu.....	25
2.2 Instruments	27
2.3 Publics	28
CONCLUSION.....	31
RECOMMANDATIONS	36
BIBLIOGRAPHIE	39

RÉSUMÉ EXÉCUTIF

La ville de Montréal possède déjà un important réseau piétonnier ainsi qu'un réseau cyclable toujours en expansion. Or, ce document vise à offrir une meilleure compréhension des politiques de transport actif dans un contexte de gentrification, afin de prendre des décisions mieux adaptées au contexte socioéconomique de certaines quartiers centraux de Montréal. Il existe des moyens de garder le cap en offrant aux résidents des politiques de transport plus efficaces qui seront mieux reçues par les publics. Personne ne s'oppose à la sécurisation et à la reconfiguration d'intersections défaillantes, mais certaines autres politiques, comme celles qui prescrivent l'installation de nouvelles pistes cyclables, ou même les projets de revitalisation, ne font pas consensus. En effet, les gentrificateurs, nouveaux résidents fréquemment bien nantis qui s'installent dans les quartiers centraux historiquement peuplés par les classes ouvrières ont des besoins différents des résidents traditionnels, notamment en matière de transports. Alors que les gentrificateurs s'installent en ville à proximité de leurs points d'intérêt afin de pouvoir s'y rendre à l'aide du transport actif et collectif, les résidents de longue date dépendent souvent de l'automobile pour leur déplacement, et dédaignent par conséquent certaines politiques de transport actif qui ne leur sont pas favorables.

Si les décideurs de la ville de Montréal souhaitent mieux intégrer les transports actifs à la vie montréalaise, il importe de tenir compte de ces besoins. Les autorités ont accès à des instruments pour combattre la gentrification, comme par exemple des politiques de « droit de rester en place », permettant aux résidents traditionnels de quartiers en gentrification de se maintenir à domicile, comme les politiques de réglementation sur les prix des loyers. Il est également possible d'intégrer une dimension sociale aux projets de revitalisation urbaine, afin de répondre aux besoins des personnes susceptibles d'être déplacées de « force » par les gentrificateurs. Lorsque les quartiers sont déjà mixtes sur le plan socioéconomique, il peut également être utile de faire le lien entre les gentrificateurs et les résidents traditionnels lors de consultations publiques.

Or les instruments de transport actifs, comme les projets d'infrastructure, ont tendance à être distribués de façon inégale dans les villes nord-américaines. En effet, l'investissement tend à suivre les gentrificateurs, qui sont les principaux demandeurs de politiques favorables au transport actif. Les autorités doivent donc tenter de cibler

plus directement les résidents traditionnels et faire valoir les avantages de la marche et du vélo auprès de ces derniers. Finalement, la ville pourrait parler aux groupes d'intérêts de cyclistes par rapport à la problématique du manque d'équité, afin que ceux-ci puissent travailler auprès des moins nantis pour mettre en œuvre des politiques de transport actif qui leur permettraient d'utiliser le vélo aux fins de leurs transports utilitaires. En stimulant les liens sociaux et le sentiment d'appartenance, les groupes d'intérêts pourraient aider à promouvoir la culture du vélo chez les moins nantis qui y sont présentement plus résistants.

INTRODUCTION ET PRÉSENTATION DU PROBLÈME

Le transport actif est l'une des solutions privilégiées par les autorités de plusieurs grandes métropoles mondiales afin de faire face aux problèmes liés aux transports urbains, comme la congestion routière, la pollution environnementale et les problèmes de santé liés au manque d'activité physique. Le motif premier de cette recherche est de fournir aux autorités municipales montréalaises une référence pour mieux comprendre comment les dynamiques sociales liées à la gentrification et aux politiques de transport actif affectent la ville. La revue de littérature démontre qu'il existe, dans un nombre de villes nord-américaines, une tendance à élaborer des politiques de transport actif qui privilégient les gentrificateurs au détriment des moins nantis, renforçant les inégalités sociales déjà amplifiées par la gentrification. À l'aide de la littérature scientifique disponible, nous proposerons des outils pouvant être mobilisés pour concevoir des politiques publiques qui tiennent compte de cette réalité.

Pour l'Institut canadien des urbanistes, le transport actif se définit comme suit : « tous les modes de transport à propulsion humaine. Il s'agit de tout déplacement effectué pour se rendre soi-même, ou emmener d'autres personnes, à une destination particulière – au travail, à l'école, au magasin, chez des amis » (Institut canadien des urbanistes, 2012, p. 1). On parle par conséquent de déplacements utilitaires et non des déplacements récréatifs. Cette définition inclut le patin à roue alignée et la planche à roulettes, mais concerne de façon plus institutionnalisée la marche et le vélo. Or, des études récentes démontrent que dans plusieurs grandes villes, ce sont surtout les quartiers gentrifiés qui bénéficient de l'investissement dans les infrastructures et les politiques de transport actif, alors que les quartiers moins riches sont laissés pour compte, parfois même lorsque la demande est présente (Flanagan, 2015).

Pour sa part, le concept de gentrification apparaît dans la littérature scientifique en 1964 grâce au travail de la sociologue britannique Ruth Glass, qui observait le retour des classes moyennes provenant de la banlieue vers les quartiers centraux historiquement défavorisés des grandes villes (Glass, 1964). Depuis, ce concept a été défini et redéfini par les chercheurs. La définition donnée par Kennedy et Leonard représente bien la position désormais adoptée par la majorité des chercheurs : « the process by which higher income households displace lower income residents of a neighborhood, changing the essential character and flavor of that neighborhood » (Kennedy et Leonard, 2001, p. 6).

Depuis les années 1960, mais avec une plus grande intensité depuis les années 1980, les résidents de classe ouvrière dans plusieurs quartiers centraux des grandes villes ont été graduellement (et parfois plutôt rapidement) remplacés par les classes moyennes et aisées (Hackworth et Smith, 2001). Par la suite, les politiques publiques ont eu tendance à refléter les préférences de ces nouveaux résidents. La littérature propose deux types d'explications. D'une part, selon Tim Butler et Garry Robson (2001), les gentrificateurs ont, dans des mesures variables, les moyens financiers et une capacité de concertation qui peuvent leur donner une plus grande influence auprès des décideurs et, par extension, sur l'action publique.

Certains chercheurs avancent également que l'investissement dans les quartiers centraux en processus de gentrification est une expression du libéralisme et des intérêts économiques municipaux, et que les villes entrent en compétition pour attirer les gentrificateurs. Ce type de compétition intermétropole est mis en évidence, selon Sharon Zukin, par l'embauche d'architectes de renom, par la promotion du design urbain et le développement des domaines culturels dans les centres urbains, afin d'attirer les « classes créatives » (Zukin, 1995). Pour Edward Glaeser, la croissance économique rapide ayant eu lieu dans les villes où ces équipements et institutions ont été mis en œuvre en démontre l'efficacité (Glaeser, 2003).

Neil Smith propose une interprétation contraire du même phénomène : il suggère que les politiques publiques des grandes villes soient motivées non par la reproduction sociale, mais par l'ordre néolibéral. Il décrit l'arrivée des gentrificateurs comme des « invasions », et les investissements publics qui visent à les attirer comme étant dommageables, car ceux-ci soutiennent le processus de stratification sociale (Smith, 1996). C'est-à-dire que les municipalités prennent des décisions attractives pour les gentrificateurs, selon lui, au détriment des classes sociales moins aisées.

Ce document d'orientation s'intéresse à ces deux concepts. Quels sont les liens entre le processus de gentrification dans les grandes villes nord-américaines et les politiques de transport actif dans ces mêmes municipalités? Nous verrons que les études menées jusqu'à présent identifient des inégalités sociales liées aux processus de distribution des infrastructures de transport actif et des politiques de transport actif. Nous proposerons ensuite certaines pistes de solution afin d'aider les autorités publiques des grandes municipalités, dont l'administration présente de Montréal, à mettre en œuvre les politiques de transport actif de façon équitable, promouvant l'égalité d'accès aux moyens de transports plus propices à la santé.

DÉMARCHE RETENUE

Le projet d'orientation s'appuie sur une revue de la littérature sur la gentrification et sur les transports actifs. Les articles de revue scientifique et des rapports d'organismes publics ont été répertoriés à l'aide de Google Scholar et le système de Méta-recherche de la bibliothèque de l'Université du Québec à Montréal, en utilisant les bases de données associées aux sciences politiques. Plusieurs mots clés ont été utilisés afin d'aller chercher une documentation permettant de circonscrire les concepts principaux : gentrification, embourgeoisement, transport actif, politiques de transport actif, *active transportation*, *active transportation policies*, inégalité ET transport actif. Ceux-ci ont également été utilisés en tandem avec les termes « Montréal » et « Plateau Mont-Royal » afin de trouver plus spécifiquement les documents pertinents au cas de Montréal et de son quartier central le plus fortement marqué par son processus de gentrification. De plus, quelques grands ouvrages portant sur les politiques publiques en général ont été utilisés comme références.

Au total, 127 documents ont été retenus sur un total de 161 identifiés au terme de la recherche documentaire, dont 97 sont de nature scientifique (sections de livres et articles de journaux scientifiques, thèses), 13 proviennent d'organismes privés et publics, 10 sont des publications gouvernementales et 7 sont des articles de journaux. Parmi ces 127 documents, 44 portent principalement sur le concept de gentrification, 47 sur les politiques de transport actif et le cas spécifique de Montréal, 22 sur les politiques publiques en général, 11 faisant le lien entre gentrification et transport actif, et 3 sur les inégalités sociales et de santé dans le cadre du transport actif. Les documents ont été retenus selon leur pertinence pour le sujet à la suite d'une lecture

du résumé, selon qu'ils ajoutent aux connaissances sur la gentrification, les politiques de transport actif ou les liens entre ceux-ci. On y traite du concept de gentrification et de ses conséquences, du transport actif et de ces effets sur la santé et sur les transports urbains, ainsi que de l'intersection entre les deux. Tout ce qui relève des liens entre la gentrification et les transports actifs a été étudié en détails, avec une attention particulière portée aux solutions proposées par ceux-ci.

D'abord, les documents sur la gentrification portent sur les origines du concept avec Ruth Glass dans les années 60. On voit également des chercheurs majeurs tels que Neil Smith, David Ley et Damaris Rose. La documentation sur le transport actif a également été répertoriée, de la part des chercheurs canadiens tels que Todd Litman, Paul Hess, Nancy Smith-Lea et Rémy Barbonne, ainsi que de la part d'organismes de santé publique comme la Direction de santé publique de Montréal. Le projet s'appuie également sur les études de Rémy Barbonne, qui s'est intéressé au transport actif dans le quartier du Plateau Mont-Royal à Montréal, en tenant compte du processus de gentrification et des préférences des résidents en matière de transports utilitaires. John Stehlin a également écrit sur l'entrecroisement entre transport actif et gentrification en mettant accent sur la justice sociale dans le contexte d'un quartier de San Francisco qui est affecté par ces deux dynamiques.

Ensuite, les politiques publiques et l'action publique ont plusieurs définitions dans la littérature de science politique. Pour certains, les politiques publiques sont les décisions et actions entreprises par les gouvernements. Jean-Claude Thoenig caractérise les politiques publiques comme suit : « les interventions d'une autorité investie de puissance publique et de légitimité gouvernementale sur un domaine spécifique de la société ou du territoire » (Thoenig, 1985). La définition minimaliste proposée par Thomas Dye offre un ajout important : « Whatever governments choose to do and not to do » (Dye, 1995, p. 2). En effet, Dye explique que l'action publique et les politiques publiques ne sont pas seulement ce que les gouvernements font, mais

également ce que ceux-ci décident de ne pas faire. Pour Hassenteufel (2008), l'action publique s'articule selon les trois dimensions qui structurent le présent document d'orientation : le contenu, les instruments et les publics. Cette approche permet de considérer l'action des gouvernement municipaux à travers de leurs programmes d'action en tenant particulièrement compte des instruments et de leurs effets sur les publics visés par les politiques.

- Le contenu d'une politique publique est sa raison d'être et ce qui a motivé les autorités à l'adopter. Dans notre cas, on pense par conséquents à nos deux grands concepts, soit la gentrification et les politiques de transport actif afin de déterminer la nature du lien entre ceux-ci. En effet, la relation entre la gentrification et les politiques de transport actif sera ensuite explorée, puisque quelques chercheurs se sont intéressés à la question de l'intersection de ceux-ci.
- Les instruments, sont les moyens utilisés pour atteindre les résultats escomptés, comme ajouter des pistes cyclables, réduire la circulation, ou faire la promotion des transports actifs auprès de personnes pouvant bénéficier de ce type de sensibilisation.
- Finalement, les publics sont les personnes qui sont ciblées par l'action publique et doivent en être affectés. Comment le public est-il affecté par ces nouvelles infrastructures de transport actif ou bien par les mesures de sensibilisation?

Ces trois composantes seront donc utilisées dans le cadre de cette étude pour analyser l'information pertinente sur le sujet. Celles-ci nous serviront de cadre d'analyse pour mieux connaître les préférences des résidents des quartiers centraux en matière de transport utilitaires selon leur statut socioéconomique. Les mêmes dimensions d'analyse seront mises de l'avant dans cette étude de cas. Quoique le document s'adresse à l'ensemble des élus de la ville de Montréal, un survol du cas

spécifique du Plateau-Mont-Royal a également été entrepris afin d'avoir une étude de cas locale et de compléter l'étude.

CHAPITRE I

RÉSULTATS

1.1 Contenu

1.1.1 Gentrification

La gentrification est caractérisée par le « déplacement » forcé des résidents traditionnels de quartiers centraux des grandes métropoles par des « gentrificateurs » aux caractéristiques socioéconomiques différentes de celles des résidents traditionnels du quartier. Les chercheurs ne s'entendent toutefois pas ni sur la nature ni sur les impacts de ce sujet polarisant. Pour certains d'entre eux, aux tendances plutôt néomarxistes comme Smith et Williams, la gentrification représente l'une des expressions de la lutte des classes, dans laquelle les riches qui s'installent dans les quartiers centraux usurpent les espaces de vie des pauvres en précipitant la hausse des valeurs immobilières dans ces quartiers (Smith, 2002).

En effet, la gentrification est fréquemment engendrée par des projets de revitalisation des quartiers centraux, qui visent à rendre les milieux de vie plus agréables (Wyly et Hammel, 1999). Les résidents pauvres n'ont pas nécessairement les moyens de lutter contre cette tendance, la promotion de ces projets est faite par de grandes firmes privées et par les autorités municipales, ainsi que par les nouveaux résidents (Smith et William, 1988). En plus, la revitalisation des quartiers centraux plus pauvres peut avoir comme effet d'attirer plus de gentrificateurs. Pour les

résidents traditionnels, cette « invasion » peut s'établir comme un cercle vicieux : les gentrificateurs s'installent et « embellissent » leur quartier, provoquant l'intérêt d'autres gentrificateurs, qui s'installent à leur tour. Hackworth et Smith (2001) expliquent que les plus pauvres quittent, ouvrant la porte à de nouveaux gentrificateurs, et l'effet boule de neige fait en sorte que l'opposition communautaire contre la gentrification se désagrège à mesure que les résidents traditionnels sont contraints de quitter le quartier (Hackworth et Smith, 2001).

Si l'on tient à préserver la cohésion sociale des milieux de vie défavorisés, il importe de chercher à comprendre en amont les impacts sociaux des projets de revitalisation. Or, la cohésion sociale entre trop souvent en conflit avec les intérêts économiques et même les impératifs environnementaux des métropoles. Comme nous l'indique Melissa Checker (2011), les projets de revitalisation ont fréquemment lieu sous la bannière du développement durable (qui ne l'oublions pas, devrait tenir compte de l'environnement, de l'économie, mais également des impacts sociaux du projet). Le titre de l'article est parlant : « Wiped Out by the "Greenwave" : Environmental Gentrification and the Paradoxical Politics of Urban Sustainability ». En effet, Checker argumente qu'il est très difficile pour les résidents d'un quartier de s'opposer à ces revitalisations de l'environnement bâti qui visent à rendre le quartier plus écologique (Checker, 2011).

En somme, la gentrification, soit l'appropriation de quartiers historiquement moins nantis par les élites économiques et culturelles, est un phénomène urbain difficile à atténuer. Les forces économiques, politiques et sociales convergent pour le promouvoir. La gentrification force les résidents traditionnels à quitter des quartiers où ils vivent depuis toujours. Le phénomène peut avoir lieu de façon organique, alors que les élites culturelles, soit les artistes, s'installent d'eux même dans un quartier historiquement de classe ouvrière, ou encore plus artificiellement, suite à des projets de revitalisation, qui peuvent faire augmenter les valeurs immobilières en attirant des

résidents plus riches ou même des investisseurs immobiliers (élites économiques). Les villes peuvent difficilement combattre cette tendance, parce qu'elles ont paradoxalement l'objectif d'attirer ces classes créatives et économiques. Il en résulte des quartiers résidentiels près des centres urbains peuplés par deux classes sociales distinctes, caractérisés par des besoins et préférences différentes, notamment en matière de transport utilitaire.

1.1.2 Politiques de transport actif

Sur le plan du contenu, les politiques de transport actif sont une forme d'action publique désormais privilégiée par les autorités municipales des grandes métropoles, dont Montréal, pour faire face aux enjeux de transport urbain qui résultent de la croissance démographique. En effet, on tente de mettre en œuvre des politiques qui font augmenter la part modale du vélo et de la marche en milieu urbain. Le plan de transport de 2008 de Montréal propose la piste du transport actif et du transport collectif comme moyen de réduire le nombre d'automobiles privées sur les routes, s'attaquant par extension aux émissions de gaz à effet de serre, au bruit, et au coût croissant des infrastructures routières. Additionnellement, depuis un peu plus d'une dizaine d'années, les chercheurs et les professionnels de santé publique, d'urbanisme et d'autres disciplines justifient ces politiques en vantant les bénéfices du transport actif, que ce soit sur la santé, l'environnement ou la planification urbaine. La direction de santé publique (DSP) de Montréal se penche sur la question depuis le milieu des années 2000, et l'organisme estime que le transport actif peut améliorer la santé en promouvant un minimum d'activité physique par jour et en réduisant la sédentarité (Direction de santé publique de Montréal, 2006). L'organisme en santé publique estime : « chaque tranche supplémentaire de 60 minutes par jour en auto augmente de 6 % la probabilité d'être obèse » (Direction de santé publique de Montréal, 2013, p. 3). De plus, la réduction de l'utilisation des véhicules qui fonctionnent aux carburants fossiles améliore la qualité de l'air et bénéficie donc à la

qualité de l'environnement urbain (Direction de santé publique de Montréal, 2011). Les bénéfices du transport actif sont désormais mieux compris : réduction de l'obésité, des maladies cardiovasculaires, du diabète et de certains cancers. La DSP considère par conséquent que les avantages de l'utilisation des transports durables, dont les transports actifs, peuvent être une avenue efficace pour réduire la prévalence de ces problèmes de santé (Direction de santé publique de Montréal, 2013). Nous verrons dans la section suivante comment les organismes de santé publique proposent d'utiliser ces connaissances dans les villes pour promouvoir le transport actif.

Pour l'Institut canadien des planificateurs : « La présence de voies piétonnes et cyclables sécuritaires et agréables contribue pour beaucoup à augmenter la part des déplacements effectués selon un mode de transport actif » (Institut canadien des urbanistes, 2012, p. 4). On pense notamment aux mesures de sécurité pour les piétons et les utilisateurs du vélo, principalement aux intersections, mais aussi en améliorant leur qualité de vie, en ajoutant du mobilier urbain (bancs, fontaines, poubelles) et en embellissant leurs environnements en verdissant la ville. Se faisant, la part modale du transport actif risque d'augmenter, entraînant par conséquent les résultats escomptés par la santé publique ainsi que les autres objectifs municipaux mentionnés.

1.2 Instruments

1.2.1 Instruments de la gentrification

Afin de circonscrire le sujet de cette étude, il a d'abord été nécessaire de définir et de comprendre ses deux grands concepts, soit la gentrification et les politiques de transport actif afin de déterminer la nature du lien entre ceux-ci. La relation entre la gentrification et les politiques de transport actif sera ensuite explorée,

puisque quelques chercheurs se sont intéressés à la question de l'intersection de ceux-ci.

Le phénomène de gentrification est en partie organique, puisque certains gentrificateurs plus téméraires, souvent des artistes, s'installent dans des quartiers centraux, amenant avec eux un mode de vie différent. Cette restructuration socioéconomique des quartiers centraux prend également racine au niveau institutionnel, comme les autorités municipales peuvent mettre de l'avant des politiques publiques qui ont un impact sur la gentrification. Pour comprendre les instruments susceptibles de prévenir la gentrification, il faut comprendre ses leviers. Par exemple, les politiques de revitalisation des quartiers centraux et les grands projets immobiliers peuvent encourager la gentrification, mais les autorités publiques peuvent privilégier la revitalisation équitable, ou contraindre les promoteurs immobiliers à inclure un certain pourcentage de logement sociaux dans leurs projets (Société d'habitation du Québec, 2006). Malheureusement, pour plusieurs chercheurs, les autorités ont au contraire plutôt eu tendance à soutenir les forces du marché et, par conséquent, la gentrification : « ultimately, housing policy and market forces have created a turbulent landscape of decay and renewal » (Wyly et Hammel, 1999).

L'inaction de la part du gouvernement ne serait pas sans conséquence, puisque les outils pouvant être utilisés pour ralentir ou mieux contrôler le processus de gentrification sont principalement en leur disposition. Les forces du marché, comme les entreprises de développement immobilier, ont tendance à faire la promotion de la gentrification avec des projets résidentiels toujours plus ambitieux et luxueux au cœur de la ville. Les décideurs peuvent, par opposition, adopter des politiques susceptibles de mitiger les impacts négatifs de ce développement économique urbain sur les résidents. Pour nommer un autre exemple, les politiques de transport actif relèvent souvent des acteurs publics, comme c'est le cas de la réglementation routière et des travaux de développement des réseaux piétonniers et cyclables. Certes, les acteurs

privés et les forces du marché peuvent faire pression sur les autorités, ou encore faire des campagnes de sensibilisations sur les méfaits de la gentrification. Or, ultimement, c'est la ville qui est en mesure de fixer la réglementation, limiter et contraindre les entrepreneurs et agir sur le fardeau fiscal des résidents traditionnels pour leur donner une chance face aux pressions économiques. Pour ces raisons, les solutions mises de l'avant par les experts relèvent des politiques publiques et de la réglementation municipale (Kennedy et Leonard, 2001). Les autres principaux intéressés par ces types de mesure sont les résidents traditionnels eux-mêmes, qui n'ont pas nécessairement les moyens de lutter contre les effets structurants de l'investissement massif dans les quartiers centraux.

Malgré l'existence de ces outils, la tendance à la gentrification croît dans les quartiers centraux des grandes villes nord-américaines, alors que la situation économique et les politiques publiques la soutiennent. Slater explique le contexte favorable au développement de la gentrification: « Gentrification commonly occurs in urban areas where prior disinvestment in the urban infrastructure creates opportunities for profitable redevelopment, where the needs and concerns of business and policy elites are met at the expense of urban residents affected by work instability, unemployment, and stigmatization » (Slater, p. 572). Tous ces éléments ont tendance à faire croître l'attractivité des quartiers centraux pour les résidents au statut socioéconomique plus élevé, tout en réduisant la capacité des résidents traditionnels de payer les taxes foncières.

Pour Kennedy et Leonard, on retrouve 5 causes majeures à la gentrification : la croissance du nombre d'emploi dans les centres urbains, le déclin du nombre de logements près de ces emplois, la préférence pour les services et équipements disponibles en ville, la croissance des difficultés liées aux transports, et enfin, les politiques publiques qui font la promotion de la vie urbaine, comme les programmes

de revitalisation urbaine (Kennedy et Leonard, 2001). Certains de ces causes sont également implicitement des leviers potentiels pour l'action publique.

La littérature suggère plusieurs types de solutions et de remèdes aux problématiques liées à la gentrification, dont la question des transports actifs. L'enjeu principal est la gentrification. Dès lors, l'une des solutions évidentes est de s'attaquer à la source même du problème, en faisant la promotion du maintien du statut socioéconomique des quartiers centraux encore affectés par la gentrification par divers moyens, ou en tentant de mitiger les maux des quartiers touchés. Une autre piste de solution est de tenir compte de la réalité de quartiers déjà gentrifiés lors de la planification, de la conception ainsi que de la mise en œuvre des politiques de transport actif afin de mitiger certains des impacts négatifs de la gentrification et d'éviter sa propagation.

1.2.2 Instruments contre la gentrification

Selon Slater, un chercheur très critique à l'endroit de la gentrification, la recherche sur le sujet est marquée par un manque flagrant d'études qualitatives sur le thème du « déplacement », soit, le phénomène selon lequel les résidents des quartiers centraux désavantagés sont expulsés de leur quartier, directement ou indirectement par des forces économiques liés à la gentrification. En effet, le *displacement* peut être un événement profondément humiliant et traumatique. Il ajoute : « Critical researchers must be with, and ultimately stand with, those whose problems they analyse, describe, and explain » (Slater, 2010, p. 580). Quoique l'idée selon laquelle les chercheurs doivent nécessairement se porter à la défense des sujets de leur recherche soit contestable, on peut comprendre sa frustration face à l'apparent manque d'empathie des chercheurs et de la tendance de certains acteurs influents de fermer les yeux et à laisser la gentrification prendre son cours.

Slater cite *Displacement: How to Fight It* de Hartman, Keating et LeGates, qui contestent les préceptes néolibéraux privilégiés par les planificateurs urbains. Ceux-ci opèrent selon les règles de la compétition économique, faisant abstraction des coûts émotionnels, psychologiques, individuels et sociaux qui sont engendrés par la gentrification. Ceux-ci suggèrent donc un « right to stay put », soit un « droit de rester en place », en mettant en œuvre des politiques permettant aux résidents traditionnels de continuer d’occuper leur résidence malgré les changements structurels dans leurs quartiers (Hartman *et al.*, 1982). On pense notamment aux politiques de réglementation des prix des loyers, comme ceux imposés aux propriétaires de logements par la Régie du logement, dans le cas du Québec. Les résidents traditionnels peuvent également bénéficier de subventions pour leur logement dépendamment de leurs circonstances, ou d’accès au logement social (Newman, K. et Wyly, 2006). Or, cette approche demanderait beaucoup d’effort et de volonté politique, comme les vieilles façons de penser la planification urbaine sont souvent privilégiées.

D’autres pistes de solutions, plus structurelles, pourraient également donner aux résidents traditionnels une meilleure chance de faire face aux pressions économiques. Nous voyions précédemment que pour Slater (2010) les détenteurs du pouvoir politique économique sont souvent soutenus par les autorités municipales, qui mettent de l’avant des politiques de revitalisation qui nuisent aux résidents traditionnels. Les décideurs pourraient toutefois procéder au redéveloppement des infrastructures urbaines déchuées en tenant compte de leur effet sur la valeur des propriétés touchées. C’est une partie de ce que Kennedy et Leonard (2001) qualifient de « développement équitable ».

Effectivement, le simple fait de mettre en œuvre des politiques donnant aux résidents traditionnels la possibilité de rester chez eux peut ne pas être suffisant. Les politiques publiques doivent être équitables. Bélanger s’est intéressée à l’utilisation

de l'espace public par les résidents dans le processus de gentrification dans l'arrondissement du Sud-Ouest de Montréal. Depuis la revitalisation du parc du Canal-de-Lachine, les résidents traditionnels ne se sentent plus chez eux : « Le parc du Canal-de-Lachine est considéré comme un avantage du quartier chez les gentrificateurs, mais les résidents traditionnels du secteur ne s'y sentent pas à leur place même s'ils le fréquentent assez régulièrement. Ils sentent la barrière psychologique que les nouveaux développements immobiliers ont créée » (Bélanger, 2010). Selon la chercheuse, les maux des résidents traditionnels sont attribuables d'une part au manque d'intégration sociale des gentrificateurs, causant les résidents traditionnels à les percevoir comme des « autres ». L'auteure remarque également que les résidents reconnaissent un manque d'intégration architecturale des nouveaux projets immobiliers. Une résidente de longue date critiquait : « C'est comme une grosse façade, il y a le canal pis en arrière-plan... pis en arrière du canal on voit juste des gros buildings pis là, tout à coup, ça redevient vieux » (Bélanger, 2010, p. 151).

1.2.3 Instruments des politiques de transport actif

Les autres pistes de solutions sont surtout de l'ordre de l'ajustement au niveau des politiques publiques en matière de transport urbain. Ces propositions sont susceptibles d'être moins exigeantes à mettre en œuvre sur le plan politique. La gentrification est fortement enracinée dans la réalité des métropoles nord-américaines, les remèdes relevant de l'ajustement avoir l'avantage d'être plus réalistes à implanter.

Plusieurs instruments et grands principes sont mis de l'avant pour faire la promotion du transport actif dans les grandes villes. D'une part, l'approche privilégiée par plusieurs chercheurs et organismes de santé publique est de modifier et d'améliorer l'environnement bâti, soit l'infrastructure urbaine, afin de rendre la

marche et le vélo plus sécuritaires et agréables en ville (Barbonne, 2009; Ewing et Cervero, 2001; Hess et Smith-Lea, 2014; Institut national de santé publique du Québec, 2014; Litman, 2003). À Montréal, c'est l'approche mise de l'avant par les acteurs de santé publique et par les autorités municipales (Association pour la santé publique du Québec, 2011; Ville de Montréal, 2007). Les quartiers et les rues qui possèdent des trottoirs et voies cyclables protégées (séparées de la chaussée) ainsi que des installations comme des stationnements à vélo sont naturellement plus propices au transport actif. Les autorités municipales peuvent également mettre en œuvre des mesures d'apaisement de la circulation, par exemple par l'installation de dos-d'âne ou bien en réduisant la limite de vitesse pour les automobilistes. Il est également envisageable modifier la configuration des grandes intersections, où la grande majorité des collisions routières ont lieu, afin de les rendre plus sécuritaires (Association pour la santé publique du Québec, 2011). De surcroît, l'amélioration du mobilier urbain, comme l'ajout de bancs et de placettes, peut contribuer à rendre l'environnement urbain plus convivial en créant des lieux de socialisation (Frank *et al.*, 2006). Or, l'un des principaux freins pour le transport actif est la distance à parcourir. Pour l'Institut canadien des urbanistes : « Rapprocher les destinations est l'un des moyens les plus efficaces de faciliter le transport actif » (Institut canadien des urbanistes, 2012, p. 3). Cet objectif est atteignable par les modifications au design urbain.

D'autres caractéristiques de l'environnement bâti peuvent donc avoir un effet sur la viabilité du transport actif, mais sont difficiles à mettre en œuvre en raison de l'infrastructure urbaine existante. D'une part, la densité résidentielle fait en sorte que les distances de marche entre les attractions sont courtes, une caractéristique indispensable pour le transport actif. De plus, la grande mixité fonctionnelle rend le quartier attractif pour les piétons et cyclistes, comme il existe une grande diversité de commerces et lieux de divertissements. Finalement, le design quadrillé du quartier peut inciter la population à utiliser le transport actif, puisque les rues sont

interconnectées et facilement accessibles. Selon Michel Ouellet, le nouvel urbanisme vise à « recréer des collectivités qui offrent non seulement convivialité, interaction sociale et sentiment d'appartenance (*sense of community*), mais aussi des environnements plus favorables à la marche et aux transports en commun » (Ouellet, 2006, p. 177). Par conséquent, des quartiers centraux possédant certaines de ces caractéristiques sont naturellement plus propices au transport actif.

Ces caractéristiques urbaines sont difficiles, voire impossible à mettre en œuvre dans les quartiers existants. Toutefois, des planificateurs urbains étudient présentement des types de projet mettant de l'avant ces trois éléments déterminants du potentiel de transport actif. Les quartiers TOD (Transit-Oriented-Development) sont des développements immobiliers à haute densité, localisés à distance de marche de services de transport en commun, qui sont planifiés à la base autour des concepts de transport actif, dont la mixité urbaine et fonctionnelle (Cervero, 2016; Newman, P., 2016).

Outre l'environnement bâti, plusieurs autres stratégies existent pour inciter les utilisateurs de la route à utiliser les modes de transport actif pour se déplacer. On pense notamment aux programmes de sensibilisation et d'éducation aux bienfaits du transport actif, des programmes incitatifs et la répression par la police des comportements dangereux afin de faire la promotion de la sécurité. Plusieurs de ces instruments sont mis en valeur dans le Guide de planification et de ressources sur les transports actifs du Canada (Transport Canada, 2011).

Plusieurs villes nord-américaines ont déjà commencé le travail. La ville de Portland, en Oregon, est également touchée par un processus de gentrification depuis les années 90 (Monroe et Shaw, 2011). Cette ville de l'ouest des États-Unis s'est dotée d'un éventail de politiques et de projets favorables au transport actif : un réseau étendu et interconnecté de pistes cyclables, de nouvelles installations de mobilier

urbain (bancs publics, poubelles, fontaines...) et plusieurs projets de transport actif très ambitieux. On pense par exemple au Gibbs Street Pedestrian Bridge, un pont piéton de 210 mètres connectant le quartier Corbett-Lair Hill au « waterfront » de Portland. Une tour abrite un ascenseur pour piétons et cyclistes, comme le pont couvre une dénivellation de plusieurs mètres (Burton, 2011; Portland Bureau of Transportation, 2011). Le site web du bureau des transports de Portland met sa section sur les transports actifs à l'avant-plan, promettant plusieurs projets de pistes cyclables, de trottoirs et d'autres projets pilotes comme celui sur NE Multnomah, visant à « moderniser » la rue, notamment par la mise en œuvre de corridors cyclables protégés pour les résidents et les clients du centre d'achat. Portland compte ensuite étudier les résultats de ces aménagements lors d'une période de deux ans après la fin des travaux. La ville s'assure de mettre ces projets en évidence pour promouvoir leur utilisation, en distribuant des pamphlets d'information et des cartes des réseaux de transport actif (Portland Bureau of Transportation, 2016).

En somme, les décideurs ont accès à un éventail de connaissances par rapport aux instruments susceptibles d'avoir un effet positif sur la pratique du transport actif en ville. Il est possible d'agir sur l'environnement bâti en construisant de l'infrastructure qui bénéficie aux piétons et cyclistes. De plus, certains quartiers sont plus propices au transport actif par défaut, particulièrement ceux qui sont plus densément peuplés. De plus, les rues quadrillées réduisant les distances de déplacement sont avantageuses, permettant aux utilisateurs du transport actif de se déplacer plus aisément. La proximité des commerces et points d'intérêt sont également propices à l'utilisation du transport actif.

1.3 Publics

Dans cette section, nous traiterons de façon combinée les publics ciblés par les politiques de gentrification et les publics ciblés par les politiques de transport actif, puisque dans notre cas, la nature des politiques dépend des caractéristiques spécifiques et des liens entre les résidents traditionnels et les gentrificateurs. Plusieurs chercheurs avancent que les spécificités des résidents d'un quartier donné sont encore plus importantes que l'environnement bâti. Effectivement, les caractéristiques urbanistiques elles-mêmes sont insuffisantes pour inciter les utilisateurs de la route à privilégier les transports actifs pour leurs déplacements quotidiens. Pour Reid Ewing et Robert Cervero, les caractéristiques socioéconomiques de la population sont de bien meilleurs prédicteurs du mode de déplacement des personnes que l'environnement bâti. Dans plusieurs quartiers centraux, les plus riches ont tendance à graduellement adopter ces nouveaux modes de transport (Ewing et Cervero, 2001).

Comme nous le voyions précédemment, l'utilisation du vélo utilitaire s'articule de plus en plus, pour les autorités municipales, comme un atout pour le développement économique. En effet, certains politiciens ont tendance à percevoir les politiques de transport actif comme une façon d'attirer les « classes créatives », soit les gentrificateurs, principalement dans les projets de développement urbains dans les quartiers aisés. Hoffman et Lugo se sont intéressés aux deux cas américains de Los Angeles en Californie et de Minneapolis au Minnesota, où elles remarquaient que les autorités publiques avaient tendance à travailler ensemble dans la création de projets d'infrastructure cyclable. Par conséquent, les résidents qui ne sont pas catégorisés comme provenant des « classes créatives », soit des utilisateurs potentiels des réseaux cyclables métropolitains, sont évacués de la vision des décideurs. Afin d'éviter que les politiques de transport actif ne deviennent accessoires à la gentrification, les décideurs doivent tenir compte des demandes des minorités visibles (comme dans le cas de Minneapolis), des résidents traditionnels qui perdent le contrôle de leurs

quartiers en raison de la gentrification, ainsi que des autres populations marginalisées. Les auteures expliquent l'urgence de modifier l'approche des décideurs et des activistes: « If lobbying for bike infrastructure continues to be justified through the 'world-class' discourse, people biking out of economic necessity will continue to be marginal within the bike movement while low-income families will be driven farther and farther from eco-chic districts » (Hoffman et Lugo, 2014, p. 59). Les politiques de transport doivent par conséquent être conçues de façon à accroître la mobilité de l'ensemble des résidents, et non comme des infrastructures dont l'apport premier est le stimulus économique d'un quartier voué à la gentrification.

Ces mesures sont désormais privilégiées par les villes nord-américaines pour faciliter le transport actif. Toutefois, nous voyions précédemment que la « vague verte », sous sa vertu environnementale, muselle les résidents qui s'y opposent puisque toute résistance au mouvement vert est déclarée invalide d'emblée. Effectivement, le zeitgeist politique est à l'écologisme et au développement durable. Dans les mots de la chercheuse : « in the contemporary global liberal order, those who do not subscribe to the need for sustainability are relegated to the political margins » (Checker, 2011, p. 214). C'est-à-dire que les personnes qui s'opposent aux politiques publiques et aux projets urbains qui sont proposés sous la bannière du développement durable sont marginalisées, et leurs arguments sont ignorés. Même lorsque ceux-ci soulèvent des arguments valables, ils sont perçus comme des « NIMBY » (citoyens égoïstes qui ne pensent qu'à leurs intérêts individuels et immédiats), ou encore comme des « backward thinkers ». Par conséquent, la variable sociale du développement durable est fréquemment mise de côté dans les grands projets urbains, et les résidents qui s'opposent à ces projets perdent leur voix. L'opposition aux politiques de transport actif est difficile à défendre en raison du climat politique, comme elle est contraire aux grands principes de développement durable qui sont perçus comme étant vertueux et écologiques. Hoffman et Lugo avancent, comme nous le voyions, que: « [the] residents who argue against bicycle

facilities can be dismissed as backward thinkers » (Hoffman et Lugo, 2014, p. 53). Dans tous les cas, les moins nantis semblent avoir de la difficulté à faire valoir leurs préférences face aux gentrificateurs.

Les décideurs font donc face à un problème à plusieurs niveaux. La gentrification est une réalité profondément enracinée dans les villes nord-américaines, dont Montréal. Ce phénomène est à l'origine d'une variété de conséquences culturelles et socioéconomiques, incluant l'inégalité d'accès au transport actif. Une piste de solution évidente serait donc de s'attaquer à la source du problème, soit la gentrification elle-même. Or, les autorités municipales ont historiquement fait preuve de réticence à contrarier les gentrificateurs en mettant en œuvre des politiques leurs étant défavorables ou réduisant leur accès aux logements dans les quartiers centraux, puisque ceux-ci mobilisent des ressources financières. Dès lors, d'autres pistes de solutions plus modestes et réalistes sont envisageables.

L'investissement dans les quartiers en processus de gentrification est mis en évidence dans plusieurs grandes villes, où les politiques de transport actif ont été mises en place en grande partie dans ces quartiers en mutation démographique, privant dans une certaine mesure les résidents des quartiers plus pauvres de cette alternative qu'est le transport actif. L'étude quantitative de Flanagan, qui comparait l'investissement en transport actif dans les divers quartiers de deux villes américaines, décelait : « a disconcerting continuation of the disparities in investment that are systemic throughout North American cities. Claims that investment follows gentrification are supported in both cases [Portland, Oregon and Chicago, Illinois] » (Flanagan, 2015, p. 33). C'est-à-dire que les quartiers en processus de gentrification ont plus souvent tendance à bénéficier de l'investissement de la part des autorités municipales. Naturellement, cette tendance soulève des questions par rapport à l'égalité d'accès aux transports actifs, d'autant plus que ce type de transport est reconnu par les institutions de santé publique comme étant favorable à la santé.

Or, les résidents traditionnels des quartiers en gentrification s'opposent fréquemment aux projets de revitalisation qui risquent de leur être défavorables à long terme. Encore aujourd'hui, les planificateurs urbains et les décideurs font face à ces enjeux lorsqu'il est question de développement urbain ou de revitalisation de l'environnement urbain et des structures existantes. Hélène Bélanger s'est penchée sur deux cas de gentrification à Montréal, dans l'arrondissement Le Sud-Ouest de Montréal, ainsi qu'à Pointe-St-Charles. Dans le premier cas, la gentrification qui a accompagné la revitalisation du quartier a engendré le départ de plusieurs résidents traditionnels, qui voyaient l'appropriation des espaces publics par les gentrificateurs, et l'érosion du sentiment d'appartenance au quartier (Bélanger, 2010). Dans le second cas, la majorité des résidents traditionnels se sont résolus à accepter le changement du caractère de Pointe-St-Charles, sans qu'il n'y ait d'importante dégradation du sentiment d'appartenance au quartier (Bélanger, 2012).

La problématique des inégalités sociales touche non seulement les projets de développement urbain, mais également le domaine de la sensibilisation. Dans son mémoire de maîtrise, Annie Côté Bernatchez se penche sur le cas des programmes de vélos en libre-service (PVLS) à Montréal, et de la sensibilisation des utilisateurs. Son étude statistique basée sur des sondages téléphoniques démontre que « la probabilité d'absence de sensibilisation au PVLS est plus élevée chez les individus dont le niveau d'éducation est faible que chez ceux dont le niveau d'éducation est élevé » (Bernatchez, 2014). De plus, cette tendance se maintient même lorsqu'on compare les Montréalais au revenu modeste à proximité d'un point de service aux Montréalais mieux nantis qui n'ont pas accès au PVLS près de leur résidence.

Bernatchez soutient que même si la sensibilisation des moins riches ne garantirait pas l'adoption de l'utilisation des innovations en transport actif, les organismes de santé publique pourraient déployer plus d'effectifs et tisser des liens avec les promoteurs des PVLS afin d'assurer l'égalité d'accès à l'information, en

créant des réseaux de communications qui atteignent plus d'individus. Cet objectif pourrait être atteint en stimulant la formation de liens sociaux et en faisant la promotion de l'engagement des populations dans les communautés (Bernatchez, 2014). Cette approche par les organismes de santé publique, comme la Direction de santé publique de Montréal, pourrait donc réduire les inégalités sociales de santé liées aux innovations en transport actif. Or, Gelormino attribue un rôle plus grand aux décideurs municipaux, expliquant que les inégalités sociales de santé pourraient être amoindries par des investissements ciblés dans les quartiers défavorisés : « Deprived neighbourhoods may need more tailored investments (on urban policies but also on social and educational interventions) for giving everybody the same advantages afforded by the health promoting role of urban density, public spaces and functional mix » (Gelormino *et al.*, 2015, p. 744). Il insiste toutefois que plus d'études sont nécessaires pour déterminer les meilleures pratiques.

Or, comme nous le voyions précédemment, les résidents traditionnels ont tendance à s'opposer aux projets de revitalisation, par crainte de la gentrification ou encore simplement parce qu'ils ne voient pas l'intérêt des déplacements utilitaires à pied ou à vélo. La conception et la mise en œuvre de politiques de transport actif dans les villes ou certains quartiers centraux est par conséquent compliquée, comme les dirigeants reçoivent des signaux mixtes par rapport aux demandes. Qui veut quoi, à quel endroit? D'une part, comme les gentrificateurs dans les quartiers centraux ont tendance à choisir leur lieu de résidence selon la proximité de leur emploi et des services, ils demandent plus d'infrastructure de transport actif, comme ceux-ci peuvent l'utiliser pour leurs besoins en transports utilitaires. D'autre part, la majorité des résidents traditionnels dans les quartiers centraux ont plutôt tendance à avoir besoin de l'automobile pour aller au travail (Barbonne, 2008). Pour complexifier le tout, un certain nombre de gentrificateurs ont, au contraire, un fort attachement à l'automobile, et un certain nombre de résidents traditionnels utilisent le transport actif parce qu'ils y sont contraints pour des raisons économiques (Turrell *et al.*, 2013).

Quelques chercheurs se sont penchés sur les relations entre les transports actifs et la gentrification. C'est notamment le cas de John Stehlin, qui étudiait en 2015 le cas de la région de la baie de San Francisco, une région de San Francisco marquée par un processus de gentrification causé par une « crise d'abordabilité du logement », suivie d'un mouvement social faisant la promotion du vélo utilitaire urbain. Cette tendance est typique, comme l'utilisation du vélo comme moyen de déplacement ainsi que l'existence d'infrastructures cyclables sont plus prévalentes dans les quartiers gentrifiés dans les centres urbains et les villes universitaires.

En effet, l'infrastructure cyclable est l'une des expressions de l'inégalité d'investissement : « This represents an important shift. In the millennial wave of gentrification, recognizable parcel-level changes associated with the 'gentrification aesthetic', such as new cafes, art galleries, bars, and restaurants, as well as investments in housing, Bicycle infrastructure, gentrification, and the restructuring of the San Francisco Bay Area 123 are buttressed by equally visible transformations to public space—the “consumption fund” like bicycle infrastructure, sidewalk improvements, park upgrades, and so on » (Stehlin, 2015). Ces investissements, qui ciblent principalement les gentrificateurs et les employés des firmes de haute technologie nuisent à la vivabilité de la ville. L'auteur suggère aux autorités municipales de s'attaquer à d'abord à la gentrification. De plus, les groupes d'intérêts cyclistes devraient adopter un discours plus axé sur la justice sociale, promouvant un accès aux infrastructures cyclables dans les quartiers qui ne sont pas touchés par la gentrification (Stehlin, 2015).

Dans sa thèse de doctorat, Hoffman décrit cette même dynamique, ajoutant même le phénomène du racisme à l'équation. Il explique que les cyclistes utilitaires, principalement blancs, ont tendance à adopter des positions qui font fi des tensions raciales et socioéconomiques : « This case study also exemplified the dangers in white bicyclists never grappling with the politics of their mobility beyond their own

insistence to urban space. [...] White bicyclists need to start seeing how our mobility and insistence to urban space has the very real potential of displacing people or simply pissing people off » (Hoffman, 2013). Il voit les cyclistes utilitaires comme une classe insulaire, une communauté qui demande à ses membres de se conformer, à adopter un certain style vestimentaire, et qui demande aux autorités municipales d'installer des infrastructures cyclables dans ses quartiers. L'arrivée de « punks » et d'artistes dans un quartier pauvre, soit les gentrificateurs, serait prédicteur d'une gentrification axée en partie sur la mobilité à vélo, qui a tendance à exclure les personnes issues de classes sociales désavantagées et les minorités, comme les noirs dans le cas de Portland.

Plus près du cas local, Emiliano Scanu s'est intéressé à la construction sociale de la mobilité durable dans la ville de Québec. Il perçoit trois « coalitions discursives » qui se distinguent par les valeurs et les idées que leurs « membres » associent à la mobilité durable, incluant les transports actifs. La première coalition est celle qui émane du Plan de mobilité durable de la ville, qui défend les dimensions d'attractivité, de réduction d'émissions des GES et d'égalité. La seconde coalition, dite « libérale », voit la mobilité durable comme un moyen de promouvoir la croissance économique et la fluidité routière. La dernière coalition, toutefois, s'inquiète de l'ingérence du privé en matière de transports, d'environnement, mais aussi du risque de gentrification engendré par les projets de développement durable et des projets de revitalisation qui embellissent les quartiers sans tenir compte de la capacité financière des résidents d'y habiter (Scanu, 2014).

En somme, les politiques de transport actif sont un outil efficace pour réduire la congestion routière, faire la promotion de la santé publique en mettant de l'avant l'activité physique, et pour améliorer la qualité de vie dans les espaces publics urbains. Toutefois, les besoins et préférences des résidents issus des différentes

classes socioéconomiques doivent être prises en compte lors de la planification de ces politiques afin d'offrir plus de service sans nuire aux résidents traditionnels.

CHAPITRE II

LE CAS DE MONTRÉAL : GENTRIFICATION ET POLITIQUE DE TRANSPORT ACTIF DANS L'ARRONDISSEMENT DU PLATEAU MONT-ROYAL

2.1 Contenu

Face aux avantages du transport actif, des grandes villes commencent à adopter, à des degrés variables, des mesures favorables au transport actif. Selon la muséologue Monique Laforge, la première piste cyclable moderne et toujours accessible est aménagée vers la fin des années 1970, sous l'administration du maire Jean Drapeau (Laforge, 2017). D'autres attribuent toutefois la première piste cyclable au mayorat de Jean Doré au tournant des années 90 (Radio-Canada, 2015b). Or, celles-ci ont surtout été aménagées dans une perspective récréative. Le tournant institutionnel pour plus de transport actif s'est déclenché plus récemment à Montréal, avec le plan de transport de 2008. Le plan de transport prévoyait l'aménagement de 400 nouveaux kilomètres de voies cyclables entre 2008 et 2015, impliquant dans certains cas le retrait de places de stationnement ou le resserrement de voies de circulation. Ces nouveaux kilomètres devaient être installés pour que les cyclistes puissent utiliser le vélo comme moyen de transport dans la ville de Montréal et au centre-ville (Ville de Montréal, 2007). Depuis les dernières décennies, plusieurs groupes d'intérêts comme Vélo Québec et le nouveau groupe Piétons Québec soutiennent les politiques de transport actif dans la province, et font pression sur les autorités pour promouvoir l'implantation de ce type de politiques qui légitiment des moyens de transport alternatifs à l'automobile.

Le Plateau Mont-Royal (PMR) est un arrondissement central de la ville de Montréal qui possède désormais l'ensemble des caractéristiques favorables au transport actif et cette particularité, du moins au niveau de l'environnement bâti, remonte au bas mot au milieu du 19^e siècle. À l'époque, le sud de l'île de Montréal, une zone plutôt rurale, s'urbanise vers le nord avec le tramway hippomobile en 1864, nous raconte Bernard Vallée, membre du Conseil du patrimoine de Montréal depuis 2012 (Le Devoir, 2013b). Avec cette urbanisation vers le nord provient un besoin d'urbanisme, dont la nécessité est amplifiée par l'exode rural. L'arrivée massive en ville demande la construction de lotissements pour accueillir ces personnes. Or, ces lotissements sont à l'origine construits sans grande planification, comme le territoire appartient à une multitude d'entités municipales, villageoises et privées. Ces villages d'ouvriers, graduellement annexés à Montréal, viennent à former son pôle central. Les règlementations autour des années 1880 entraînent les entrepreneurs à construire des triplex de façon plus ordonnée, et le Plateau croît rapidement avec la mise en place de grands parcs, et se densifie énormément jusqu'aux années 30 (Le Devoir, 2013a).

Rémy Barbonne explique que le PMR est particulièrement propice aux déplacements à pied et à vélo, puisque l'arrondissement possède déjà les trois caractéristiques urbanistiques les plus importantes au transport actif (Barbonne, 2008). Désormais, l'arrondissement est caractérisé par cette densité historique, mais également par la coexistence de résidences et d'une multitude de commerces, une effervescence culturelle, dans un environnement qui rappelle la riche histoire du PMR (Barbonne, 2008; Le Devoir, 2013a). En ce sens, Barbonne avance que les caractéristiques urbanistiques du PMR le rapprochent de l'idéal-type du nouvel urbanisme, un mouvement d'urbanisme né dans les années 90 qui privilégie une planification urbaine qui tient compte de ses effets sociaux et environnementaux (Barbonne, 2008).

S'ajoutant aux caractéristiques physiques du PMR, les changements démographiques s'effectuent dans l'arrondissement depuis les années 80, avec l'arrivée d'une gentrification surtout culturelle, qui donne au PMR sa renommée comme centre artistique de la ville de Montréal (Rose, 1996, p. 131-172). En effet, Mathieu Van Criekingen et Jean-Michel Decroly parlent même de « gentrification par les pauvres » (Van Criekingen et Decroly, 2003, p. 2463). Or, ces nouveaux résidents ont rapidement démontré un intérêt pour le transport actif, et un mode de vie différent de celui des résidents traditionnels du quartier. Barbonne décrit les gentrificateurs du PMR comme suit : « Il s'agirait somme toute de personnes disposant de plus de capital culturel que de capital économique, ce qui pourrait favoriser d'autant plus l'adoption de comportements de mobilité plus écologiques » (Barbonne, 2008, p. 427).

2.2 Instruments

L'arrondissement du Plateau Mont-Royal est reconnu depuis quelques années pour ses ambitieuses politiques en matière de transport actif. Plusieurs projets de l'arrondissement visent à redonner l'espace aux piétons et cyclistes en le retirant aux automobilistes en retirant des places de stationnement, ou dans certains cas, en reconfigurant une rue bidirectionnelle en unidirectionnelle. Des mesures d'apaisement de la circulation ont également été mises en œuvre par l'administration du maire Ferrandez. Pour nommer quelques exemples, l'avenue Laurier et l'avenue Christophe-Colomb ont été partiellement reconfigurées à sens unique en 2010-2011. En 2012-2013, des travaux importants ont été réalisés autour de la station de métro Laurier, élargissant des trottoirs, marquant des bandes cyclables et embellissant l'environnement bâti et protégeant les infrastructures cyclables avec une zone tampon. En 2015, les travaux sur Laurier continuent entre Henri-Julien et Saint-Denis, avec la

construction de saillies et l'élargissement de trottoirs (Plateau-Mont-Royal, 2016b). Ailleurs dans l'arrondissement en 2016, des saillies de trottoir sont déployées à plusieurs intersections, les limites de vitesse sont réduites à 30 km/h, et une cinquantaine de dos-d'âne sont installés sur 17 tronçons de rue (Plateau-Mont-Royal, 2016a). Nous verrons toutefois, dans la section suivante, que ces mesures n'ont pas été appréciées de tous, malgré leur caractère moderne.

2.3 Publics

Le profil sociodémographique du PMR, préparé par la division de la planification urbaine de la ville de Montréal, fait état en 2011 de l'arrondissement le plus jeune de la métropole et le plus densément peuplé. On note également que plus de la moitié de la population du PMR a déménagé entre 2006 et 2011, dont 53% provenant de la même ville et 34% provenant d'une autre province ou d'un autre pays. Autre fait notable, 64% des résidents du PMR détiennent un diplôme universitaire, une proportion beaucoup plus élevée que la moyenne de l'agglomération montréalaise, qui se situe à 43%. Sur le plan économique, le ménage moyen possède un revenu moins élevé que la moyenne de la ville, notamment en raison du nombre élevé de ménages d'une (53%) ou deux (30%) personnes. Finalement, l'arrondissement se démarque du reste de la ville par le fait que seulement 27% de la population utilise l'automobile pour se rendre au travail, contre 54% à l'échelle de l'agglomération. En effet, une très grande proportion des résidents du PMR utilisent les transports en commun (37.8%), la marche (22.1%) et le vélo (11.6%) pour se rendre au travail (Division de la planification urbaine de la ville de Montréal, 2014a, 2014b).

Les politiques du PMR ont été fortement critiquées par les autorités municipales et par plusieurs résidents locaux. En 2015, la politique de stationnement du PMR voyait la création de nouvelles zones réservées et de nouveaux tarifs pour des vignettes, au coût de \$100 par mois. Des commerçants de la rue Rachel se sont opposés aux mesures, se plaignant de la « diminution d'achalandage et [de] leurs revenus de 20 % à 30 % depuis le début des travaux en 2012 » alors qu'un nombre toujours croissant de places de stationnement étaient réservées aux résidents (Radio-Canada, 2015c). Une pétition contre la politique amassait plus de 9000 signatures (Radio-Canada, 2015a). Le maire de la ville-centre, Denis Coderre, s'est plus tard interposé, en interrompant les travaux de la piste cyclable de la rue Brébeuf, comme des citoyens se plaignaient du retrait de « dizaines de places de stationnement » (Radio-Canada, 2015b). La fin 2015 a été marquée par cet affrontement entre les deux maires, l'un (Luc Ferrandez) tentant de réduire la circulation dans son arrondissement et l'autre (Denis Coderre) prenant plutôt le parti des automobilistes.

Pour les résidents, ces nouveaux aménagements et ces nouvelles configurations ne sont pas perçus de la même façon dans toutes les strates sociales. Dans les termes de Barbonne : « la gentrification du Plateau Mont-Royal s'accompagne d'un mode de vie qui repose largement sur une organisation de la quotidienneté basée sur la proximité et qui s'oppose à la vie de banlieue, dont au contraire l'(auto) mobilité constitue le principe organisateur » (Barbonne, 2008). Puisque le phénomène de gentrification est lié au transport actif, les résidents traditionnels du PMR sont moins touchés par cette organisation de la vie urbaine basée sur la proximité, et n'ont pas nécessairement fait leurs choix de résidence selon ce principe. Ceux-ci sont donc potentiellement moins favorables aux politiques de transport actif qui ne leur sont pas nécessairement bénéfiques. Le contexte Montréalais s'apparente par conséquent à ce qui est répertorié dans les études de cas américaines, démontrant qu'il y a un besoin de sensibiliser les résidents traditionnels

aux bienfaits du transport actif, tout en donnant à ces résidents les moyens nécessaires à tenir tête à la gentrification et au « déplacement ».

CONCLUSION

Les politiques de transport actif sont l'un des outils de développement durable en vogue dans les métropoles nord-américaines. En appuyant les piétons et cyclistes, les autorités municipales contribuent à un développement urbain moderne qui bénéficie aux résidents sur plusieurs plans. Les villes qui donnent à leurs résidents l'infrastructure et les moyens d'utiliser la marche et le vélo pour se déplacer permettent à ceux-ci un bon moyen d'atteindre les trente minutes d'activité physique quotidiennes prescrites par les experts en santé, notamment en réduisant la prévalence de l'utilisation de l'automobile personnelle. Effectivement, l'utilisation de l'automobile pour les déplacements utilitaires contribue à la sédentarité, encourageant donc certains problèmes de santé publique dont l'obésité et des maladies cardiovasculaires. La réduction de la part modale des transports en voiture au bénéfice des transports actifs se traduit également par une réduction de la congestion routière, de la pollution de l'air et des émissions de gaz à effet de serre, ainsi que de la pollution sonore.

Or, les stratégies utilisées jusqu'à présent pour mettre en œuvre ces principes ont démontré qu'il existe des façons plus efficaces de concevoir les politiques de transport actif, mais également des façons plus équitables. Les instruments de transport actif (pistes cyclables protégées, trottoirs, sécurisation des intersections, mobilier urbain, verdissement, campagnes de sensibilisation, etc.) ne répondent pas nécessairement aux besoins de tous les résidents. Les villes devraient tenir compte des besoins spécifiques des résidents lorsqu'ils procèdent à la planification des politiques. L'une des caractéristiques urbaines déterminantes pour l'acceptabilité des politiques par les résidents affectés est leur statut socioéconomique. Par conséquent,

la gentrification est l'une des spécificités qui doivent être prises en compte par les décideurs.

L'objectif de ce document d'orientation était de répondre à la question suivante : Quels sont les liens entre le processus de gentrification dans les grandes villes nord-américaines et les politiques de transport actif dans ces mêmes municipalités? Pour cela, nous avons étudié la littérature sur la gentrification et sur les politiques de transport actif en organisant systématiquement ses conclusions en fonction des trois dimensions clés des politiques publiques, soit le contenu, les instruments et les publics des politiques publiques. Puisque seule une petite partie de la littérature s'intéresse explicitement aux liens entre gentrification et politiques de transport actif, cette analyse thématique de la littérature nous permet d'identifier des points de ressemblance et de différence entre les deux phénomènes. Nous rappellerons d'abord les principaux résultats pour chaque thématique (contenu, instruments, publics) puis, en nous appuyant sur ces résultats, nous formulerons des recommandations pour guider l'action des villes en matière de transport actif dans un contexte de gentrification.

Sur le plan du contenu, nous retenons quelques phénomènes par rapport à la gentrification et aux politiques publiques. Les gentrificateurs arrivent fréquemment en ville avec une préférence pour le transport actif, une préférence qui n'est pas partagée avec les résidents traditionnels. Dès lors, les politiques de transport actif peuvent être perçues par ces derniers comme un irritant additionnel du processus de gentrification. Des résidents au statut socioéconomique plus élevé s'installent et s'approprient le quartier, changeant la nature des déplacements locaux et accentuant les inégalités sociales. Cela réduit le sentiment d'appartenance au quartier de certains résidents. Or, cela n'indique aucunement que la solution soit d'éviter de développer la capacité de transport actif dans les villes. Au contraire, la marche et le vélo sont l'un

des moyens privilégiés par les organismes de santé publique pour réduire les inégalités sociales de santé.

Une variété d'instruments susceptibles d'augmenter la part modale du transport actif est à la disposition des acteurs municipaux. On pense à l'amélioration de l'environnement bâti. Si l'on augmente la capacité des trottoirs et des pistes cyclables, on peut faire valoir le transport actif, parfois au détriment des résidents traditionnels qui sont plus souvent automobilistes. En effet, les projets de transport actif requièrent fréquemment la réduction du nombre de places de stationnement ou le retrait de voies de circulation. Il est également possible de sécuriser les intersections en pensant aux utilisateurs vulnérables (ceux qui ne sont pas protégés par la carrosserie d'une voiture). Ce faisant, l'utilisation de moyens de transports alternatifs à l'auto devient plus attractive. À cet effet, une tendance à éviter est que l'investissement public cible historiquement de façon disproportionnée les quartiers plus riches en raison de la gentrification. La ville peut également embellir les espaces urbains pour améliorer l'expérience des piétons et cyclistes. Dans le cas de nouveaux développements, les autorités peuvent aussi contraindre les promoteurs immobiliers à planifier des quartiers denses et intégrés aux transports alternatifs, avec des installations pour vélos, par exemple. Les décideurs ont également accès à des instruments et des leviers de transport actif pouvant offrir des pistes de solutions pour faire face au conflit entre les résidents de quartiers centraux aux contextes socioéconomiques divergents.

Nous voyions donc que ces politiques ne sont pas toutes acceptables pour tous les publics, notamment pour le grand nombre de résidents traditionnels dans les quartiers centraux qui utilisent encore beaucoup la voiture personnelle pour leurs déplacements utilitaires. Ces résidents perdent souvent leur voix dans l'arène politique, ceux-ci n'étant pas pris au sérieux comme ils s'affrontent aux urbanistes, aux environnementalistes, aux défenseurs du développement durable, aux chercheurs

et à la santé publique en matière de transport actif. Leurs doléances sont toutefois valables sur le plan de la gentrification. Quoique les transports actifs dans les quartiers centraux ont tendance à amplifier les inégalités sociales, les décideurs peuvent mener des campagnes de sensibilisation pour inciter les résidents traditionnels à considérer cette option, qu'ils rejettent parfois d'emblée. Ce manque de sensibilisation auprès des moins riches et des personnes au niveau d'éducation moins élevé s'est notamment présenté dans le cas des PVLS à Montréal, une expérience dont les erreurs pourraient être corrigées dans le cadre des politiques de transport actif futures.

L'étude du cas du Plateau-Mont-Royal confirme la majorité des tendances identifiées à l'échelle de l'Amérique du Nord dans la littérature scientifique. Quoique fortement critiquée à cet effet, Montréal a été relativement efficace depuis le Plan de transport de 2008 dans l'expansion du réseau cyclable et dans l'adoption de politiques favorables au transport actif. La ville a bénéficié d'un groupe d'intérêt très déterminé et efficace qui défend les intérêts cyclistes, tout en aidant les autorités dans le processus de planification, se faisant experte en matière technique au niveau des infrastructures cyclables. Le PMR, quartier fortement gentrifié, s'est démarqué du reste de la ville par sa grande ambition et ses investissements massifs dans les transports actifs. Dense, peuplé et attractif, le PMR était le quartier idéal pour la marche et le vélo. Or, les fortes politiques de transport actif du maire Ferrandez ont été adoptées au désarroi fort médiatisé des utilisateurs de l'automobile et des commerçants qui s'inquiétaient de l'effet du retrait de places de stationnement près de leurs commerces. Les résidents traditionnels du PMR ont connu leur quartier lorsque celui-ci était caractérisé pour son organisation basée autour de l'automobile, une organisation qui perd rapidement du terrain au bénéfice des modes de vie basés sur la proximité. Le cas du PMR est par conséquent typique : arrivée des gentrificateurs, suivie de politiques publiques « avant-gardistes » qui changent le caractère et la nature du Plateau-Mont-Royal. Les résidents traditionnels perdent par conséquent, en

partie, leur sentiment d'appartenance. Il est possible, dans une certaine mesure, de faire la promotion du transport actif afin de bénéficier de ses avantages sur la santé publique, la circulation routière et l'environnement, sans aliéner toute une strate socioéconomique en nuisant à leurs besoins en matière de transports utilitaires

RECOMMANDATIONS

Ce document visait à donner une vision d'ensemble du lien entre les politiques de transport actif et des considérations qui doivent être faites dans un contexte de gentrification. Les décideurs sensibles aux notions d'équité ont à leur disposition une multitude de leviers pour soutenir le développement du transport actif à Montréal en tenant compte de la réalité socioéconomique des résidents. Des guides existent déjà par rapport à la mise en œuvre des politiques de transport actif, comme celui publié par Vélo Québec (2009), et la direction des transports de Montréal est bien à l'affût des enjeux techniques de l'infrastructure cyclable (Vélo Québec Association, 2009). Toutefois, il revient aux élus d'aller plus loin que les considérations techniques en assurance l'équité.

Il importe d'une part de s'attaquer à la gentrification, ou du moins aux effets négatifs de ce phénomène urbain. D'une part, les autorités montréalaises devraient bonifier et renforcer les politiques pouvant être considérées comme du domaine du « droit de rester en place ». Les résidents des quartiers susceptibles d'être gentrifiés doivent avoir accès à un loyer abordable, particulièrement lorsque ceux-ci sont des résidents de longue date. Des subventions pourraient être mises à la disposition de Montréalais pour les aider à rester de pied ferme et à résister aux pressions économiques. De plus, la création de logement sociaux dans les quartiers centraux pourrait aider certains résidents de longue date à rester en ville. Finalement, les projets de revitalisation devraient optimalement répondre aux besoins de la population locale, incluant les résidents traditionnels. La ville se doit donc de s'assurer de répondre à ces besoins.

La gentrification étant déjà enracinée dans la réalité montréalaise, il faut également chercher à planifier les nouvelles politiques publiques en tenant compte du contexte sociopolitique. Les décideurs voulant protéger les résidents traditionnels susceptibles d'être contraints de quitter leurs propriétés dans les quartiers centraux devraient planifier les projets de revitalisation afin qu'ils ne se fassent pas au détriment des résidents de longue date. Plus spécifiquement par rapport aux politiques de transport actif, les décideurs devraient tenter de dépenser les fonds publics de façon plus équitable et éviter d'investir plus lourdement dans les quartiers gentrifiés, même si ceux-ci ont plus tendance à faire la demande de telles politiques. Les résidents traditionnels et résidents de quartiers moins riches ont moins tendance à être naturellement attirés par les transports actifs, mais un effort de sensibilisation et de promotion de ces moyens de transport alternatifs à la voiture privée pourrait avoir un impact positif important sur la vie urbaine à Montréal. À cet effet, certains chercheurs expliquent que les autorités municipales pourraient également faciliter l'acceptabilité des politiques publiques en mettant les nouveaux et les anciens résidents en contact en stimulant la formation de liens sociaux. Certains expliquent même que les groupes d'intérêts cyclistes devraient être encouragés à entrer en contact avec les moins nantis et à intégrer leurs besoins à leur plateforme. En somme, la clé se situe surtout dans la communication, le tissage de liens, un levier beaucoup moins dispendieux à exploiter que les projets de développement de l'environnement bâti.

Afin de faire le pont entre résidents traditionnels et gentrificateurs, les autorités devraient promouvoir l'intégration des nouveaux arrivants dans leurs quartiers d'accueil. Il est envisageable que, lorsque la gentrification est inévitable, les autorités puissent mettre en œuvre des activités communautaires visant à mettre les deux groupes en contact. De plus, les autorités pourraient faire certaines démarches, comme des consultations publiques, afin de s'assurer que les projets de revitalisation répondent aux besoins de la population locale. C'est une considération bien présente pour les urbanistes, qui insistent : « Il y a vraisemblablement des avantages à tenir

compte du contexte particulier de chaque collectivité et de cibler des groupes d'utilisateurs précis lorsqu'on élabore des stratégies et des programmes de transport actif » (Institut canadien des urbanistes, 2012, p. 4). Le vieux dicton « build it and they will come » s'est avéré vrai dans le cadre de plusieurs projets d'infrastructure piétonnes et cyclables, mais les résidents traditionnels des quartiers en processus de gentrification sont ceux pour qui le transport actif a le plus grand potentiel d'améliorer leur vie en ville. Montréal a beaucoup à gagner en motivant ceux-ci à laisser leur automobile à la maison un peu plus souvent.

BIBLIOGRAPHIE

- Association pour la santé publique du Québec. (2011). Dossier urbanisme et promotion de la santé *Bulletin de santé publique*, 33(1), 40.
- Barbonne, R. (2008). Gentrification, nouvel urbanisme et évolution de la mobilité quotidienne : vers un développement plus durable ? Le cas du Plateau Mont-Royal. *Recherches sociographiques*, (3), 423-445.
- Barbonne, R. (2009). Nouvel urbanisme, gentrification et mobilité quotidienne : Leçons apprises des quartiers Plateau-Mont-Royal et Bois-Franc. Dans G. B. Senécal, Laurence (dir.), *La Métropolisation et ses Territoires* (p. 213-236). Presses de l'Université du Québec.
- Bélanger, H. (2010). Pour qui et à qui ce parc? Gentrification et appropriation de l'espace public dans l'arrondissement du Sud-Ouest de Montréal *Lien social et Politiques*, (63), 143-154.
- Bélanger, H. (2012). The meaning of the built environment during gentrification in Canada. *Journal of Housing and the Built Environment*, 27(1), 31-47. doi: 10.1007/s10901-011-9248-3
- Bernatchez, A. C. (2014). *Inégalités sociales dans la diffusion d'une innovation en transport actif: le cas des vélos en libre-service à Montréal*. Université de Montréal, Montréal.

- Burton, M. (2011, 11 janvier 2011). Portland begins construction on South Waterfront pedestrian bridge over I-5. *The Oregonian*. Récupéré de http://www.oregonlive.com/portland/index.ssf/2011/01/portland_begins_const_ruction_o.html
- Cervero, R. (2016). Public transport and sustainable urbanism: global lessons. Dans C. Curtis, J. L. Renne et L. Bertolini (dir.), *Transit Oriented Development: Making it Happen* (chap. 3, p. 14). Ashgate Publishing Ltd.
- Checker, M. (2011). Wiped Out by the “Greenwave”: Environmental Gentrification and the Paradoxical Politics of Urban Sustainability. *City & Society*, 23(2), 210-229. doi: 10.1111/j.1548-744X.2011.01063.x
- Direction de santé publique de Montréal. (2006). *Le transport urbain, une question de santé: rapport annuel 2006*. Montréal :
- Direction de santé publique de Montréal. (2011). *Vélo et partage du réseau routier : Mémoire de la Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal présenté à la Commission sur le transport et les travaux publics*.
- Direction de santé publique de Montréal. (2013). *Pour une politique de mobilité durable: le point de vue de la santé publique : Mémoire soumis au ministère des Transports du Québec dans le cadre de la consultation sur la Politique québécoise de mobilité durable*
- Division de la planification urbaine de la ville de Montréal. (2014a). *Profil Sociodémographique : Agglomération de Montréal 2014* Montréal
- Division de la planification urbaine de la ville de Montréal. (2014b). *Profil Sociodémographique : Arrondissement du Plateau-Mont-Royal 2011* Montréal

Dye, T. (1995). *Understanding Public Policy* (14 éd.) Pearson.

Ewing, R. et Cervero, R. (2001). Travel and the built environment. A synthesis
Transportation Research Record, 87-114.

Flanagan, E. (2015). *Riding tandem : Does cycling infrastructure mirror gentrification and privilege in Portland, OR and Chicago, IL?* . McGill University, Montreal.

Frank, L., Kavage, S. et Litman, T. (2006). *Promoting public health through Smart Growth : Building healthier communities through transportation and land use policies and practice*

Gelormino, E., Melis, G., Marietta, C. et Costa, G. (2015). From built environment to health inequalities: An explanatory framework based on evidence. *Preventive Medicine Reports*, 2, 737–745.

Glaeser, E. L. (2003). Does Rent Control Reduce Segregation? *Swedish Economic Policy Review*, 10, 179-202.

Glass, R. (1964). *London : aspects of change*. London : MacGibbon & Kee.

Hackworth, J. et Smith, N. (2001). The changing state of gentrification. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, 92(4), 464-477. doi: 10.1111/1467-9663.00172

Hartman, C., Keating, D. et LeGates, R. (1982). *Displacement: How to Fight It* Natl Housing Law Project.

Hess, P. et Smith-Lea, N. (2014). *Identifying and Overcoming Barriers for the Implementation of Active Transportation Policies* Toronto Centre for Active Transportation.

Hoffman, M. L. (2013). *Our Bikes in the Middle of the Street : Community-building, Racism and Gentrification in Urban Bicycle Advocacy* University of Minnesota.

Hoffman, M. L. et Lugo, A. (2014). Who is "World Class"? Transportation Justice and Bicycle Policy *Urbanites*, 4(1), 45-61.

Institut canadien des urbanistes. (2012). *Transport actif, santé et conception des collectivités: Que nous apprennent les données canadiennes?*

Institut national de santé publique du Québec. (2014). Potentiel piétonnier et utilisation des modes de transport actif pour aller au travail au Québec: État des lieux et perspectives d'interventions. 109.

Kennedy, M. et Leonard, P. (2001). Dealing with Neighborhood Change : A Primer on Gentrification and Policy Choices *Policy Link*, 70.

Litman, T. (2003). Active Transportation Policy Issues *Victoria Transport Policy Institute*, 14.

Monroe, D. et Shaw, S. C. (2011). Retail Gentrification and Race: The Case of Alberta Street in Portland, Oregon. 47(3), 413-432.

Newman, K. et Wyly, E. K. (2006). The Right to Stay Put, Revisited: Gentrification and Resistance to Displacement in New York City. *Urban Studies*, 43(1), 23-57.

- Newman, P. (2016). Planning for transit oriented development: strategic principles. Dans C. Curtis, J. L. Renne et L. Bertolini (dir.), *Transit Oriented Development: Making it Happen* (chap. 2, p. 10). Ashgate Publishing Ltd.
- Ouellet, M. (2006). Le smart growth et le nouvel urbanisme : synthèse de la littérature récente et regard sur la situation canadienne *Cahiers de géographie du Québec*, 50(140), 175-193.
- Plateau-Mont-Royal. (2016a). *Apaisement de la circulation* Récupéré de http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7297,139123668&_dad=portal&_schema=PORTAL
- Plateau-Mont-Royal. (2016b). *Réaménagement de l'avenue Laurier Est* Récupéré de http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7297,89053614&_dad=portal&_schema=PORTAL
- Portland Bureau of Transportation. (2011). *Gibbs Street Pedestrian Bridge* Récupéré de <https://www.portlandoregon.gov/transportation/60170>
- Portland Bureau of Transportation. (2016). *NE Multnomah Street Pilot Project* Récupéré de <https://www.portlandoregon.gov/transportation/58751>
- Radio-Canada. (2015a). Grogne contre la politique de stationnement sur le Plateau. *Radio-Canada*.
- Radio-Canada. (2015b, 23 septembre 2015). Le maire Coderre interrompt des travaux sur le Plateau. Récupéré de <http://ici.radio-canada.ca/nouvelle/740456/denis-coderre-luc-ferrandez-piste-cyclable-plateau-mont-royal>

- Radio-Canada. (2015c, 22 octobre 2015). Stationnement sur le Plateau Mont-Royal: les commerçants de la rue Rachel en colère *Radio-Canada*. Récupéré de <http://ici.radio-canada.ca/regions/Montreal/2015/10/22/005-commerçants-rue-rachel-plateau-mont-royal-a-vendre-contestation-stationnement-maire-luc-ferrandez.shtml>
- Scanu, E. (2014). La construction sociale de la mobilité durable urbaine : les discours sur les enjeux du transport dans la ville de Québec *Recherches sociographiques*, 55(2), 333-362.
- Slater, T. (2010). Gentrification of the City. Dans G. Bridge et S. Watson (dir.), *The New Blackwell Companion to the City* (p. 571-585).
- Smith, N. (1996). *The New Urban Frontier: gentrification and the Revanchist City*. London : Routledge.
- Smith, N. (2002). New Globalism, New Urbanism: Gentrification as Global Urban Strategy. *Antipode*, 34(3), 427-450. doi: 10.1111/1467-8330.00249
- Smith, N. et William, P. (1988). *Gentrification of the city* Routledge.
- Société d'habitation du Québec. (2006). *Construire un espace équitable ou comment gérer la revitalisation*
- Stehlin, J. (2015, January 1, 2015). Cycles of Investment: Bicycle Infrastructure, Gentrification, and the Restructuring of the San Francisco Bay Area. *Environment and Planning A*, 47(1), 121-137. doi: 10.1068/a130098p
- Thoenig, J.-C. (1985). Les politiques publiques. Dans M. Grawitz et J. Loca (dir.), *Traité de science politique*. Paris : PUF.

Transport Canada. (2011). *Guide de planification et de ressources sur les transports actifs au Canada* Ottawa

Turrell, G., Haynes, M., Wilson, L.-A. et Giles-Corti, B. (2013). Can the built environment reduce health inequalities? A study of neighbourhood socioeconomic disadvantage and walking for transport. *Health & Place*, 19, 89-98.

Vélo Québec Association. (2009). *Aménagement en faveur des piétons et des cyclistes, guide technique*. Montréal : Vélo Québec Association.

Ville de Montréal. (2007). *Plan de transport de 2008*.

Wyly, E. K. et Hammel, D. J. (1999, 1999/01/01). Islands of decay in seas of renewal: Housing policy and the resurgence of gentrification. *Housing Policy Debate*, 10(4), 711-771. doi: 10.1080/10511482.1999.9521348

Zukin, S. (1995). *The Cultures of Cities* Malden and Oxford.