

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL

LES FRANGES DU QUARTIER HISTORICO-TOURISTIQUE ET  
LE FAÇONNEMENT DE LEUR IMAGE À TRAVERS L'AMÉNAGEMENT :  
ÉTUDE D'UN PROJET PILOTE SUR LA RUE DE LA COMMUNE  
DANS LE VIEUX-MONTRÉAL

MÉMOIRE PRÉSENTÉ

COMME EXIGENCE PARTIELLE

MAÎTRISE EN ÉTUDES URBAINES

PAR

VALÉRIE EBACHER

SEPTEMBRE 2021

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.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.»

## REMERCIEMENTS

À ma directrice de recherche, M<sup>me</sup> Priscilla Ananian, merci pour votre confiance, votre patience et votre rigueur.

À toute l'équipe de recherche de l'Observatoire des milieux de vie urbains, et plus spécifiquement à Ariane Perras et Victor Bouguin, qui m'accompagnent depuis le premier jour à la maîtrise, merci pour votre soutien et votre énergie.

À tous les professeurs qui ont ponctué mon parcours aux études supérieures, et plus particulièrement à M. Michel Rochefort, merci pour votre soutien et vos bons conseils.

À tous les acteurs et usagers de la zone cyclopiétonne ayant participé à ma recherche, merci pour votre générosité et votre sincérité.

Aux membres de mon jury, merci pour vos lumières et votre temps.

À Ève Grenier et Émilie-Jade Bigelow, merci pour l'amitié, les tomates et les cafés.

À ma famille, merci d'avoir tracé la voie.

À Audrey Boivin, Sophie-Laurence H. Lauzon et Florence Robert Regol, merci pour votre écoute et votre amour.

À Jean, merci de m'avoir rappelé qu'autre chose existait.

## DÉDICACE

À mon grand-père et  
son amour du travail bien fait

## AVANT-PROPOS

Le présent mémoire s’ancre dans un projet de recherche mené par la professeure Priscilla Ananian et son équipe de recherche de l’Observatoire des milieux de vie urbains (OMV), une unité de transfert reconnue par l’École des sciences de la gestion de l’Université du Québec à Montréal (ESG UQAM) dont je fais partie à titre de candidate à la maîtrise en études urbaines. Il s’ancre plus spécifiquement dans le projet de recherche *Reconnecter le Vieux-Montréal pour gérer les conflits de cohabitation des usagers*, réalisé en collaboration avec la Ville de Montréal dans le cadre d’une entente partenariale soutenue par le CRSH (réf. : 1101380). Il s’inscrit aussi dans la foulée du projet *(Co-)Habiter dans les quartiers historiques : dynamiques de cohabitations des usagers et processus de négociation des usages dans le Vieux-Montréal et ses anciens faubourgs*, mené tout au long de l’année 2019 en partenariat avec la Société de développement commercial (SDC) Vieux-Montréal et soutenu financièrement par le programme Accélération de Mitacs (réf. : IT12726). Je référerai dorénavant au programme de recherche de l’OMV en tant que recherche maître.

Si la cueillette de données pour ce mémoire s’est complétée en concomitance avec le projet *Reconnecter*, c’est cependant réellement de *(Co-)Habiter* que la présente recherche tire ses racines, alors que j’y ai participé à l’époque dans le cadre d’un stage de recherche. Le projet *(Co-)Habiter* constituait une démarche de recherche-action menée en collaboration avec la SDC Vieux-Montréal pour « coconstruire des connaissances sur les dynamiques de cohabitations des usagers et processus de négociation des usages initiés par les acteurs du développement » (extrait de la demande de subvention Mitacs IT12726).

Nous avons choisi d’approcher cette cohabitation de manière plus fine, à travers une étude *in situ* de ces dynamiques, de manière à dépasser les discours sur le vivre-ensemble dans les quartiers mis en tourisme (Leloup et Germain, 2018). Nous avons donc mené des observations de terrain durant l’été 2019 sur un secteur précis du Vieux-Montréal, soit la jonction entre la place et le quai Jacques-Cartier, appelée dorénavant « Jonction place-quai Jacques-Cartier » ou « Jonction ». L’intensité et la diversité de ses usages tout comme la fragmentation administrative et spatiale du territoire laissaient présager que nous y allions y trouver un matériau riche en termes de cohabitation. Ces observations ont permis de cartographier et caractériser près de 2 000 usagers de l’espace ainsi que de relever et photographier des dizaines de situations de cohabitation. Elles ont plus spécifiquement permis de mettre en lumière la complexité de la section nord de la Jonction, articulée autour de la rue et de l’esplanade de la Commune. Les usages et les situations de cohabitation générés par ces aménagements sont par ailleurs discutés dans Ananian *et al.* (2021).

Les résultats ont finalement été présentés et discutés lors de groupes de discussion menés en janvier 2020 et regroupant une douzaine d’acteurs du développement du Vieux-Montréal. Des tables rondes ont alors été réalisées, avec pour objectif de discuter et de prioriser les enjeux que présente la Jonction. Cinq enjeux leur ont été proposés pour ce faire : l’accessibilité, le confort, la convivialité, la lisibilité et la sécurité.

Certains enjeux ont alors canalisé les discussions, dont la sécurité. L’enjeu qui m’est cependant apparu particulièrement porteur est celui de la lisibilité puisque, s’il était abordé de façon circonscrite et plus technique par certains – notamment au regard de la signalisation –, il permettait également d’ouvrir la réflexion sur ce site à un territoire plus large et surtout à une expérience plus globale de l’espace. Ainsi, certains acteurs liaient la lisibilité de l’aménagement à son expérience dans son ensemble, qu’ils considèrent comme peu lisible en raison de sa fonction dite de passage, des barrières physiques et visuelles qui s’y multiplient et des incohérences visibles au niveau de

l'interface entre la place Jacques-Cartier et le Vieux-Port. Un acteur mettait d'ailleurs en comparaison les différentes composantes du site :

Déjà, pour nous, ce n'est pas facile de comprendre le lieu. On vient d'une place – place Jacques-Cartier – qui est très lisible. On sait exactement ce que c'est une place, des commerces... : une lecture de la promenade qui est facile. [...] Une fois qu'on vient d'une place Jacques-Cartier qui est très animée, qu'est-ce que je vois là ? Est-ce que le fleuve est si important ? Nous, on le sait qu'il y a un fleuve et qu'il y a un front d'eau. Mais ce n'est pas aussi facilement lisible au moment où on passe à travers un petit « parcounet », les rails, un autre... Il y a le sens de la promenade qui n'est pas facile pour arriver à l'eau. Donc la lisibilité [...] est difficile. (Acteur issu d'une organisation pan-montréalaise à but non lucratif)

Les questions de la fragmentation territoriale – tant administrative que spatiale –, de la lisibilité et aussi, plus largement, de la vocation du site au sein de cet ensemble sont ainsi évoquées.

Ces groupes de discussion ont permis de réorienter la recherche maître vers des questions plus précises, ancrées dans les préoccupations des parties prenantes. Il a notamment amené l'OMV à s'intéresser à la perception des usagers sur ces mêmes enjeux pour la suite de la recherche. C'est aussi dans ce cadre que l'imagibilité, le concept au cœur de ce mémoire a émergé comme un enjeu méritant d'être étudié. Partant de la notion de lisibilité, il m'est apparu que le concept d'imagibilité me permettrait mieux d'approcher la lecture de l'espace dans la perspective holistique adoptée par certains acteurs. Tous deux des concepts mobilisés dans l'œuvre fondatrice de Lynch (1960) – *The Image of the City* –, celui d'imagibilité semble cependant plus englobant puisqu'il permet de dépasser les seuls facteurs physico-spatiaux pour s'intéresser aussi à leurs significations (Damayanti et Kossak, 2016). Mes lectures subséquentes sur l'imagibilité et la notion d'image m'ont ainsi amenée à m'intéresser plus spécifiquement à la façon dont l'image des centres historiques et touristiques est façonnée par diverses interventions d'aménagement dans l'espace public et aux

représentations que l'on souhaite proposer de ces lieux. Alors que j'avais passé la dernière année à observer et à étudier la Jonction, je me suis interrogée plus amplement sur l'image des espaces limitrophes du quartier historique et touristique ainsi que sur la façon dont ceux-ci sont traités sur le plan de l'aménagement.

Parallèlement à la tenue de ces groupes de discussion, un projet pilote de cyclopiétonnisation de la rue de la Commune, à la hauteur de la Jonction, a aussi commencé à se dessiner du côté de l'Arrondissement de Ville-Marie. Réalisée en quelques mois, cette intervention se voulait « tactique » dans la mesure où on y implantait un projet temporaire qui permettrait de tester une proposition d'aménagement. C'est dans ce contexte que la recherche *(Co-)Habiter* a évolué vers *Reconnecter*, alors que l'OMV et la Ville de Montréal ont décidé de miser sur un accompagnement du déploiement du projet à l'été 2020 par l'équipe de recherche. Dans le cadre de ma propre démarche de recherche, ce projet pilote m'est apparu comme une occasion de creuser d'autant plus la problématique de l'image de la rue de la Commune, alors qu'il s'agissait d'un espace limitrophe du secteur historique de Montréal, qu'un nouvel aménagement y était réfléchi et que je connaissais bien le secteur. Il se présentait ainsi tout indiqué pour étudier comment les franges du quartier historico-touristique sont considérées au regard de l'image du secteur et comment cela se traduit en aménagements. Consciente des contraintes que l'arrivée de la pandémie de COVID-19 a pu faire peser sur le projet d'aménagement et sur ses priorités, j'estimais à tout le moins qu'il s'agissait d'une opportunité d'analyser les représentations actuelles et potentielles que la rue de la Commune porte. En effet, le projet pilote, par l'alternative d'aménagement qu'il proposait, pouvait se montrer en ce sens révélateur des représentations tant des acteurs impliqués dans la démarche d'urbanisme tactique que de ses usagers. C'est ainsi que la littérature et la réalité se sont jointes au cœur de ce travail de recherche.

Cette recherche participe dès lors à nourrir une réflexion sur la vocation d'un espace qui, comme le révèle l'implantation d'un projet pilote sur la rue de la Commune à l'été 2020, est sujet à se transformer au cours des prochaines années. Elle permet également de créer des ponts entre la perspective des autorités planificatrices et les usagers, participant aux objectifs de la recherche maître. Il est en ce sens espéré que les conclusions de ce mémoire contribueront à une pratique réflexive et informée des planificateurs et aménagistes quant à la transformation à venir de la rue de la Commune ainsi qu'à une considération du point de vue des usagers et de leur expérience sur le terrain.

Cette recherche se positionnant comme un travail d'approfondissement dans le cadre du projet de recherche maître de la professeure Ananian, elle répond aux exigences du même certificat d'éthique, approuvé par le Comité institutionnel d'éthique de la recherche avec des êtres humains (réf. : 3216\_e\_2019).

## TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS .....	iv
LISTE DES FIGURES.....	xiii
LISTE DES TABLEAUX.....	xvi
RÉSUMÉ .....	xvii
INTRODUCTION .....	1
CHAPITRE I REVUE DE LITTÉRATURE ET PROBLÉMATIQUE .....	4
1.1 L'image des quartiers historiques et touristiques et son façonnement par les interventions d'aménagement sur l'espace public .....	5
1.1.1 La notion de quartiers historiques et touristiques .....	5
1.1.2 La notion d'image .....	9
1.1.3 Le façonnement de l'image par l'intervention d'aménagement dans l'espace public en contexte historico-touristique.....	17
1.1.4 La piétonnisation dans les quartiers historico-touristiques .....	29
1.2 Problématique.....	33
1.2.1 Le façonnement de l'image du quartier historico-touristique : quel récit, quel public ?.....	33
1.2.2 Les limites du quartier historico-touristique comme lieux porteurs d'images.....	35
1.2.3 Des limites aux franges du quartier historico-touristique .....	39
1.2.4 Questions, hypothèses et objectifs de recherche .....	41
CHAPITRE II CADRE CONCEPTUEL.....	45
2.1 Premier axe : l'imagibilité .....	46
2.1.1 L'imagibilité, ses critiques et sa pertinence .....	46
2.1.2 L'imagibilité versus la lisibilité .....	49
2.1.3 Les dimensions et composantes de l'imagibilité.....	52
2.1.4 Les variables à l'étude.....	55

2.2	Second axe : l'intervention d'aménagement.....	59
2.2.1	L'approche tactique.....	59
2.2.2	Les moments de l'intervention d'aménagement .....	61
2.3	Cadre d'analyse .....	64
CHAPITRE III MÉTHODOLOGIE .....		66
3.1	Le positionnement de l'étude.....	67
3.2	Les limites spatiales et temporelles de l'étude .....	68
3.2.1	Limites spatiales.....	68
3.2.2	Limites temporelles.....	71
3.3	Les effets de la pandémie de COVID-19.....	71
3.4	La méthodologie déployée.....	73
3.4.1	Entretiens semi-dirigés.....	74
3.4.2	Analyse documentaire.....	79
3.4.3	Observation non participante .....	82
3.4.4	Questionnaire <i>in situ</i> .....	88
3.5	La méthode d'analyse .....	95
3.6	Une réflexion éthique .....	96
CHAPITRE IV PRÉSENTATION DU CAS À L'ÉTUDE : LA RUE DE LA COMMUNE ET LE PROJET PILOTE DE ZONE CYCLOPIÉTONNE.....		99
4.1	Le site d'implantation du projet de zone cyclopiétonne.....	101
4.2	L'évolution des aménagements et des discours sur la frange qu'est la rue de la Commune depuis les années 1960 .....	105
4.2.1	La rue de la Commune : une voie de circulation au cœur d'un secteur en dévitalisation .....	105
4.2.2	Entre le Vieux-Montréal et le Vieux-Port : des tentatives de reconnexion et des fractures qui persistent.....	108
4.2.3	Le tronçon Saint-Gabriel – Bonsecours : en périphérie du réaménagement du Vieux-Port, mais au cœur de celui de la rue de la Commune.....	111
4.2.4	Des interventions ponctuelles qui ne dépassent pas les limites .....	115
4.3	L'historique du projet de zone cyclopiétonne .....	117
CHAPITRE V RÉSULTATS.....		122
5.1	La situation avant-projet.....	122

5.1.1	Le Vieux-Montréal : une identité articulée entre hier et demain .....	123
5.1.2	Les franges du Vieux-Montréal, garantes de sa connectivité et de son identité 126	
5.1.3	La rue de la Commune : un lieu de passage qui fait rupture.....	128
5.2	La conception.....	132
5.2.1	Une vision au-delà du lieu de passage .....	132
5.2.2	Du projet vitrine au projet COVID .....	133
5.2.3	Le parti pris d'une zone cyclopiétonne .....	137
5.3	Le déploiement .....	142
5.3.1	Les aménagements de base : du transit à la promenade.....	143
5.3.2	L'implantation de <i>Los Trompos</i> : un vecteur d'appropriation et de questionnement .....	147
5.3.3	L'implantation des modules de bois : trop peu, trop tard .....	150
5.3.4	Le retrait de <i>Los Trompos</i> : le retour du caractère historique et paysager du Vieux-Montréal.....	153
5.3.5	La perspective des résidents.....	156
5.4	L'évaluation.....	157
5.4.1	Le retour à la situation initiale, mais un regard renouvelé sur l'espace	158
5.4.2	Une expérimentation riche, des enjeux complexes, des effets mitigés.	161
5.4.3	Les perspectives d'avenir du site, entre l'intention et l'intervention ....	164
CHAPITRE VI DISCUSSION .....		169
6.1	Les représentations des acteurs face à une intervention d'aménagement tactique sur la frange du quartier historico-touristique.....	170
6.1.1	Le territoire de la frange.....	171
6.1.2	Le caractère de la frange .....	174
6.1.3	La vocation de la frange.....	177
6.1.4	L'usage de la frange .....	180
6.1.5	Des représentations en tension au service d'une image multidimensionnelle.....	182
6.2	Les logiques d'intervention sur la frange du quartier historico-touristique ....	187
6.2.1	La mise en tourisme .....	188
6.2.2	La mise en loisirs .....	189
6.2.3	La sécurisation .....	190
6.2.4	La mise en patrimoine.....	192
6.2.5	L'esthétisation.....	194
6.2.6	La mise en scène .....	195
6.2.7	Une réflexion sur l'image délaissée, pour le meilleur et pour le pire ...	196

CONCLUSION.....	202
ANNEXE A ENTRETIENS SEMI-DIRIGÉS AUPRÈS DES ACTEURS : FORMULAIRE D’INFORMATION ET DE CONSENTEMENT ET CANEVAS D’ENTRETIEN.....	206
ANNEXE B DÉTAIL DES DOCUMENTS DE CONCEPTION MIS À NOTRE DISPOSITION PAR L’ÉQUIPE DE PROJET DE L’ARRONDISSEMENT DE VILLE-MARIE .....	214
ANNEXE C OBSERVATION NON PARTICIPANTE : AIDE-MÉMOIRES, FICHES DE RESTITUTION ET FORMULAIRE D’INFORMATION .....	215
ANNEXE D COMPTABILISATION DES SÉANCES D’OBSERVATION ET DES PHOTOS ET VIDÉOS RÉCOLTÉES PAR DATE D’ADMINISTRATION.....	222
ANNEXE E QUESTIONNAIRE <i>IN SITU</i> : FORMULAIRE D’INFORMATION ET DE CONSENTEMENT ET CANEVAS DE QUESTIONNAIRE .....	223
ANNEXE F COMPTABILISATION DES QUESTIONNAIRES <i>IN SITU</i> PAR DATE D’ADMINISTRATION .....	228
ANNEXE G PROFIL DES RÉPONDANTS AU QUESTIONNAIRE <i>IN SITU</i> ...	229
RÉFÉRENCES.....	233

## LISTE DES FIGURES

Figure	Page
3.1 Carte du site d'intervention et du secteur d'analyse.....	70
4.1 Réaménagements passés et à venir sur les franges du Vieux-Montréal .....	100
4.2 Localisation du site d'intervention dans le Vieux-Montréal .....	103
4.3 Composantes du secteur d'analyse .....	104
4.4 Vue oblique de la rue de la Commune et de ses abords vers le nord, à la hauteur de la place Jacques-Cartier, 1965 .....	106
4.5 Vue des installations du Vieux-Port depuis la place Jacques-Cartier, 1966	107
4.6 Vue oblique du quai Jacques-Cartier vers le nord, 1980.....	108
4.7 Vue oblique du quai Jacques-Cartier vers le nord, 1985.....	109
4.8 Vue oblique de l'esplanade de la Commune vers l'est, 1987.....	110
4.9 Plan directeur du Vieux-Port de Montréal, secteur est de la promenade, 1990 .....	112
4.10 Organisation spatiale de la jonction depuis 1974 .....	113
4.11 Rue de la Commune réaménagée, vis-à-vis le marché Bonsecours, 1992 ..	115
4.12 Aménagements de la zone cyclopiétonne, 5 septembre 2020 .....	121

5.1	Rendus des différents scénarios d'aménagement réfléchis par l'Arrondissement de Ville-Marie.....	136
5.2	Principaux aménagements de la zone cyclopiétonne.....	138
5.3	Phase 1 : Les aménagements de base .....	144
5.4	Phase 1 : Les principaux usages .....	145
5.5	Phase 2 : L'implantation de <i>Los Trompos</i> .....	148
5.6	Phase 2 : Les principaux usages .....	149
5.7	Phases 3 et 4 : L'implantation des modules de bois et le retrait de <i>Los Trompos</i> .....	151
5.8	Phase 3 : Les principaux usages .....	152
5.9	Phase 4 : Les principaux usages .....	154
5.10	Post-projet : Les principaux usages .....	159
5.11	Démobilisation de la zone cyclopiétonne .....	160
G.1	Répartition des répondants en fonction de leur genre présumé par interprétation.....	229
G.2	Répartition des répondants en fonction de leur âge présumé par interprétation.....	229
G.3	Répartition des répondants du nombre de personnes dans leur groupe.....	230
G.4	Répartition des répondants du nombre d'enfants dans leur groupe.....	230
G.5	Répartition des répondants selon leur lieu de résidence .....	231
G.6	Répartition des répondants selon le mode de transport mobilisé pour venir sur le site .....	231

G.7 Répartition des répondants selon leur fréquence de visite du site..... 232

## LISTE DES TABLEAUX

Tableau	Page
2.1 Structuration et attributs du concept d'imagibilité adaptés de Silva (2009, 2011).....	57
2.2 Cadre d'analyse proposé.....	65
3.1 Méthodes mobilisées en fonction du cadre d'analyse .....	74
D.1 Comptabilisation des séances d'observation et des photos et vidéos récoltées par date d'administration.....	222
F.1 Comptabilisation des questionnaires <i>in situ</i> par date d'administration .....	228

## RÉSUMÉ

Avec leurs ressources patrimoniales et culturelles, les quartiers historico-touristiques représentent des territoires de réaménagement privilégiés pour façonner une certaine image de la ville. Les interventions d'aménagement étudiées semblent cependant porter essentiellement sur leurs espaces publics centraux (places publiques, rues commerçantes) alors que leurs franges demeurent peu étudiées à cet égard. En tant que portes d'entrée sur le secteur, interfaces avec d'autres quartiers attractifs et lieux historiques, les franges du quartier historico-touristique constituent pourtant des espaces d'intérêt. Nous proposons donc de questionner comment les interventions d'aménagement menées sur l'espace public participent à façonner une certaine image de ces franges. Nous nous penchons plus précisément sur la frange donnant sur le front d'eau, alors qu'elle connaît des défis particuliers de fragmentation spatiale et administrative. Pour ce faire, ce mémoire analyse le cas de la rue de la Commune, à la limite du Vieux-Montréal et du Vieux-Port. Ses aménagements étant demeurés pratiquement intouchés depuis bientôt 30 ans, la rue de la Commune a accueilli un projet pilote de cyclopiétonnisation à l'été 2020, offrant l'opportunité d'étudier à la fois le façonnement de l'image qu'on y propose et celle qui en émerge. Des entretiens semi-dirigés, une analyse documentaire, des observations non participantes et une enquête *in situ* ont permis de mettre en lumière ces représentations. Notre recherche démontre que, dans le cas de la rue de la Commune, la réflexion que les décideurs et les aménagistes portent sur l'image est négociée avec d'autres enjeux pressants auxquels fait face la rue, notamment en temps de crise sanitaire. Cette négociation révèle dès lors une image de la frange sud du Vieux-Montréal marquée par des tensions, tant au niveau de son identité que de sa vocation. S'il s'agit de tensions mises en lumière par un projet pilote donné, elles relèvent cependant d'attributs du lieu qui dépassent ce seul cas. Nous parvenons dès lors à éclairer la réflexion sur les franges des quartiers historico-touristiques, particulièrement celle donnant sur le front d'eau, afin qu'elles puissent contribuer pleinement à l'image et au développement de ces secteurs.

Mots clés : image, frange, quartier historico-touristique, aménagement, projet pilote, Vieux-Montréal

## INTRODUCTION

Dans un contexte de compétition interurbaine, la question de l'image devient primordiale pour le positionnement des villes, alors que leurs interventions d'aménagement ont le pouvoir de moduler les représentations que s'en font leurs usagers et de refondre leur *branding* urbain (Rezvanpour et Bayat, 2017). Les quartiers historiques se présentent, par leurs ressources patrimoniales et culturelles ainsi que par l'attrait touristique qu'ils génèrent (Ashworth et Tunbridge, 1990/2001; Chang *et al.*, 1996), comme des territoires privilégiés pour travailler cette image de la ville. La littérature met ainsi en évidence comment les interventions d'aménagement dans l'espace public du quartier historico-touristique (Ashworth et Tunbridge, 1990/2001) visent essentiellement à proposer une image de ville noble, belle et lisible, parfois au détriment de la richesse et des identités du lieu (Vlès, 2011).

Les enjeux d'un tel façonnement de l'image sont à cet effet bien documentés. Il apparaît cependant que les études sur le sujet s'intéressent principalement à un même type de territoire : les centralités, comme les cœurs historiques, les rues commerçantes et les places publiques (Fleury, 2014; Vlès, 2011; Vlès *et al.*, 2005). La question de l'image des franges du quartier semble pour sa part reléguée aux marges de la réflexion. Or, ces franges ne sont pas anodines. Elles constituent des interfaces avec les secteurs stratégiques du centre-ville, des portes d'entrée sur le quartier et des lieux portant une certaine charge historique (Courcier, 2002; Marin, 2017; St-Jacques, 2019). Cela est d'autant plus le cas pour la frange donnant sur le front d'eau, alors qu'elle s'ancre dans un environnement des plus attractifs, mais marqué par la fragmentation spatiale et administrative (Courcier, 2002; Kostopoulou, 2013; White, 2016). Nous proposons en ce sens d'étudier comment une intervention d'aménagement participe à façonner

l'image d'une frange du quartier historico-touristique, celle donnant sur le front d'eau. Cet angle s'éloigne par ailleurs des études patrimoniales ou de morphogénèse qu'on mène bien souvent sur ce type de quartier. Nous favorisons ainsi une approche par l'intervention d'aménagement comme modalité du processus de planification et de design urbain.

Nous aborderons cette problématique à travers le cas de la rue de la Commune dans le Vieux-Montréal. Alors que ses aménagements entre le boulevard Saint-Laurent et la rue Berri demeurent essentiellement intouchés depuis bientôt 30 ans, un projet pilote de cyclopiétonnisation y est implanté à l'été 2020. Il s'agit d'un concept permettant aux piétons et aux cyclistes de cohabiter sur la chaussée. Cette intervention s'inscrit dans une démarche qui se veut tactique en ce qu'elle teste un aménagement de façon temporaire et à moindre coût (Lydon et Garcia, 2015). Ce projet se présente alors comme un révélateur de l'image que suscite cette frange du quartier puisqu'il stimule la réflexion et la discussion à son sujet chez les acteurs, rend visible un espace devenu principalement fonctionnel et soumet une première alternative d'aménagement. Pour faire émerger cette image, nous empruntons et adaptons la conceptualisation de l'imagibilité proposée par Silva (2009, 2011), amenant à saisir ces représentations à la fois par leurs attributs tangibles et intangibles. Ce concept est en outre apposé sur le processus de design du projet de zone cyclopiétonne, permettant de faire ressortir à la fois les représentations des décideurs, des aménagistes et des usagers. Il est ainsi espéré que nos résultats puissent participer à retisser leurs perspectives et enrichir la planification urbaine du secteur, dans l'esprit des travaux de Lynch (1985, dans Hospers, 2010).

Ce mémoire est structuré en six chapitres. Une revue de littérature portant sur le façonnement de l'image du quartier historico-touristique à travers le réaménagement de son espace public est d'abord présentée au premier chapitre. Un focus y est plus particulièrement opéré sur la stratégie d'aménagement que constitue la piétonnisation.

Est ensuite présentée la problématique qui en découle tout comme nos questions, hypothèses et objectifs de recherche. Le choix du cas de la rue de la Commune et du projet pilote de zone cyclopiétonne y est enfin introduit et justifié.

Le second chapitre établit le cadre conceptuel mobilisé pour procéder à cette analyse. Il se penche principalement sur le concept d'imagibilité et ses dimensions perceptuelles et symboliques. Une segmentation du processus de design est également proposée de manière à étudier cette imagibilité à toutes ses étapes. Notre cadre d'analyse vient alors croiser notre concept à ses différents moments du processus.

L'appareil méthodologique déployé pour mener à bien la recherche est présenté au troisième chapitre. L'observation non participante et le questionnaire *in situ*, deux méthodes déployées dans le cadre de la recherche maître de l'OMV, y sont ainsi exposés. L'analyse documentaire et les entretiens semi-dirigés viennent par ailleurs compléter cette méthodologie.

Le quatrième chapitre, plus bref, vise pour sa part à présenter le cas à l'étude. Un portrait du site d'implantation, un retour sur l'évolution des aménagements de la rue de la Commune depuis les années 1960, un historique du projet pilote y sont ainsi proposés.

Nos résultats sont exposés au cinquième chapitre. Pour ce faire, nous reprenons la segmentation du processus de design développée dans notre cadre analytique. Nous tâchons alors, pour chaque étape, de témoigner des différents discours des acteurs quant à la rue de la Commune, d'une part, et au projet pilote, d'autre part.

Enfin, le sixième chapitre vient approfondir l'analyse dans le cadre de notre discussion. Celle-ci se subdivise en deux sections, l'une par objectif de recherche. Nous mettons alors en lumière les représentations qui émergent du projet pilote ainsi que le façonnement qui en est proposé par les aménagistes et les décideurs.

## CHAPITRE I

### REVUE DE LITTÉRATURE ET PROBLÉMATIQUE

Dans la deuxième moitié du 20<sup>e</sup> siècle, une compétition interurbaine se profile sur l'échiquier mondial dans un contexte d'économie globalisée, alors qu'on souhaite attirer des professionnels, des résidents, des visiteurs et des investisseurs (Rezvanpour et Bayat, 2017). Dans une perspective de *branding*, la question de l'identité urbaine devient alors primordiale pour se distinguer de ses concurrents (Rofe et Stein, 2011). Les quartiers historiques, tout particulièrement, présentent une forte identité par leurs ressources patrimoniales et culturelles (Chang *et al.*, 1996). Ils se verront donc à la fois préservés dans une optique de patrimonialisation et investis par les autorités publiques lors d'opérations de revitalisation urbaine puis de projets plus ponctuels de requalification du bâti et des espaces publics. L'attrait touristique qu'ils généreront se présentera également comme moteur de développement du quartier et de la transformation de son domaine public (Drouin, 2009b).

Notre revue de littérature permettra de souligner la prégnance de la question de l'image dans les interventions d'aménagement menées plus particulièrement sur l'espace public dans le quartier historique et touristique, soulevant de possibles enjeux. Si une réflexion s'opère réellement sur l'image de ces secteurs, nous questionnerons cependant ce qu'il advient de leurs franges, reléguées aux périphéries du quartier, de son image et de son façonnement.

## 1.1 L'image des quartiers historiques et touristiques et son façonnement par les interventions d'aménagement sur l'espace public

Notre revue de littérature porte sur l'image des quartiers historiques et touristiques et plus spécifiquement sur son façonnement à travers les interventions d'aménagement sur son espace public. Elle sera présentée en quatre sections. Les deux premières permettront de mieux cerner l'objet en tentant de définir, d'une part, les quartiers historiques et touristiques et, d'autre part, la notion d'image. La troisième section s'intéressera aux logiques d'aménagement permettant de façonner l'image des quartiers historiques et touristiques. Enfin, la dernière traitera plus spécifiquement de la stratégie d'aménagement que constitue la piétonnisation des quartiers historiques et touristiques.

### 1.1.1 La notion de quartiers historiques et touristiques

Le contexte d'intervention qui nous intéresse plus spécifiquement dans le cadre de cette recherche est celui des quartiers dits historiques et touristiques. Il convient donc de se pencher sur la définition et la caractérisation de tels espaces, notamment à travers la notion de quartier historico-touristique (Ashworth et Tunbridge, 1990/2001). Ce détour s'avère essentiel pour comprendre la littérature sur leur image, présentée par après à la section 1.1.3 (p. 17).

#### 1.1.1.1 Définir les quartiers historiques et touristiques

Les définitions tant conceptuelles que spatiales des quartiers historiques et touristiques mettent chacune de l'avant des attributs particuliers. Le quartier historique désigne un morceau de ville qui, de par sa forme, sa fonction et son image, se distingue des quartiers plus modernes (Ashworth et Tunbridge, 1990/2001). Ashworth et Tunbridge (1990/2001) proposent trois façons de délimiter ces quartiers pour mieux les saisir, en tant que chercheurs. Nous pouvons d'abord nous attarder à la forme du secteur ou à

l'âge de ses bâtiments pour établir ce qui constitue la « ville historique ». Cette méthode comprend cependant une part d'interprétation de ce qui se qualifie comme tel. Nous pouvons également nous fier aux désignations patrimoniales octroyées par des gouvernements locaux ou internationaux. Celles-ci garantissent un certain traitement urbanistique de ce secteur, mais les territoires qu'elles protègent ne correspondent pas nécessairement à ce qui est perçu comme étant le quartier historique. Enfin, nous pouvons plutôt nous attarder à ce qui est considéré comme quartier historique par la population et à ce qui est traité comme tel par les autorités planificatrices. En somme, ces méthodes pour mieux saisir le quartier historique mettent en lumière que des délimitations administratives permettent effectivement de cerner ce territoire, mais que celles-ci ne traduisent pas nécessairement la perception des acteurs à son égard.

Les quartiers touristiques se voient pour leur part désignés par une foule d'appellations, qui témoignent ou non de la présence d'un héritage historique : « historic or heritage precincts; ethnic precincts or quarters; cultural precincts or quarters; entertainment precincts; [...] waterfront precincts; festival marketplaces » (Hayllar *et al.*, 2008, p. 41). Ceux-ci se définissent finalement par « a concentration of tourist-related land uses, activities and visitation, with fairly definable boundaries. » (Hayllar *et al.*, 2008, p. 9) Le cas des quartiers touristiques introduit la figure du *urban tourism precinct*, soit un quartier spécialisé au sein d'un plus vaste système urbain. Ses limites, si elles sont relativement claires (Hayllar *et al.*, 2008), peuvent cependant avoir une certaine épaisseur. Ainsi les auteurs identifient-ils deux cas de figure. Le *precinct* peut soit être défini par une autorité qui en établit les limites administratives ou il peut comprendre des zones de transition avec ses quartiers périphériques, où les usages touristiques sont alors en compétition avec d'autres fonctions (Hayllar *et al.*, 2008). Malgré ces délimitations, il convient de souligner que les touristes cherchent parfois néanmoins à s'extirper de ces enclaves touristiques (Judd, 2003), à la recherche aussi de l'ordinaire dans le quotidien de l'autre (Füller et Michel, 2014; Maitland, 2008).

Tant au niveau des quartiers historiques que des quartiers touristiques, la question de leurs limites conceptuelles et spatiales demeure donc complexe, faisant appel tant à des définitions administratives qu'aux pratiques des usagers.

#### 1.1.1.2 Les quartiers historico-touristiques

Différentes appellations sont ainsi mobilisées pour décrire ces quartiers qui connaissent une affluence touristique et qui, pour certains, comprennent des ressources identitaires et patrimoniales. Or, développement touristique et tissu urbain historique entretiennent un lien étroit dans la ville contemporaine, qu'ils s'inscrivent en opposition ou qu'ils se développent en complémentarité (Lazarotti, 2003). Ils constituent en ce sens une catégorie de quartier touristique qu'on peut traiter de façon distincte. Cette relation s'avère en fait si productive que Ashworth et Tunbridge (1990/2001) proposent même un concept pour décrire la symbiose des deux ressources : *The Tourist-Historic City*. La définition et la caractérisation de cette ville, présentées dans les pages suivantes, seront essentiellement tirées de leur ouvrage.

La notion de cité historico-touristique (une traduction proposée par Gagnon, M., 2009) permet de rallier en une même appellation deux notions centrales à ces morceaux de ville, soit l'attrait touristique qu'ils représentent ainsi que leur histoire et leur bâti distinctifs. Ashworth et Tunbridge (1990/2001) définissent plus formellement la *tourist-historic city* comme

1. « both a form and a function. It is a particular sort of urban morphology but also, and increasingly, an urban activity.
2. both a particular type of city and a specialised morphological-functional region within a city.
3. both a particular use of history as a tourism resource and a use of tourism as a means of supporting the maintenance of the artefacts of the past and justifying attention to the historicity of cities. » (p. 3)

Les auteurs positionnent ainsi la nature touristique et historique de ces quartiers à la fois en tension et en complémentarité, où le tourisme constitue non seulement une activité urbaine d'importance, mais « a major force in the design and structure of the modern city » (1990/2001, p. 3), ce qui fait de ces quartiers des espaces distincts des autres tant au plan morphologique que fonctionnel.

Ashworth et Tunbridge (1990/2001) estiment que la ville historique et la ville touristique – peu importe le nom qu'on leur octroie – sont à la base deux concepts distincts qui, par l'évolution naturelle des dynamiques, se sont joints en un même modèle de façon organique. Le quartier historico-touristique constitue donc finalement une superposition des concepts de ville historique et de ville touristique tout comme de leur empreinte spatiale dans la ville (Ashworth et Tunbridge, 1990/2001; García-Hernández *et al.*, 2017). De façon plus spécifique, dans les métropoles du Nouveau Monde, les quartiers historico-touristiques correspondent souvent à la vieille ville aux abords du front d'eau requalifié (Ashworth et Tunbridge, 1990/2001). Ces quartiers se seraient consolidés alors que les activités portuaires se voyaient déplacées et la conservation historique, valorisée.

Les caractéristiques particulières de ces quartiers constituent à la fois des facteurs d'attrait et des contraintes pour les diverses activités, dont le tourisme, qui s'y ancrent. Parmi ces caractéristiques, Ashworth et Tunbridge (1990/2001) évoquent notamment l'atmosphère d'historicité qui empreint les lieux, notamment à travers l'aménagement de l'espace public, et la grille de rues serrée, qui participe à consolider l'atmosphère d'historicité mais peut également constituer un frein à l'accessibilité des lieux. Ils soulignent dès lors comment les ressources historiques, paysagères et patrimoniales des espaces publics constituent des facteurs d'attrait majeurs pour le tourisme dans les centres anciens. En retour, le tourisme peut également être vecteur de la réhabilitation d'un quartier et de son cadre bâti et paysager. Drouin (2009b) mentionne même, dans le cas du Vieux-Montréal, que « sans l'apport et les promesses du tourisme, il n'est pas

certain que le [quartier] serait ce qu'il est aujourd'hui. » (p. 96) Cette relation complémentaire peut cependant être source de conflit lorsque les intérêts de chacun se confrontent. Drouin (2009a) souligne ainsi l'écart qui s'est creusé entre les acteurs touristiques et patrimoniaux depuis le projet touristique initial qui a soutenu la revitalisation du Vieux-Montréal, alors que les premiers tentent d'attirer des visiteurs internationaux et les seconds, des citoyens montréalais.

Le qualificatif « historico-touristique » sera dorénavant utilisé, permettant de synthétiser la relation particulière qui unit la nature historique du centre ancien et sa fonction touristique. Nous nous assurerons cependant de bien distinguer les territoires d'étude des auteurs présentés, parlant alors à l'occasion de centres anciens ou d'espaces touristiques.

### 1.1.2 La notion d'image

Si notre contexte de recherche est le quartier historico-touristique, notre objet de recherche est plus précisément son image, une notion complexe que les prochaines pages tenteront de synthétiser.

L'image constitue un terme souvent utilisé de façon abstraite, mais qui présente néanmoins un potentiel intéressant en termes conceptuels (Rapoport, 1977). Elle permet notamment de faire le pont entre la perception individuelle et l'action réfléchie de planification et de conception urbaines. En effet, l'image constitue essentiellement une matérialisation d'une représentation (Oualid El Alaoui, 2015). Celle-ci peut être entendue à plusieurs égards, quoiqu'elle procède nécessairement d'un processus de sélection (Mercier, 2010) : il y a l'image mentale et l'image iconographique (Mercier, 2010) puis, dans une même lignée, les images réelles que présente la ville matérielle (Morisset, 1999, dans Oualid El Alaoui, 2015). C'est suivant cette distinction que la notion d'image est ici présentée, d'abord depuis une perspective de cognition

environnementale puis de *branding* urbain. Le lien entre les deux sera finalement retissé à travers le spectre des interventions d'aménagement.

#### 1.1.2.1 Dans une perspective de cognition environnementale

Rapoport (1977), l'un des pères fondateurs des *environment-behavior studies* (EBS), mobilise les mots de Harrisson et Sarre (1971) pour définir l'image de l'environnement, qui constitue « an individual's mental representation of the parts of external reality known to him via any kind of experience » (Rapoport, 1977, p. 40). Rapoport (1977) précise par ailleurs que la perception directe ne constitue pas la seule expérience à considérer dans ce processus, la perception indirecte d'un environnement constituant également un intrant d'informations. L'auteur souligne néanmoins que l'expérience directe d'un environnement à travers le mouvement demeure l'intrant majeur dans la cognition environnementale.

Il convient en ce sens de s'intéresser à ce processus, que Rapoport (1977) structure à partir de la notion de perception. Il propose ainsi trois définitions de la perception afin de clarifier ses différentes utilisations. La notion de perception serait ainsi utilisée pour signifier à la fois l'expérience directe d'un environnement à travers les sens, la structuration des informations perçues en schémas cognitifs et leur mobilisation pour naviguer dans un environnement ainsi que l'appréciation d'un environnement. Ces trois définitions pointent finalement vers une segmentation des étapes de la construction de l'image de l'environnement : (1) la perception, (2) la cognition et (3) l'évaluation environnementales.

Cet environnement « perçu » s'incarne en définitive en schémas cognitifs, tels que des cartes mentales. Rapoport (1977) souligne cependant comment la notion d'image est souvent mobilisée de façon trop vague, ce qui l'amène à être posée en synonyme des schémas cognitifs, alors qu'ils en constituent plutôt l'incarnation. Il relève par ailleurs

qu'un type particulier d'image a souvent été confondu avec les schémas, soit les images urbaines, telles qu'étudiées par Lynch (1960).

Dans son ouvrage fondateur, Lynch (1960) mobilise effectivement la notion d'image, qu'il va nommer « image of the environment », « environmental image » ou « image of the city ». Cette image de l'environnement résulterait d'un

two-way process between the observer and his environment. The environment suggests distinctions and relations, and the observer—with great adaptability and in the light of his own purposes—selects, organizes, and endows with meaning what he sees. The image so developed now limits and emphasizes what is seen, while the image itself is being tested against the filtered perceptual input in a constant interacting process. (Lynch, 1960, p. 6)

La définition de l'image de l'environnement de Lynch (1960) correspond donc vraisemblablement à celle proposée par Rapoport (1977), alors qu'on reconnaît, dans sa description, les étapes de la perception, de la cognition et de l'évaluation. La critique de ce dernier quant à la confusion entre image et schémas cognitifs provient possiblement des outils méthodologiques mobilisés par Lynch, alors qu'il s'appuie sur des cartes mentales – soit des schémas cognitifs – pour avoir accès à cette image.

Cette définition met également en évidence le rôle de l'environnement dans la formation de cette image. En ce sens, Lynch (1960) estime que, au-delà du développement biologique et culturel qui nous permet de mieux percevoir notre environnement, les moyens techniques contemporains nous permettent aujourd'hui de moduler notre image de l'environnement en agissant sur sa forme physique. Il est donc crucial de comprendre l'image que les usagers d'une ville s'en font afin d'intervenir de façon plus éclairée sur son environnement physico-spatial et d'en faciliter la lecture.

Lynch (1960) stipule par ailleurs qu'un environnement « imageable » – et donc l'image de l'environnement (Silva, 2009) - comporte trois composantes :

1. L'identité<sup>1</sup> (*Identity*) : Réfère à ce qui est distinct d'autre chose.
2. La structure (*Structure*) : Réfère à « the spatial or pattern relation of the object to the observer and to other objects » (p. 8).
3. La signification (*Meaning*) : Réfère également à une relation entre l'objet et l'observateur, « whether practical or emotional » (p. 8).

Ces trois qualités participent ainsi à faciliter la formation de l'image chez un observateur. Cela dit, le principal legs de Lynch demeure l'identification des cinq éléments de l'image de la ville, soit ceux à partir desquels l'observateur construit son image mentale. Ceux-ci sont :

1. Les voies<sup>2</sup> (*Paths*) : Il s'agit des canaux par lesquels l'observateur peut se déplacer.
2. Les limites (*Edges*) : Tout comme les voies, les limites constituent des éléments linéaires, mais qui marquent la délimitation entre deux aires.
3. Les quartiers (*Districts*) : Ce sont des aires de la ville particulièrement identifiables en raison de leurs caractéristiques distinctes.
4. Les nœuds (*Nodes*) : Il s'agit d'espaces vers et à partir desquels l'observateur tend à se déplacer.
5. Les repères (*Landmarks*) : Les repères constituent des éléments ponctuels singuliers externes à l'observateur.

Si ces résultats ont été confirmés par d'autres chercheurs tant en Europe qu'en Asie (Hospers, 2010), certains auteurs remettent néanmoins en question l'universalité ou l'exhaustivité de cette liste. Notons entre autres Stevens (2006), qui s'intéresse aux comportements de jeu en ville. Il propose pour sa part de bonifier les éléments de Lynch (1960), qu'il estime avoir été plutôt développés dans une perspective de *wayfinding*,

---

<sup>1</sup> Les versions traduites des trois composantes de l'image de l'environnement de Lynch (1960) sont issues de la traduction de Marie-Françoise et Jean-Louis Vénard dans Lynch (1960/1998).

<sup>2</sup> Issu de la traduction de Marie-Françoise et Jean-Louis Vénard dans Lynch (1960/1998)

une notion qui renvoie à l'orientation d'un usager dans un espace, lui permettant d'atteindre une destination (Safari *et al.*, 2016; Yavuz *et al.*, 2020). Stevens (2006) ajoute ainsi aux éléments de l'image les *props* – soit des « accessoires » urbains tels que le mobilier urbain ou l'art public, par exemple – et les *thresholds* – qui réfèrent aux limites entre l'espace privé et le domaine public. Ces éléments participeraient ainsi à faire des espaces publics des lieux de jeu en ville, et non pas que des espaces fonctionnels.

Enfin, Luque-Martínez *et al.* (2007) définissent l'image urbaine comme

a set of adjectival interpretations about a city spontaneously associated with a given stimulus (physical and social) that has previously unleashed in individuals a series of associations. (Luque-Martínez *et al.*, 2007, p. 335)

Cette définition nous rappelle finalement de quoi est faite l'image en études urbaines, soit des caractéristiques projetées sur un environnement physique. Les auteurs soulignent en outre la pertinence d'un tel concept. Un peu à la manière de Lynch (1960) qui tente de trouver, à partir des dénominateurs communs, *une* image, ceux-ci estiment que l'hypothèse que sous-tend le concept est « that a certain image is a basic antecedent to establishing and better understanding a direct or indirect relationship with different target groups. » (p. 335) Cette perspective du public cible fait dès lors le pont avec l'image comme matériau du *branding* urbain.

#### 1.1.2.2 Dans une perspective de *branding* urbain

La notion d'image est en effet également mobilisée dès lors qu'on parle de *city branding* et de *city marketing*<sup>3</sup>. Dans un contexte de compétition interurbaine visant à attirer investisseurs, résidents et visiteurs (Rezvanpour et Bayat, 2017), le

---

<sup>3</sup> Selon Lang (2011), « [branding] is [...] similar to marketing but it also involves changing the nature of the image of a city. » (p. 542)

développement d'une identité urbaine qui soit « strong, coherent and marketable » devient un outil de *city marketing* (Paddison, 1993, dans Rofe et Stein, 2011, p. 333). Rezvanpour et Bayat (2017), qui étudient le rôle du design urbain dans le *city branding*, rappellent en ce sens la distinction entre identité et image, alors que la première repose dans l'intention des concepteurs et dans sa traduction sur le terrain alors que la seconde est ancrée dans le regard des observateurs. Dans une même lignée, Hospers (2010), qui s'intéresse à l'œuvre de Lynch (1960) dans une perspective de *city marketing*, définit la *place image* en fonction de « how [the] city is perceived », qui est à mettre en comparaison avec l'identité, soit « what [the] city offers » (p. 2076). C'est ainsi que Rezvanpour et Bayat (2017) rappellent que les interventions d'aménagement tout comme la programmation permettent de moduler l'identité du lieu et d'influencer les représentations qui en émergent. Le façonnement de cette image du lieu, qui correspond finalement à l'identité d'un espace et à sa communication, peut notamment se faire via le *placemaking* (Lew, 2017; Madureira, 2013). Il en sera question dans la prochaine section de ce chapitre.

Madureira (2013), dont la recherche porte sur la création de l'image de la ville à travers le *placemaking*, rappelle par ailleurs que la planification physique joue sur deux sphères pour mener à bien le projet de création d'une image : les sphères tangible et intangible. La première réfère à l'environnement physico-spatial et d'autant plus à ses espaces publics. La seconde, qui se construit plutôt avec le *marketing*, comprend plutôt la vocation de cet espace et son public cible. Cette distinction des deux sphères telle que proposée par Madureira (2013) est également reprise par plusieurs autres auteurs (Lew, 2017; Luque-Martínez *et al.*, 2007; Silva, 2009).

On réalise dès lors que la notion d'image comme entendu dans la littérature sur le *city marketing*, le *city branding* et le *placemaking* s'apparente en plusieurs points aux définitions proposées par les différents auteurs de la cognition environnementale. L'image de l'environnement physico-spatial constitue ainsi une représentation mentale

issue du processus de perception, de cognition et d'évaluation de l'environnement (Rapoport, 1977). Cette image comprend à la fois une dimension physique liée à la perception et la cognition des attributs de l'environnement et une dimension symbolique de nature sociale et affective (Lynch, 1960; Silva, 2009). Le *placemaking* et le *city marketing* peuvent par ailleurs influencer cette image par des interventions tangibles et intangibles, participant à construire l'identité d'un lieu et à la communiquer (Lew, 2017; Madureira, 2013; Rezvanpour et Bayat, 2017). C'est plus particulièrement à l'intervention par l'aménagement que nous nous intéresserons, ce mémoire s'inscrivant dans une perspective plutôt aménagiste.

### 1.1.2.3 À travers l'aménagement, l'image comme notion frontière

La présentation de la notion d'image à travers les perspectives de la cognition environnementale et du *branding* territorial amène finalement à s'intéresser plus spécifiquement à l'environnement physico-spatial et au façonnement de l'image à travers l'aménagement. D'une part, l'image mentale de l'environnement physico-spatial se construit d'abord et avant tout à travers l'apparence physique des lieux (Luque-Martínez *et al.*, 2007) et leur expérience directe (Rapoport, 1977); il est ainsi possible d'intervenir sur leur aménagement pour modifier l'image qu'on s'en construit (Lang, 2011; Lynch, 1960). D'autre part, le rôle du design urbain dans le déploiement d'une stratégie de *placemaking* et dans la constitution d'un *branding* de la ville est également reconnu (Rezvanpour et Bayat, 2017; Rofe et Stein, 2011). En ce sens, à travers le spectre de l'aménagement, l'image apparaît se positionner comme notion frontière permettant de traiter à la fois des représentations mentales que se construisent les observateurs et de l'action volontaire de transformation de l'image que constitue le *branding* urbain.

Madureira (2013), qui s'intéresse plus spécifiquement au *placemaking*, estime que la planification de l'espace physique participe à moduler l'image de la ville en intervenant à la fois sur des dimensions tangibles et intangibles, telles qu'évoquées précédemment.

Elle explique comment cela contribue à créer l'image désirée - dans le cas qu'elle étudie, une image destinée à attirer les « classes créatives » :

It distinguishes how place-making by physical planning happens through aestheticisation, the design of physical environments for specific groups of inhabitants and by granting visual and symbolic coherence to an area aligned with the new image for the city. (Madureira, 2013, p. 157)

L'idée est ainsi de faire correspondre l'aménagement proposé et sa symbolique à l'image en construction. L'auteure souligne cependant comment cette tentative d'attirer « an ideal of user and uses » (p. 168) à travers cette image entraîne des risques de créer un environnement homogène et sans aspérité et, dès lors, peut-être sans intérêt. Elle renvoie en ce sens aux environnements esthétisés, dont nous parlerons plus avant (1.1.3.3 Esthétisation, p. 22).

De façon très concrète, Southworth (1985) identifie pour sa part comment le design urbain peut participer à moduler l'image de la ville. Parmi les actions les plus structurantes : « creating new landmarks or views, restructuring the street system, strengthening weak edges, and intensifying district character by changes in land use and form. » (p. 54) Autrement, les interventions agissent surtout sur la symbolique. Cela comprend d'une part les symboles visant à incarner « a place, a time or a cultural group » (p. 54). Un symbole approprié qui possède une certaine force visuelle peut ainsi marquer de façon positive un espace; l'auteur souligne en ce sens le dôme doré de la *Boston's State House*. Au contraire, un symbole peut aussi apparaître faible ou factice lorsque mal sélectionné (Southworth, 1985). D'autre part, les symboles mobilisés peuvent également être plus fonctionnels, comme le sont la signalisation et les cartes. Cela permet notamment de cibler certains usagers (piétons, automobilistes, enfants, etc.) et certaines expériences urbaines (la nature en ville, la découverte, etc.), favorisant une compréhension renouvelée de l'environnement (Southworth, 1985).

C'est en ce sens que Vlès (2011) explique que l'urbanisme, et notamment l'urbanisme touristique (Vlès *et al.*, 2005), contribue à la « fabrication de l'image » de la ville (p. 15), notamment à travers des opérations de requalification de l'espace public. Ces interventions ne sont en effet pas que physico-spatiales : on vise aussi à « [fabriquer] des ambiances, [créer] des émotions et les [rendre] accessibles et perceptibles » (p. 16). La prochaine section permettra précisément de creuser cette question de l'image appliquée au quartier historico-touristique.

### 1.1.3 Le façonnement de l'image par l'intervention d'aménagement dans l'espace public en contexte historico-touristique

Si ce double contexte historique et touristique soulève maintes problématiques, allant de la cohabitation des usagers (Ananian, 2017; Ballester, 2018; Peyvel, 2012) à la gentrification (Barata-Salgueiro *et al.*, 2017; Blanco-Romero *et al.*, 2018; Gravari-Barbas, 2017), c'est plus spécifiquement à la question du façonnement de l'image de ces quartiers à travers les interventions d'aménagement sur l'espace public que la présente recherche s'attarde.

Le façonnement de l'image via l'aménagement n'est pas un phénomène nouveau en soi. C'est d'ailleurs une part essentielle du design urbain qui, dans sa fonction de façonnement conscient de son environnement, est pratiqué depuis la formation de la ville comme « symbole de pouvoir » (Raynaud et Wolff, 2009, p. 12; Wall et Waterman, 2010). L'intervention d'aménagement constitue dès lors une manière de jouer sur la représentation du pouvoir dans l'espace public.

Dans le cas plus spécifique des quartiers historico-touristiques nord-américains, cette question est particulièrement soulevée à la moitié du 20<sup>e</sup> siècle par la désindustrialisation des secteurs centraux, laissant dans son sillage une image négative de la ville en déclin. La revitalisation de ces quartiers anciens s'impose alors (Ashworth et Tunbridge, 1990/2001). C'est également le cas des fronts d'eau, où s'implantaient

des installations industrielles et portuaires. Ceux-ci deviennent alors des espaces d'opportunités pour redonner accès à l'eau tout comme à un cadre bâti historique. Ces fronts d'eau se voient ainsi requalifiés dans des opérations de redéveloppement urbain à partir des années 1960 aux États-Unis et deviennent du même coup des moteurs de développement pour le quartier historico-touristique qui les avoisine (Ashworth et Tunbridge, 1990/2001; Courcier, 2002; Kostopoulou, 2013).

Au-delà des grands projets de renouveau urbain du 20<sup>e</sup> siècle, le façonnement de l'image des espaces touristiques s'opère de façon plus contemporaine à travers le *placemaking*, dans la perspective de créer des espaces publics de qualité qui puissent être attractifs :

The goals of public space placemaking is to create spaces that are easily walkable, have a variety of mixed uses and architectural designs to attract both locals and tourists, and is interesting, safe and comfortable. A respect for historic structures and monuments, where they exist, can also enhance the interesting aspects of a place. (Lew, 2017, p. 454)

Le *placemaking* vise ainsi à stimuler une certaine identité pour un site. Il peut pour ce faire intervenir sur l'aménagement à plusieurs égards, allant de l'implantation d'un projet tactique à la construction d'un équipement emblématique (Lew, 2017).

Il convient en ce sens de s'intéresser plus à avant à cette image que l'on tente de façonner à travers ces opérations de réaménagement. Les prochaines pages présenteront donc les différentes logiques d'intervention dans l'espace public du quartier historico-touristique, mais aussi les enjeux qu'elles soulèvent. Ces logiques, nous le verrons bien, se répondent par ailleurs l'une l'autre.

### 1.1.3.1 Mise en patrimoine

Les deux premières logiques d'intervention à aborder sont inhérentes à la nature de l'objet d'intérêt : la mise en patrimoine et la mise en tourisme.

Les centres historiques ont bien connu un processus de patrimonialisation au fil des décennies, alors qu'on les repositionne comme « espaces emblématiques des villes » (Jacquot, 2010, p. 29) après les avoir délaissés pendant des années. Au-delà de la logique historique de patrimonialisation du cadre bâti, c'est cependant une logique de mise en patrimoine qui agit également sur l'espace public des centres historiques. Fleury (2014), qui étudie le phénomène à Paris et à Berlin, définit la mise en patrimoine comme étant « la référence au patrimoine dans l'aménagement des espaces publics pris à la fois dans leurs dimensions formelle, spatiale et procédurale » (p. 222). L'auteur estime en effet que, depuis les années 1970, si le patrimoine n'est plus nécessairement au cœur des politiques urbaines des centres historiques européens, les aménagements qui y sont réalisés font néanmoins écho au patrimoine.

La mise en patrimoine se traduit ainsi par une mise en valeur de secteurs portant une certaine charge patrimoniale et la création d'un paysage de qualité, marqué par des choix de matériaux, de mobilier urbain et de plantation nobles ainsi qu'un affichage conséquent (Fleury, 2014). Ces aménagements ne relèvent cependant pas que de l'esthétisme. Tant dans le cas de Paris que de Berlin, les interventions sont basées sur des études scientifiques et la découverte d'archives qui informent sur l'approche historique du quartier à l'espace public. Cette logique tendra par ailleurs à se déplacer vers d'autres quartiers centraux, au-delà des cœurs historiques. Cela se traduit en outre en guides d'aménagement proposés par chaque ville, dans l'objectif notamment de mieux accorder le patrimoine et d'autres enjeux d'aménagement contemporain dans tout espace public, qu'il soit remarquable ou non. (Fleury, 2014)

Comme Fleury (2014) l'indique, cette mise en patrimoine s'inscrit dans le contexte de compétition interurbaine, alors que de telles interventions dans les espaces publics du centre historique visaient « plus ou moins explicitement [à] améliorer ou [à] changer l'image de la ville, de renforcer son attractivité, notamment vis-à-vis des touristes. » (p. 227) Cette stratégie correspond également à ce dont discutent Chang *et al.* (1996), qui témoignent du fait que la culture et le patrimoine constituent des ressources touristiques pour les villes afin de se positionner dans ce climat de compétition. Les effets inhérents à une telle approche sont alors multiples : certains estiment que cette stratégie participe d'une homogénéisation des quartiers touristiques et des espaces publics, qui proposent des mécanismes similaires d'un espace à l'autre (critique soulignée par Chang *et al.*, 1996; Fleury, 2014). Chang *et al.* (1996) suggèrent plutôt que, malgré une stratégie commune à plusieurs villes – le *heritage tourism* – et des dispositifs similaires, ce sont des identités distinctives qu'on souhaite y mettre de l'avant. De même, Fleury (2014) aborde également de façon nuancée ce risque d'homogénéisation. Il indique d'abord effectivement que plusieurs ont critiqué la mise en patrimoine en ce qu'elle semble proposer « une image stéréotypée et passéiste de la ville » (p. 229) ou qu'elle ne permet pas d'emblée d'aborder des enjeux contemporains liés notamment au partage de l'espace. Il contre-argumente cependant en soulignant que la mise en patrimoine peut ne constituer qu'une facette visible d'un aménagement qui autrement réussit à traiter d'autres enjeux pressants. Là où repose plutôt la problématique, selon lui, est dans le contrôle sur les usages et les usagers qu'une telle stratégie sous-tend :

Elle correspond en effet à une représentation de la ville qui tend à survaloriser ses dimensions esthétique, paysagère et historique, caractéristique des classes dominantes. Comme le reste des quartiers centraux, les espaces publics deviennent ce faisant un paysage que viennent consommer les classes moyennes et supérieures, habitants comme touristes. (Fleury, 2014, p. 230)

Dans cette perspective, la mise en patrimoine participe d'une touristification et d'une esthétisation de l'espace public qui sélectionnent certains publics au détriment d'autres. Ces deux logiques voisines de la mise en patrimoine seront d'ailleurs abordées ci-après.

### 1.1.3.2 Mise en tourisme, touristification

La notion de mise en tourisme se rapproche fortement de celle de touristification. La première est plutôt utilisée dans la littérature francophone et la deuxième, dans les textes anglophones. On retrouve cependant les deux termes dans les écrits en français, certains auteurs les utilisant de façon aléatoire alors que d'autres prennent parti et tentent de marquer leur différence (Kadri *et al.*, 2019). On souligne notamment la proposition de Dewailly (2005) – rapportée par Kadri *et al.* (2019) – qui distingue les deux notions ainsi : la touristification relève d'un développement plutôt non planifié du tourisme alors que la mise en tourisme constitue un geste volontaire de développement du tourisme impliquant les décideurs et les acteurs locaux. En définitive, ces processus participent à transformer les formes, les fonctions (García-Hernández *et al.*, 2017) et la signification de la ville à travers une « symbolic and physical appropriation and commodification » touristique (Colomb et Novy, 2017, p. 13).

La mise en tourisme tout comme la touristification des quartiers ne se déploient donc pas sans enjeux. Souther (2007) souligne ainsi – avec le cas du *French Quarter* de Nouvelle-Orléans – que la ville n'est pas appréciée de la même façon par ses résidents et ses visiteurs. Une mise en tourisme de ce que l'on souhaite présenter comme étant *La Nouvelle-Orléans* – le *French Quarter* – au détriment de la signification que peuvent lui octroyer les résidents ou en faisant dos aux morceaux de ville qui leur importent réellement peut dès lors entraîner un phénomène de disneylandisation, soit lorsque la ville s'apparente à un parc thématique (Vlès *et al.*, 2005) et qu'elle devient tout à fait prédictible (Ritzer et Liska, 1997, dans Lew, 2017). Dans une même lignée, García-Hernández *et al.* (2017) mettent en lumière la dévalorisation du paysage

historique et de l'image de la vieille ville (*Parte Vieja*) de Saint-Sébastien, en Espagne. Ils indiquent ainsi que, si le tourisme a participé au paysage de la ville – notamment grâce à certains de ses hôtels devenus iconiques –, la touristification de la *Parte Vieja* participe aujourd'hui à sa banalisation. La touristification vient dès lors compromettre le paysage et l'image à l'origine de l'attrait touristique des lieux. Vlès *et al.* (2005) soulignent cependant que la mise en tourisme peut également constituer une opportunité de « renouveler un aménagement de l'espace public pour tous » (p. 87), à condition qu'on en propose « des images complexes » (p. 89) qui s'éloignent « des récits monothématiques » (p. 87). Cette question de la mise en récit sera présentée subséquentement (2.1.3.6 *Mise en scène, mise en expérience*, p. 26).

### 1.1.3.3 Esthétisation

La logique de l'esthétisation de la ville touristique est principalement abordée par Gravari-Barbas (1998). Celle-ci, qui se penche particulièrement sur le quartier du Marais à Paris, identifie ainsi une tendance à l'esthétisation, soit « d'une part des actions de mise en valeur de la ville, actions qui visent à la rendre plus amène, moins agressive au regard, plus conforme » et « d'autre part les actions qui visent à donner à la ville une certaine lisibilité, de la rendre plus facile, notamment pour un public non autochtone » (p. 178). L'esthétisation cherche ainsi – à travers des interventions qui relèvent essentiellement de l'apparence – à rendre la ville plus digeste et plus claire pour ses visiteurs. Ce n'est donc finalement pas qu'une question d'esthétique, mais d'*ordre* dont il est question.

L'esthétisation de la ville se fait sentir de diverses façons. Comme cela a été évoqué précédemment, on cherche d'abord à mettre en valeur le patrimoine, notamment avec sa mise en lumière théâtrale. De plus, on propose des aménagements si nets qu'ils s'apparentent à des décors intérieurs, un peu comme des centres commerciaux. D'un autre côté, l'arrière du décor subit aussi un traitement d'esthétisation, jouant parfois sur les codes du temporaire. Pensons en ce sens à la valorisation des égouts ou des

chantiers. Pointant vers les « dessous » de la ville et ses attractions incontournables, la signalétique se multiplie. Elle se pose du même coup comme élément esthétique. À travers ce traitement de l'espace, on cherche en outre à contrôler les fonctions ludiques et les conflits qui pourraient émerger. D'ailleurs, le privé prend une place grandissante dans l'espace public, proposant des aménagements et des événements qui se veulent « propres », mais régissant aussi les comportements qui y sont admissibles. (Gravari-Barbas, 1998)

Gravari-Barbas (1998) estime que ce type d'intervention concerne toute ville s'intéressant à son image. Elle souligne également que la mise en tourisme exacerbe cette propension à l'esthétisation de la ville. Cette ville qu'on propose finalement nous est expliquée sans ambiguïté par les marqueurs qui s'y implantent. Cette tendance sous-tend donc à son tour un risque d'homogénéisation et de banalisation, alors que les mêmes mécanismes sont repris de ville en ville (Gravari-Barbas, 1998).

#### 1.1.3.4 Sécurisation

Jacquot (2010), qui étudie les dynamiques de sécurisation du centre ancien de Gênes en Italie, explique comment la requalification des quartiers historiques – après une période de destruction partielle – constitue essentiellement une réhabilitation de leurs *paysages*, à travers leur patrimonialisation par exemple. Pour autant, leurs anciens usages et usagers n'y sont pas toujours réadmis. Au contraire, la réappropriation que connaissent les centres historiques s'avère plutôt sélective et s'inscrit dès lors dans une logique de sécurisation des espaces.

Cette sécurisation renvoie avant tout à des discours bienveillants. Atkinson (2003), à travers l'analyse d'espaces publics de l'Écosse centrale, met en évidence comment les initiatives de sécurisation de l'espace public peuvent finalement dissimuler une évacuation programmée des populations vulnérables, relevant finalement de l'urbanisme revanchiste. Pradel (2017), qui s'attarde plutôt au déploiement d'une

programmation événementielle dans l'espace public, explique également comment, sous le couvert de la sécurisation, l'événementiel participe à établir de nouvelles modalités d'utilisation de l'espace, édictant les pratiques admises et interdites.

Divers dispositifs sont ainsi déployés dans l'espace public pour mener à bien cette sécurisation. Jacquot (2010) met en lumière deux procédés plus spécifiquement. La sécurisation pourrait ainsi se faire par la mise en circulation des usagers, c'est-à-dire par le déploiement d'interventions visant à augmenter la fréquentation des lieux par des usagers nouveaux - consommateurs, touristes, étudiants – afin de déloger les groupes marginaux. Elle pourrait également s'opérer par une fermeture d'espaces - soit de façon permanente ou sur des plages horaires précises – afin d'y éliminer des pratiques jugées inappropriées et conséquemment les usagers qui les mettent de l'avant. Plus spécifiquement dans le cas des espaces touristiques, Jacquot et Notarangelo (2016), qui étudient les pratiques des vendeurs ambulants sur le front d'eau génois, démontrent comment la mise en tourisme de l'espace constitue également une technique de sécurisation. Ils soulignent en ce sens deux mécanismes spécifiques. D'une part, l'aménagement de l'espace public avec des visées esthétiques ou touristiques permet d'occuper l'espace, au détriment des usages jugés invalides. D'autre part, la présence régulière des forces de l'ordre cherche à chasser les activités réprimées, notamment en établissant des conditions dissuasives à leur implantation.

En ce sens, la sécurisation procède d'une sélection des usagers et des usages basée sur leur « légitimité supposée » (Jacquot, 2010, p. 33). La sécurisation relève en effet d'une volonté de contrôler le territoire (Jacquot et Notarangelo, 2016) dans une perspective d'appropriation et de désappropriation voire d'expropriation (Ouellet, 2017) des usagers marginalisés et des usages considérés illégitimes. Ceux-ci peuvent cependant se voir instrumentalisés, lorsque la marginalité participe d'un certain imaginaire du centre historique, comme c'est le cas des prostituées transsexuelles du quartier *Ghetto*

de Gênes (Jacquot, 2010). On parle alors d'une « réactivation de la marginalité sur un mode idéal » (Jacquot, 2010, p. 37), qui nourrit finalement l'image du quartier.

#### 1.1.3.5 Mise en loisirs

La logique d'insuffler un caractère récréatif aux espaces publics n'est pas nouvelle, alors que le temps était aux loisirs suite à la Deuxième Guerre mondiale (Eisinger, 2000). Nous utiliserons ici la « mise en loisirs » pour désigner cette logique d'intervention, une notion mobilisée notamment en géographie (Lazzarotti, 1995) et qui rappelle le caractère intentionnel d'autres logiques ici présentées. Les loisirs peuvent inclure notamment des activités sportives, culturelles, de jeu et de consommation. Les fronts d'eau, qui connaissent une requalification dans la deuxième moitié du 20<sup>e</sup> siècle, constituent des espaces de prédilection pour ces fonctions de tourisme et de loisir (Ashworth et Tunbridge, 1990/2001). Aux États-Unis, on voit particulièrement des partenariats entre le public et le privé donner naissance à des *festival malls* et des *festival marketplaces*, où les activités récréatives et de consommation sont mises de l'avant (Eisinger, 2000).

Cette tendance, bien qu'elle ait évolué depuis, demeure toujours active. De façon générale, Vlès (2011) – qui s'intéresse à l'urbanisme touristique – parle aujourd'hui d'une « mise en scène des espaces publics à des fins récréatives », qu'il qualifie de « véhicules d'une image valorisante » (p. 15). Les activités récréatives, aussi dites ludiques, constituent ainsi un facteur d'attractivité majeur. Elles se présentent cependant moins – comme en témoigne le cas du Seaport de New York – comme le « centre d'achat » qu'elles n'étaient avant, mais plutôt comme une « expérience » en soi (Guinand, 2017). L'utilisation de la notion de « mise en scène » que mobilise Vlès (2011) prend ainsi tout son sens; nous en reparlerons d'ailleurs à la prochaine section. Dans le cas plus spécifique des fronts d'eau, cette prégnance des loisirs s'avère également toujours d'actualité, mais tend à se diversifier. La culture constitue

aujourd'hui un moteur important de leur régénération, donnant lieu à des équipements et une programmation en conséquence (Kostopoulou, 2013).

Cette mise en loisirs, malgré son évolution, comporte tout de même plusieurs enjeux. Si Guinand (2017) parlait des bulles touristiques que créaient les espaces de consommation en front d'eau initialement, leurs itérations subséquentes présentent tout de même des problèmes d'inclusivité, alors qu'elles s'adressent à une certaine élite. L'auteur, qui étudie plus spécifiquement le cas du Seaport de New York, rappelle ainsi l'importance d'intégrer et de maintenir les « histoires » du port telles que vécues par ses résidents tout comme les valeurs et les usages qui leur sont associés. García-Hernández *et al.* (2017) identifient également un risque d'homogénéisation des expériences urbaines. La propension à faire des villes des espaces de consommation, de loisirs et de culture axés sur le tourisme international rendrait selon eux l'expérience urbaine « interchangeable » (p. 15). En ce sens, Kostopoulou (2013), qui analyse plus spécifiquement la régénération des fronts d'eau urbains par la culture, soulève un questionnement pouvant s'appliquer à la mise en loisirs en général :

How to avoid the risk of replicating spatial planning clichés in search for authenticity and integrity in historic waterfront redevelopment and for the conservation of the genius loci or the 'spirit of place'? (Kostopoulou, 2013, p. 4579)

#### 1.1.3.6 Mise en scène, mise en expérience

Une dernière logique d'intervention, qui rejoint tant les centres historiques que les espaces publics investis par l'activité touristique, est à mettre en évidence. Celle-ci pourrait se qualifier de mise en scène, de mise en expérience ou de fabrique narrative. La mise en scène consiste à réfléchir l'espace public « comme une scène dans laquelle chaque décor et chaque action a son rôle à jouer » (Vlès et al., 2005, p. 7) et que les usagers – les touristes, notamment – sont à même de décoder. Il s'agit ainsi de proposer des « scénarios de lecture de l'espace sensible » (p. 11) leur permettant « d'en saisir

tant l'originalité et l'harmonie que le mode d'emploi » (Vlès, 2011, p. 17). L'espace devient en ce sens espace de représentation de la société (Vlès *et al.*, 2005). Cette mise en scène relève en outre des professionnels de l'aménagement – urbanistes, architectes, architectes paysagistes, etc. (Vlès, 2011) -, mais aussi de l'événementiel, alors que l'événement festif urbain participe à mettre en scène – et « en intrigue » (Pradel, 2007) – l'espace public.

S'y rapproche sensiblement la notion de « mise en expérience », qui ne semble pas commune dans la littérature en études urbaines et touristiques, mais qu'on retrouve plutôt dans le vocabulaire des architectes et des artistes pour aborder notamment des questions liées à l'ambiance (Chelkoff, 2016; Félix-Fromentin, 2017; Le Floch, 2016). Ainsi Le Floch (2016) indique-t-elle : « La mise en récit et son corollaire, la mise en expérience, gagne tous les terrains y compris urbains. » (p. 140) Cette idée d'expérience est ainsi directement liée à la mise en scène dont il est question. Curnier (2016) rapporte une proposition de définition synthétique élaborée par Sundbo et Sørensen (2013), qui soulignent que les expériences réfèrent au vécu des usagers à la recherche d'évasion ou de stimulation. On parle en ce sens « d'expérience touristique » (Pradel, 2017). Curnier (2016) met aussi en évidence comment cette idée s'est imposée dans la composition récente des espaces publics copenhagois, alors que les professionnels évoquent de façon soutenue ce désir de proposer, à travers des aménagements uniques, une expérience à leurs usagers.

Cette volonté de proposer une narration de l'espace qui puisse guider l'utilisateur dans son expérience se traduit de diverses façons avec des interventions d'échelles variables. Cela peut passer par une reconfiguration de l'espace public, un renversement de ses usages – pensons à une piétonnisation, par exemple (Vlès, 2011; Vlès *et al.*, 2005) –, une mise lumière – notamment du bâti patrimonial – et la création d'une ambiance sonore (Vlès, 2011). Curnier (2016) relève pour sa part deux stratégies de mise en expérience déployées dans les espaces publics copenhagois. On peut d'une part agir

sur la rétention des passants en mobilisant des dispositifs récréatifs favorisant l'appropriation, notamment du mobilier urbain et des fontaines. Il existe d'autre part une stratégie plus extensive de fabrication narrative dans laquelle le paysage et sa pratique deviennent l'expérience. Il s'agit alors de proposer une ambiance tout en contraste avec son milieu d'insertion. Enfin, Pradel (2007) se concentre plutôt sur les événements urbains. Ceux-ci, dans leur éphémérité, participent à la mise en scène de la ville et de l'espace public en proposant une certaine représentation de la ville qui s'inscrit spécifiquement hors du quotidien. Celle-ci se traduit par « l'agencement des différents éléments urbains (éclairage, mobilier, support d'activité, modes de transport, végétaux, etc.) sur un périmètre délimité ». (p. 9) Il cite en exemples *Paris-Plage* et les *Plaisirs d'hiver* de Bruxelles.

Cette mise en scène, qui s'inscrit visiblement dans une perspective de mise en tourisme, soulève cependant des enjeux. D'abord, il y a la question de l'efficacité du récit, qui se voit « plus ou moins bien [interprété] par les touristes en fonction de la lisibilité des informations projetées et programmées dans l'espace. » (Vlès *et al.*, 2005, p. 7) Du reste, plusieurs auteurs soulignent des risques à une telle mise en scène. Dans le cas des événements urbains, Pradel (2007) remet en question la nature publique de l'espace dans lequel ils s'ancrent, alors que la tenue d'événements justifie l'imposition de certains règlements temporaires, voire l'embauche d'un service de sécurité privé pour les faire respecter. Quant au réaménagement de l'espace public, Vlès et ses coauteurs (2005; 2011) identifient un risque de réduction narrative, qui survient lorsque la ville se transforme au bénéfice du tourisme de masse mais qui, en contrepartie, connaît une perte de sens :

Jusqu'où peut-on aller dans l'ouverture au tourisme de la ville, à partir de quel seuil la perte de sens liée à une image artificiellement gonflée, simplifiée (voire rendue simpliste) pose-t-elle la question de la mixité, de la coexistence entre habitants et touristes ? (Vlès *et al.*, 2005, p. 2-3)

Cette réduction narrative plonge dès lors le touriste dans un environnement banalisé, mais également l'habitant, qui devient lui-même étranger à son propre milieu (Vlès, 2011).

#### 1.1.4 La piétonnisation dans les quartiers historico-touristiques

Le piéton semble par ailleurs être au cœur de cette image que veut supporter le quartier historico-touristique, alors que la déambulation fait partie intégrante de l'expérience du tourisme urbain (Vlès, 2011). La piétonnisation partielle ou totale constitue en ce sens une intervention d'aménagement permettant de façonner l'image du quartier historico-touristique. Une telle stratégie est notamment mobilisée à Bruxelles depuis 2015, alors qu'on tente d'y déployer « le plus grand piétonnier d'Europe » (Bleus, 2019). Certes, les initiatives de piétonnisation des quartiers historico-touristiques ne sont pas que des opérations d'image. Elles s'inscrivent plus largement dans un paradigme de retour à la rue après qu'elle n'est devenue qu'un lieu de transit fonctionnel dans la première moitié du 20<sup>e</sup> siècle (Loiseau-van Baerle, 1990). Le présent mémoire ne porte cependant pas sur les atouts et les limites de la piétonnisation, mais surtout sur l'intervention d'aménagement et ses effets sur l'image du quartier historico-touristique. En ce sens, cette section offrira d'abord un bref retour historique sur les efforts de piétonnisation du quartier historico-touristique en Europe et en Amérique du Nord. Nous nous attarderons plus amplement aux liens qu'entretiennent de telles opérations avec l'image du quartier historico-touristique.

##### 1.1.4.1 Bref historique de l'aménagement d'espaces piétons dans les quartiers historico-touristiques

Les efforts de piétonnisation ont émergé dans les centres-villes européens au cours des années 1940 (Yassin, 2019), alors qu'on en est à reconstruire les villes suite à la Deuxième Guerre mondiale. La piétonnisation de certains secteurs était alors mobilisée, dans le cadre de ces reconstructions et de ces nouvelles villes, pour constituer ou marquer les nouvelles centralités de la ville « en rupture avec les vieux quartiers

dégradés et saturés. » (Ferial, 2018, p. 102) C'est ensuite dans les années 1950 et 60 que cette stratégie de piétonnisation aurait gagné les centres anciens, d'abord par des mesures modestes de fermeture de rues commerçantes notamment à Amsterdam et à Copenhague. Le succès de ces piétonnisations de centres historiques croît depuis, alors que l'on compte aujourd'hui des centaines de voies piétonnes en Europe (Yassin, 2019). Les centres anciens font ainsi régulièrement l'objet d'opérations de piétonnisation, alors qu'elles représentent aujourd'hui pratiquement « une évidence dans le contexte des cœurs historiques. » (Ferial, 2018, p. 101) (p. 101) Avec leur tissu urbain serré, les centres anciens constituent en effet des environnements propices à ce type de projet puisqu'ils sont de base peu adaptés à la voiture (Ashworth et Tunbridge, 1990/2001) et à échelle humaine (Pressman, 1991).

Dans la foulée des succès européens, les villes américaines vont également tenter la piétonnisation de leurs *Central Business Districts* (CBD) dès les années 50, cette fois-ci dans l'objectif plus spécifique d'engendrer leur revitalisation commerciale face à la pression des centres commerciaux en périphérie (Amos, 2020; Francis, 1991; Pressman, 1991; Yassin, 2019). Ces *pedestrian malls* connaîtront cependant des résultats mitigés dans les années 1980, entraînant le démantèlement de ces *malls* dans plus de 100 villes (Yassin, 2019). Si certaines d'entre elles demeurent, notamment dans des zones plus touristiques (Kott, 2017; Yassin, 2019), elles sont cependant bien souvent sous l'égide d'un contrôle privé qui en assure le succès (Francis, 1991). Après les *festival marketplaces* de la fin du siècle – ces espaces de consommation construits en partenariat avec le privé et qui peuvent comprendre des espaces piétons (Amos, 2020) –, une réappropriation de la rue s'opère de nouveau depuis les années 2000. Celle-ci s'explique notamment au regard du regain d'intérêt pour les centres urbains américains et du changement de perspective sur la rue au sein des organisations de transport (Kott, 2017).

#### 1.1.4.2 L'image et la piétonnisation des quartiers historico-touristiques

Parmi les motifs pour réaliser, en Europe du moins, des opérations de piétonnisation, Pressman (1991) soulève entre autres « the beautification of the environment » et « the desire to achieve meaningful social spaces with a strong sense of identity » (p. 41). Ces deux arguments font dès lors écho à certaines composantes de l'image, nommément l'identité et la signification (Lynch, 1960). Les opérations de piétonnisation ne sont ainsi pas étrangères aux opérations de requalification de l'image.

Historiquement, Ferial (2018) estime que la piétonnisation de certains secteurs urbains en Europe relève surtout d'une rupture avec l'image désuète des centres anciens plus que la promotion réelle d'une ville piétonne. En effet, l'auteur dément l'idée répandue que les initiatives de piétonnisation des années 1960-70 constituaient purement des tentatives nostalgiques de revenir à la ville préindustrielle, dans un mouvement de « refus de la modernité » (p. 102). S'il convient que certains praticiens aient mobilisé un vocabulaire y faisant écho, c'est vraisemblablement le réinvestissement de la centralité et non la patrimonialisation qui se faisait le vecteur premier de la piétonnisation. Cette image de centralité aura tendance à se transformer alors que la généralisation du modèle de piétonnisation dans les années 1970 en Europe amène à constater, selon Ferial (2018), trois approches face à la piétonnisation :

1. Mise en modernité (début des années 1960 – début des années 1980) : Piétonnisation des rues commerçantes majeures des centres-villes, avec l'implantation d'aménagements inspirés des nouvelles villes, sans référence au génie du lieu.
2. Mise en identité (à partir de la fin des années 1960) : Piétonnisation des secteurs présentant des monuments, avec un traitement dépouillé, tant au niveau des matériaux que du mobilier urbain. Elle s'opère alors dans une perspective de conservation du centre historique et de ses caractéristiques, avec le plan de piétonnisation de la Piazza Maggiore de Bologne (1968) se positionnant comme pionnier à cet égard.
3. Mise en urbanité (à partir du début des années 1970) : Piétonnisation d'espaces multifonctionnels du centre urbain où on joue à la fois sur les codes de la

modernisation – tentant de leur insuffler une image uniformisée –, de l'identité – en les ancrant néanmoins dans leur contexte patrimonial particulier – et de l'urbanité – avec des aménagements qui incitent à l'usage libre de l'espace public par ses habitants. Elle se présente ici comme un vecteur de qualité de vie, comme dans le cas du secteur piétonnier précurseur que Munich propose dans le cadre de la tenue des Jeux olympiques (1972).

L'idée de la centralité demeure ainsi importante dans les projets de piétonnisation au cours des années 1970. La modernité que de telles initiatives supportent est cependant conjuguée aux efforts de conservation historique que connaissent les centres anciens.

Dans une perspective plus contemporaine, Bleus (2019), qui étudie le cas du piétonnier du centre de Bruxelles, souligne également le rapport à l'image qu'entretient le projet de piétonnisation. Il souligne ainsi l'objectif de l'opération municipale au regard de l'image de la ville : transformer la ville administrative, « ennuyeuse », en « destination pour le tourisme de loisir autant que pour le visiteur d'un jour ». (Bleus, 2019, p. 20) C'est en ce sens une programmation événementielle et des aménagements conséquents avec de vastes plans libres qui sont déployés. L'auteur met cependant en lumière le risque de disneylandisation de l'espace public que sous-tend une telle stratégie, alors qu'il parle de « décor plus "[instagrammable]" » au service de la fonction commerciale (Bleus, 2019, p. 21). Il évoque ainsi le risque que les usages qui ne cadrent pas avec cette image soient alors exclus du centre-ville bruxellois. La piétonnisation ne devient alors qu'image au détriment de l'appropriation de l'espace public au sens de son usage libre (Ripoll et Veschambre, 2005).

En définitive, soulignons – dans une perspective plus américaine – que le façonnement de l'image ne constitue pas que le résultat des projets de piétonnisation. Un recours à l'image peut également s'opérer pour légitimiser de telles initiatives. Ainsi, bien que Feriel (2018) rappelle que les piétonnalisations européennes n'étaient pas nécessairement menées dans l'espoir de retrouver un idéal de ville préindustrielle, cette image de

l'Europe marchande, charmante, piétonne a longtemps été utilisée par des planificateurs américains pour enrober les projets de *pedestrian malls* (Gregg, 2019).

Dans tous les cas, Feriel (2018) conclue en soulignant tout le potentiel que représente cette stratégie comme « laboratoire municipal de solutions négociées pour parvenir à changer l'image et les usages du centre sans en modifier le bâti. » (p. 110) Il s'agit en effet d'une initiative structurante permettant de renverser les fonctions d'un lieu et de renouveler le regard qu'on y pose.

## 1.2 Problématique

La précédente revue de littérature démontre bien l'importance du façonnement de l'image dans les interventions d'aménagement de l'espace, dont les opérations de piétonnisation, déployées dans les centres anciens, les espaces touristiques et les quartiers historico-touristiques. Ce que nous viendrons cependant questionner par la problématique que nous proposons est le territoire sur lequel cette réflexion et ces interventions sont menées.

Cette section effectuera d'abord un bref retour sur les enjeux qu'a pu soulever la revue de littérature. La problématique au cœur de ce mémoire sera ensuite amenée. Un bref détour sera réalisé afin de préciser les termes utilisés dans ce mémoire. Nos questions et hypothèses tout comme nos objectifs de recherche seront enfin précisés.

### 1.2.1 Le façonnement de l'image du quartier historico-touristique : quel récit, quel public ?

Une réflexion s'opère ainsi sur l'image des quartiers historico-touristiques, surtout depuis les années 1960, dans un contexte de compétition interurbaine (Rezvanpour et Bayat, 2017). Les quartiers historico-touristiques, avec leurs ressources patrimoniales et paysagères, se positionnent ainsi comme des lieux particulièrement porteurs d'une

image forte pour ces villes en compétition (Chang *et al.*, 1996). S'ils font l'objet d'un processus de patrimonialisation et de requalification de leur cadre bâti, leurs espaces publics constituent eux aussi des artefacts majeurs de cette image. Ils participent en effet à créer une ambiance d'historicité (Ashworth et Tunbridge, 1990/2001). Ils représentent également le terrain de jeu de prédilection des autorités publiques afin de guider l'image souhaitée de la ville (Lang, 2011). La question de l'image du quartier historico-touristique apparaît ainsi prégnante, qu'elle soit à la base de la réflexion sur le réaménagement de ses espaces publics ou que son façonnement en constitue un effet collatéral. À cet effet, la littérature exposée dans la précédente section démontre cependant qu'il ne s'agit pas que d'un bénéfice direct. De réels enjeux d'homogénéisation, de disneylandisation et d'appropriation sont ainsi à considérer dès lors qu'on tente, à travers des interventions d'aménagement sur l'espace public, de façonner l'image du quartier historico-touristique.

En effet, les logiques d'intervention présentées soulèvent d'abord des enjeux d'identité de ces secteurs. Les auteurs constatent effectivement que, dans cette quête pour se démarquer (Ashworth et Tunbridge, 1990/2001), les mêmes mécanismes sont repris d'espace public en espace public, de front d'eau en front d'eau, de ville en ville, engendrant le risque que ces quartiers ne se banalisent et ne s'homogénéisent (Ashworth et Tunbridge, 1990/2001; Fleury, 2014; García-Hernández *et al.*, 2017; Gravari-Barbas, 1998; Kostopoulou, 2013). Cela renvoie également à la notion de réduction narrative, qui surgit lorsqu'on propose un « décor planté qui impose une image finalement factice, réduite, fabriquée de toutes pièces, [...] une mise en scène déconnectée des racines identitaires du lieu. » (Vlès, 2011, p. 20) Elle participe ainsi à nourrir cette homogénéisation de l'espace, de ses représentations, de ses usages et de ses usagers au détriment de la complexité et des identités du lieu. Ashworth et Tunbridge (1990/2001) nuancent cependant ce point de vue en précisant qu'il ne s'agit pas pour autant d'une fatalité : les villes historico-touristiques portent en elles des bénéfices potentiels qui sont « neither automatic nor likely to be endowed universally

in all cities » (p. 303). Chang *et al.* (1996) soulignent de même que ces mécanismes sont certes répétitifs, mais qu'ils visent néanmoins à mettre de l'avant des identités distinctes.

Du même coup, on se questionne également sur les usagers visés par de telles interventions. L'esthétisation participe ainsi à rendre la ville plus avenante pour ses visiteurs en particulier (Gravari-Barbas, 1998). De même, tout aménagement qui participe d'une réduction narrative du lieu crée un effet de rupture avec les habitants, les amenant à « s'interroger sur [leur] propre rapport à [leur] milieu de vie, à [leur] propre passé dans la ville. » (Vlès, 2011, p. 23) D'un autre côté, une proposition d'aménagement voulant offrir une image qui soit riche et ancrée dans l'espace et sa communauté peut constituer un point de rapprochement entre résidents et visiteurs (Vlès, 2011). Au-delà du clivage entre populations résidentes et non résidentes, la question des usagers pointe également vers celle du contrôle et de la légitimité. En effet, les différentes dynamiques discutées précédemment exposent une tendance à chercher – à travers les aménagements et leur activation – une certaine maîtrise de la diversité des usagers et de la liberté d'usage. Les interventions tentent ainsi tour à tour de contrôler, expulser, effacer ou instrumentaliser des populations au profit d'usagers et de pratiques jugées légitimes (Fleury, 2014; Jacquot, 2010; Jacquot et Notarangelo, 2016; Pradel, 2007). De telles manœuvres engendrent cependant une disneylandisation de l'espace public, d'où l'altérité et les aspérités sont évacuées (Bleus, 2019; Gravari-Barbas, 1998).

### 1.2.2 Les limites du quartier historico-touristique comme lieux porteurs d'images

Les enjeux d'un tel façonnement de l'image à travers les interventions d'aménagement sur l'espace public des quartiers historico-touristiques sont ainsi bien documentés. De nombreux cas, plus particulièrement européens et nord-américains, sont d'ailleurs évoqués. Cependant, ce que cette revue de littérature participe aussi à mettre en évidence est le territoire auquel s'applique cette réflexion sur l'image : il s'agit

d'espaces érigés en centralités. En effet, on parle tour à tour des centres ou des cœurs historiques (Fériel, 2018; Jacquot, 2010) ou encore d'espaces publics emblématiques (Fleury, 2014; Vlès, 2011; Vlès *et al.*, 2005). On évoque aussi la piétonnisation comme stratégie pour marquer une centralité (Fériel, 2018). Même lorsqu'on parle du transfert des logiques d'intervention des centres anciens vers les autres quartiers centraux (mise en patrimoine, piétonnisation, etc.), on traite néanmoins des rues principales commerçantes ou de places publiques (Castillo-Manzano *et al.*, 2014; Fleury, 2014). Ce sont donc finalement sur ces espaces centraux et attractifs que s'appliquent les logiques d'intervention présentées précédemment.

Ce qui semble cependant délaissé dans cette réflexion, c'est ce qu'on pourrait appeler, pour reprendre le vocabulaire *lynchien*, les limites du quartier historico-touristique, celles qui font le pont entre ce dernier et les morceaux de ville remarquables qui l'entourent. Celles-ci, notamment celle donnant sur le front d'eau, demeurent encore peu étudiées comme objet de recherche à part entière (Ananian *et al.*, 2021). Or, ces limites ne sont pourtant pas anodines. Elles constituent en effet des entrées de quartier, voire – par le positionnement stratégique des centres anciens – des entrées de ville. La professeure St-Jacques (2019), lors d'un colloque dans le cadre de la consultation sur l'avenir du secteur Bridge-Bonaventure, tout juste à l'ouest du Vieux-Montréal, souligne d'ailleurs que l'entrée de ville constitue une opportunité de « mettre en valeur des perspectives visuelles ou des attributs paysagers locaux en plus de marquer une transition de milieu. » Il s'agit donc d'espaces non négligeables qui permettent d'instaurer l'identité d'un secteur dès ses abords et qui méritent en ce sens un traitement conséquent. Le panel dans lequel s'ancre la communication de St-Jacques (2019) s'intitule d'ailleurs « Mettre en scène des entrées de ville harmonieuses ».

Il s'agit également de lieux portant une certaine charge historique. On peut notamment penser aux fortifications qui y passaient traditionnellement pour protéger la ville d'origine et dont certains vestiges survivent encore aujourd'hui. Marin (2017), qui

s'intéresse plus spécifiquement aux portes de ville à l'époque moderne, décrit celles-ci comme des « [éléments] centraux de la représentation des villes » (p. 130). Elle en explique ainsi toute leur importance :

Abondamment mentionnées, décrites, dessinées, pour leur valeur topographique, monumentale, antiquaire, historique ou religieuse, les portes, lorsque leur fonction première de clôture et de défense s'est étiolée avant de disparaître tout à fait à la fin de la période moderne, ne s'en sont pas moins affirmées durablement comme des *landmarks*, que ce soit en lisière de la ville, pour en magnifier les entrées, ou au cœur du tissu urbain, en raison des extensions urbaines successives à leur construction. (Marin, 2017, p. 130)

Ces limites présentent donc une charge historique, mais également esthétique majeure pour les quartiers historico-touristiques. Elles participent dès lors à la nature même du secteur, qui repose fortement sur l'histoire du lieu et sur ses artefacts (Ashworth et Tunbridge, 1990/2001).

Du reste, ces limites constituent minimalement des interfaces avec les secteurs avoisinants, souvent stratégiques, comme le front d'eau ou le centre-ville. Or, le quartier historico-touristique s'y rattache parfois avec difficulté, marqué par des infrastructures anciennes et récentes qui créent un effet de rupture. Courcier (2002) évoque notamment, dans le cas de l'interface entre la ville et le port, les « autoroutes, grilles, voies ferrées accentuant le divorce. » (p. 10) La fracture se crée également du fait que le quartier historique se pose sur le plan spatial comme particulièrement distinct de son environnement. L'accessibilité au centre ancien se voit aussi restreinte par sa trame de rue serrée, défavorable à la voiture, qui y apparaît comme étrangère (Ashworth et Tunbridge, 1990/2001). Cela s'avère d'autant plus vrai au niveau de l'interface entre le quartier historique et le front d'eau, deux systèmes urbains caractérisés par des formes qui leur sont propres. Le seul élément des quais constitue en soi une composante urbaine tout à fait unique qui peut, selon les cas, tendre à se détacher du quartier historico-touristique (Ananian *et al.*, 2021). Pensons notamment

au front d'eau de Liverpool et ses quais, rattachés à la ville par quelques liens ténus (Hussein, 2015). Ces deux systèmes se distinguent également par la prégnance des espaces ouverts et l'échelle du bâti qu'on y implante. L'exemple de la régénération du India Wharf, alors qu'un développeur privé y érige deux tours de 40 étages sur le front d'eau de Boston, est en ce sens éloquent (Slater, 1974). Courcier (2002) souligne ainsi le rôle de remparts que peuvent jouer ces interfaces en discutant du cas du Vieux-Montréal : s'il faut effectivement favoriser un désenclavement du quartier, il ne faut pas « non plus gommer la spécificité du Vieux-Montréal, nier son relief et les particularités de l'ancienne ville fortifiée. » (p. 191) C'est en ce sens qu'elle évoque le risque que certaines voies périphériques du quartier historique (de la Commune, McGill et Saint-Jacques) ne soient aspirées par les centralités qui émergent aux alentours, en y empruntant certains attributs formels ou fonctionnels. Les limites du quartier historico-touristique doivent donc être réfléchies de manière à améliorer les liens entre son cœur et les territoires significatifs qui lui sont adjacents, mais également à marquer, voire retenir, l'identité du secteur urbain unique qu'elles délimitent. Pour ce faire, Courcier (2002) estime que le « cœur » du quartier doit être le moteur de la transformation de ses périphéries.

Il convient dès lors de poser un regard spécifiquement sur les limites du quartier historico-touristique et sur leur rapport à l'image à travers les interventions d'aménagement. Ces limites sont-elles considérées dans le façonnement de l'image que les interventions d'aménagement supportent ou, au contraire, sont-elles cantonnées en marge de cette réflexion ? Le même traitement s'applique-t-il à ces voies qu'au cœur de quartier ? Aussi, peuvent-elles contribuer à enrichir l'image et favoriser l'attractivité du quartier historico-touristique ? Il s'agit de questionnements qui peuvent enrichir une réflexion plus globale sur la vocation de ces espaces au sein d'un quartier massivement investi, mais tiraillé par des représentations diverses.

### 1.2.3 Des limites aux franges du quartier historico-touristique

Notre problématique générale étant maintenant posée, il convient de préciser le vocabulaire utilisé avant de formaliser nos questions, nos hypothèses et nos objectifs de recherche.

Si nous nous intéressons au quartier historico-touristique, nous avons articulé notre problématique autour d'un de ses espaces particuliers que nous avons appelés précédemment « limites ». L'utilisation de ce terme visait principalement à traduire une idée facilement assimilable. Cependant, il nous apparaît qu'il ne s'agit pas nécessairement de la meilleure appellation pour désigner cet espace tel qu'on souhaite l'étudier. La notion de limite, telle que la définit Lynch (1960), traduit bien cette idée d'un espace linéaire qui marque une délimitation entre deux aires, que ce soit dans une perspective de rupture ou de couture. La limite est cependant présentée comme une composante que l'utilisateur n'emprunte ou ne se représente pas comme voie (Lynch, 1960). Or, il convient de ne pas présumer d'emblée de la façon dont les divers acteurs se représentent cet espace ni du fait qu'ils se le représentent tous de la même façon. En ce sens, un terme plus neutre sur le plan des représentations est recherché dans le cadre de ce mémoire afin de désigner ces espaces linéaires en périphérie du quartier historico-touristique. Nous avons donc procédé par élimination pour en arriver au terme que nous utiliserons plus avant, soit les *franges* du quartier historico-touristique.

Nous avons ainsi considéré la notion de *lisières urbaines*, notamment évoquée par Marin (2017) dans son texte sur les portes de ville. Il apparaît cependant qu'il s'agit d'une notion d'emblée mobilisée pour désigner la rencontre de la ville et des environnements naturels (Laroche et Bailly, 2019). L'*interface* s'est également présentée comme une possibilité. Le terme est d'ailleurs souvent utilisé pour discuter spécifiquement du *port-city interface* (Daamen et Vries, 2013; Hoyle, 1989) ou encore de l'interface entre la ville et la nature (Radeloff *et al.*, 2005). Cependant la notion d'interface, en ce qu'elle renvoie au lien entre deux espaces donnés, ne traduit pas tout

à fait l'idée que nous tentons de communiquer. En effet, nous abordons plutôt cet espace d'abord dans sa relation au quartier historico-touristique, et non comme un espace tentant d'articuler deux aires. Pour la même raison, la notion de frontière est également écartée.

Nous avons finalement opté pour la notion de frange. Les franges urbaines sont déjà discutées en études urbaines comme étant la rencontre entre les zones urbaines et ses périphéries, notamment les zones agricoles (Bonin *et al.*, 2015). Nous le mobiliserons autrement dans notre cas en parlant des franges du quartier historico-touristique. Cette décision se base d'abord sur l'utilisation du terme à travers les différents documents de consultation et de planification du secteur depuis les années 1980 (Rapport final de consultation publique du Vieux-Port de Montréal, 1986; Plan directeur d'aménagement du Vieux-Port de Montréal, 1990; Plan lumière du Vieux-Montréal, 1996; Plan de protection et de mise en valeur du Vieux-Montréal, 2013). Puis, sur le plan conceptuel, l'intérêt de cette notion est double. Elle renvoie d'abord à l'idée d'un espace « en bordure de », dans ce cas-ci du quartier historico-touristique. De plus, contrairement à d'autres options considérées, la notion de frange permet de traduire une certaine épaisseur, voire la porosité de cet espace (Bonin *et al.*, 2015). Elle propose dès lors un potentiel d'aménagement, ce qui rejoint l'objet même de ce mémoire. C'est en ce sens que nous proposons comme notion les franges du quartier historico-touristique, permettant de s'attarder à leur aménagement en tant que composantes constitutives de ce secteur unique.

#### 1.2.4 Questions, hypothèses et objectifs de recherche

De la problématique articulée précédemment découlent deux questions de recherche :

1. Dans quelle mesure les franges du quartier historico-touristique proposent-elles une image forte ?
2. Comment les interventions d'aménagement menées sur les franges du quartier historico-touristique façonnent-elles leur image ?

Celles-ci s'inscrivent dans la perspective d'étudier le processus d'aménagement de façon plus transversale, à la manière du *place-shaping continuum* de Carmona (2014), où le façonnement de l'environnement ne s'arrête pas à sa planification ou à sa conception, mais comprend également des processus d'appropriation et de gestion de l'espace. Cette approche face à l'étude de l'aménagement est issue de la recherche maître de l'OMV. Elle s'avère par ailleurs pertinente dans le cadre de ce mémoire. En effet, bien que nous étudions le façonnement de l'image de l'environnement – et plus particulièrement des franges du quartier historico-touristique - par son aménagement, la littérature exposée précédemment démontre bien comment les interventions d'aménagement supposent des enjeux d'appropriation physique et symbolique majeurs (Bleus, 2019; Pradel, 2007; Vlès, 2011). Il convient en ce sens de se pencher sur ces questions en interrogeant à la fois les acteurs qui réfléchissent ces aménagements et ceux qui les reçoivent et les utilisent.

À cet égard, nous formulons l'hypothèse générale que la réflexion posée sur les franges du quartier historico-touristique tout comme la représentation des usagers à leurs égards les érigent en voies essentiellement fonctionnelles, qui permettent d'atteindre un quartier remarquable, tant sur le plan historique qu'esthétique et expérientiel. Nous présumons dans une même lignée que son identité tend à être absorbée par le quartier attractif qui lui fait face. Nous estimons en ce sens que, d'une part, la question de l'image n'y est pas d'emblée travaillée par les acteurs de l'aménagement et que, d'autre part, les usagers ne se font pas nécessairement une image particulièrement forte du lieu,

au sens de distinctive et significative. Les franges du quartier historico-touristique ne participeraient dès lors pas pleinement à l'image du secteur, pourtant grandement réfléchi.

Ces questions de recherche se déclinent en outre en deux objectifs.

Objectif 1. Comprendre comment les logiques d'intervention sur l'espace public du quartier historico-touristique s'appliquent à ses franges

Il s'agit ainsi de valider, à partir de la littérature sur les logiques d'intervention présentées précédemment, comment celles-ci participent au traitement des franges du quartier donnant. Cela permet dès lors de vérifier dans quelle mesure la frange est considérée de façon distincte ou non dans la réflexion sur l'image du quartier et sur les interventions d'aménagement qu'elle commande, mais aussi comment les défis particuliers de fragmentation et de perméabilité qu'elles présentent viennent moduler cette réflexion. Il s'agit d'un objectif pertinent dans la mesure où, comme nous avons pu le constater, la littérature sur le façonnement de l'image du quartier historico-touristique s'attardait principalement au secteur dans son entier ou à certains espaces remarquables.

Le présent mémoire est par ailleurs guidé par un autre objectif, de nature plus exploratoire. Cela vient tout juste d'être mentionné : le façonnement de l'image à travers les interventions d'aménagement sur les franges du quartier historico-touristique semble avoir été peu abordé spécifiquement. À cet égard, il convient de s'interroger sur les représentations que soutiennent alors les interventions d'aménagement sur cet espace. Plus précisément, nous mobilisons l'intervention tactique, une pratique d'aménagement contemporaine de façonnement de l'image, pour interroger ces représentations. Nous formulons donc ce second objectif :

Objectif 2. Confronter les représentations des acteurs face à une intervention d'aménagement tactique sur une des franges du quartier historico-touristique

Cet objectif amène ainsi à un regard riche sur notre objet de recherche, alors que nous interrogerons une variété d'acteurs (politiques, administratifs, usagers) afin de faire émerger leurs représentations d'une frange donnée. Cela permettra dès lors de sortir de la seule conception de l'intervention d'aménagement pilote pour s'intéresser également à sa réception et à son évaluation, permettant de retisser nos deux questions de recherche.

Nous tenterons de répondre à ces objectifs à travers l'analyse du cas de la rue de la Commune, que Cardinal (1997) considère un peu comme le « parvis du Vieux-Montréal » (p. 39). Il s'agit de l'une des plus anciennes rues de Montréal, ouverte après la démolition, au début du 19<sup>e</sup> siècle, des fortifications qui y passaient (Courcier, 2002; Viola, 2008). Elle faisait alors office de front de fleuve. Avec la création du port de Montréal et le remblayage conséquent venant former les quais, la rue de la Commune est ensuite devenue une voie de service pour les activités portuaires. Sa forme actuelle est finalement héritée des réaménagements menés avec la conversion de l'ancien port en vaste espace public de plaisance (Courcier, 2002). On y compte ainsi un large trottoir au nord, une chaussée carrossable comprenant une voie de circulation de chaque côté et une voie de stationnement ainsi qu'une promenade piétonne plantée au sud. Ces aménagements datent cependant de plus de 25 ans. Entretemps, la rue de la Commune est devenue une voie de transit majeure dans le quartier (Arrondissement de Ville-Marie, 2020; Ville de Montréal, 2013). Prise entre deux secteurs relativement consolidés qui constituent des pôles d'attractivité métropolitains (Arrondissement de Ville-Marie, 2020; Ville de Montréal, 2013), la rue de la Commune connaît aussi le risque, comme Courcier (2002) le soulignait, de se détacher figurativement de son quartier, absorbée par la centralité qu'est le Vieux-Port. En somme, la rue de la Commune semble peiner à se définir au sein du quartier historique montréalais.

Plus spécifiquement, nous profiterons du projet tactique mené sur la rue de la Commune à l'été 2020 pour interroger les images que portent cette frange et ses aménagements. Ce projet d'aménagement temporaire permet donc d'étudier les logiques d'une intervention spécifique réalisée sur la frange sud du secteur. Dans la perspective de sortir des seules intentions des aménagistes, le projet pilote ici analysé se présente surtout comme un *révélateur* des images que suscite cette frange du quartier. Ce projet rebrasse en effet les fonctions de cet espace et offre, le temps de quelques mois, de nouveaux aménagements temporaires. La proposition d'aménagement agit dès lors comme vecteur de représentations, alors qu'elle stimule la réflexion et la discussion sur cet espace chez les acteurs, rend visible un espace devenu principalement fonctionnel et soumet une première alternative aux usagers. Ce projet constitue en ce sens une opportunité d'étudier plus largement la vocation de la rue de la Commune.

C'est à travers la notion d'imagibilité que nous aborderons cette problématique en ce qu'elle permet à la fois de sonder l'intervention même et les représentations mentales qui la sous-tendent. Le prochain chapitre s'attardera à définir et opérationnaliser ce concept.

## CHAPITRE II

### CADRE CONCEPTUEL

Le présent cadre conceptuel est principalement construit autour du concept d'imagibilité (*imageability*)<sup>4</sup>, proposé par Lynch (1960) dans son œuvre fondatrice *The Image of the City*. Le concept nous permettra de mieux comprendre comment se construisent les représentations mentales chez les usagers et, dès lors, sur quoi les interventions d'aménagement ont réellement un pouvoir d'agir. Notre recherche proposant l'analyse d'un projet d'aménagement comme révélateur de ces images, tant durant sa conception que sa réception, il convient par ailleurs d'apposer ce cadre conceptuel sur le processus de design ayant participé à le développer. Ce cadre conceptuel se construit donc autour de ces deux axes. Nous tâcherons, dans un premier temps, de définir et d'opérationnaliser le concept d'imagibilité. Puis, nous identifierons les grandes étapes du processus à analyser. Cela nous amènera finalement à proposer un cadre d'analyse venant croiser notre conceptualisation de l'imagibilité et le processus élaboré.

---

<sup>4</sup> La version traduite du concept d'*imageability* est issue de la traduction de Marie-Françoise et Jean-Louis Vénard dans Lynch (1960/1998).

## 2.1 Premier axe : l'imagibilité

Cette section s'attardera à présenter le concept d'imagibilité, depuis son utilisation originale par Lynch (1960) à ses réactualisations plus récentes. Nous nous assurerons avant tout d'aborder les critiques émises à l'endroit du concept et d'en justifier la pertinence dans le cadre de ce mémoire. Nous tenterons ensuite de mettre en évidence les distinctions entre imagibilité et lisibilité, une notion voisine, prégnante dans la littérature. Cette comparaison nous amènera à sélectionner l'imagibilité dans le présent cadre conceptuel, alors qu'il apparaît être un concept d'ordre supérieur permettant – contrairement à la lisibilité – de couvrir non seulement les dimensions physiques d'un environnement, mais également les dimensions symboliques pouvant intervenir sur l'image que s'en font ses usagers (Silva, 2009).

### 2.1.1 L'imagibilité, ses critiques et sa pertinence

Lynch (1960), dans son ouvrage *The Image of the City*, s'intéresse aux représentations mentales – aux *images* - que se font les usagers de leur environnement. Son objectif est ainsi de faire émerger certaines convergences entre ces représentations – des *images collectives* – afin de pouvoir en extraire des principes de composition urbaine (*urban design*)<sup>5</sup>. Pour ce faire, le chercheur propose le concept d'imagibilité, « that quality in a physical object which gives it a high probability of evoking a strong image in any given observer », « that shape, color, or arrangement which facilitates the making of vividly identified, powerfully structured, highly useful mental images of the environment. » (1960, p. 9)

---

<sup>5</sup> Issu de la traduction de Marie-Françoise et Jean-Louis Vénard dans Lynch (1960/1998)

La définition de Lynch met l'accent sur les aspects physiques de l'image, alors qu'il cite comme facteurs d'imagibilité des caractéristiques visibles comme la couleur ou la forme. L'auteur prend d'ailleurs le pari de n'étudier que les composantes physiques de l'image, soit l'identité et la structure, délaissant ainsi la composante de la signification<sup>6</sup>. Bien qu'il affirme lui-même que l'ensemble des composantes de l'image soit en quelque sorte inséparable, il choisit néanmoins de n'aborder dans son étude que les facteurs physico-spatiaux en raison de la complexité de la signification, de sa variabilité selon les usagers et du fait qu'on ne peut pas aussi aisément intervenir, à travers les aménagements physiques, sur la signification que sur les deux autres composantes. Cette approche finalement partielle de l'image de l'environnement sera d'ailleurs subséquemment reprochée à Lynch (Hospers, 2010; Zmudzinska-Nowak, 2003), ce qu'il reconnaîtra éventuellement lui-même comme une faille (1972, 1981, 1990, dans Damayanti et Kossak, 2016). La notion de *haut-lieu* témoigne d'ailleurs bien du lien fondamental entre le milieu et sa fonction symbolique (Bédard, 2002), qu'il convient d'aborder de pair. Certains chercheurs estiment maintenant que la composante de la signification – sociale ou émotionnelle (Carmona *et al.*, 2010) – d'un environnement urbain serait la plus déterminante de l'imagibilité (Knox et Pinch, 2000, dans Carmona *et al.*, 2010; Damayanti et Kossak, 2016; Silva, 2009). D'autres facteurs intangibles sont également mis de l'avant par divers auteurs, dont Lynch lui-même : les sens (Lynch, 1976; Landry, 2006, cités dans Hospers, 2010), la dimension événementielle (Lynch, 1984, cité dans Hospers, 2010) et les médias, qui participent à créer et reproduire les images d'une ville (Warner et Vale, 2001; Fröhlich, 2007 cités dans

---

<sup>6</sup> Pour rappel, l'identité, la structure et la signification constituent les trois composantes d'un environnement « imageable » selon Lynch (1960). L'identité réfère à ce qui est distinct d'autre chose; la structure, à la relation entre les objets et entre un objet et l'observateur; et la signification, à la relation pratique ou émotionnelle entre l'observateur et un objet.

Hospers, 2010). Au-delà de cette critique sur le plan conceptuel, plusieurs auteurs remettent question la pertinence même d'un environnement « imageable », alors que de poser l'imagibilité comme qualité prescriptive du « good urban design » (Taylor, 2009) peut s'opérer aux dépens de la complexité de la ville (Rapoport, 1977), de la surprise (Kaplan et Kaplan, 1982, dans Carmona *et al.*, 2010) et de l'expérience de jeu en ville (Stevens, 2006).

Nous soutenons pour notre part la pertinence de mobiliser ce concept dans le cadre du présent mémoire. Il s'agit avant tout d'un concept développé dans une perspective très opérationnelle, alors que Lynch souhaitait influencer les politiques de développement urbain pour qu'elles intègrent davantage la perspective des usagers (Lynch, 1985, dans Hospers, 2010; Khullar, 1985). Les effets de son œuvre en ce sens sont d'ailleurs manifestes : des villes ont adopté sa méthode (Hospers, 2010; Khullar, 1985), l'utilisation de ses principes – tout particulièrement les cinq éléments de l'image mentale – est devenue pratique courante chez les aménagistes (Khullar, 1985; Taylor, 2009) et son ouvrage constitue aujourd'hui un classique abordé dans la formation des planificateurs (Hospers, 2010). L'imagibilité se présente donc comme un concept tout indiqué dans notre cas, alors que nous nous penchons sur la façon dont une intervention d'aménagement participe à façonner l'image d'un lieu et sur les représentations qui en émergent. Le concept est ainsi issu de l'étude des représentations mentales des usagers de la ville, mais a été conçu d'une part dans une perspective éminemment opérationnelle et d'autre part afin d'être implémenté dans la pratique des aménagistes. Il permet donc de faire le pont entre l'image de l'environnement physico-spatial et son façonnement ainsi que de les confronter sur des bases communes.

### 2.1.2 L'imagibilité versus la lisibilité

Si nous avons d'emblée emprunté le concept d'imagibilité, il faut souligner que Lynch (1960) propose également d'autres notions, indiquant que les termes « visibilité » (*visibility*) et « lisibilité »<sup>7</sup> (*legibility*) constituent essentiellement des synonymes du concept, sans pour autant spécifier si ces deux dernières notions ne seraient spécifiques qu'à l'analyse des composantes physiques ou à l'ensemble des composantes de l'image de l'environnement. Nous écartons d'emblée la notion de visibilité, que la littérature subséquente positionnera plutôt comme un facteur participant à l'imagibilité d'un environnement (Appleyard, 1969; Damayanti, 2015; Long et Baran, 2012; Moulay *et al.*, 2017).

Pour ce qui est de la notion de lisibilité, Lynch (1960) avait antérieurement utilisé le terme *legibility*, qu'il avait défini comme étant « the ease with which [the] parts [of the cityscape] can be recognized and can be organized into a coherent pattern » (p. 2-3). L'auteur ne mobilise cependant pratiquement plus les termes *legibility* ou *legible* dans son ouvrage à la suite de cette définition initiale. Pourtant, la notion de lisibilité sera pourtant particulièrement mise de l'avant dans la littérature sur le design urbain par après (Khullar, 1985; Moulay *et al.*, 2017; Zmudzinska-Nowak, 2003). Cela entraîne dès lors une confusion quant au sens propre de chaque concept. Il convient donc de faire un bref détour par la notion de lisibilité, permettant de mettre en lumière comment celle-ci est davantage associée aux composantes physiques alors que l'imagibilité apparaît plus englobante.

---

<sup>7</sup> Issus de la traduction de Marie-Françoise et Jean-Louis Vénard dans Lynch (1960/1998)

### 2.1.2.1 La lisibilité

La notion de lisibilité est généralement mobilisée par des auteurs s'intéressant à la compréhension de l'environnement urbain par ses usagers au regard de ses aspects physiques. Cela se traduit d'abord dans les thématiques de recherche. Certains auteurs s'inscrivent ainsi directement dans une perspective de *wayfinding* (Safari *et al.*, 2016; Yavuz *et al.*, 2020) ou encore s'intéressent explicitement aux facteurs spatiaux de la lisibilité (Koseoglu et Onder, 2011; Safari *et al.*, 2016).

Cette attention spécifique aux attributs physiques de l'environnement se perçoit également dans l'opérationnalisation du concept de lisibilité, alors qu'on mobilise principalement des attributs physiques visibles. Khullar (1985), qui étudie la lisibilité des places publiques notamment à travers la notion de saillance (*saliency*) de l'environnement<sup>8</sup>, se penche sur les qualités essentiellement physiques de l'environnement, dont la forme, la couleur et l'implantation. Moulay *et al.* (2017), qui s'intéressent pour leur part à la lisibilité des parcs de quartier, mesurent la lisibilité à partir de trois attributs physiques : la clarté de la structure, les obstacles visuels et l'accessibilité. Ces attributs sont par ailleurs mesurés par les chercheurs en amont, puis l'avis des résidents à l'égard de la lisibilité et de ses éléments est sondé via un questionnaire.

À ce propos, il semble exister un débat quant à la nature objective ou subjective de la lisibilité. Si Koseoglu et Onder (2011) identifient à la fois des dimensions objectives et subjectives à la lisibilité, selon qu'on considère les caractéristiques de l'individu ou de

---

<sup>8</sup> La notion de saillance réfère aux éléments de l'environnement qui se démarquent, notamment parce qu'ils étonnent ou qu'ils occupent une place importante. Elle est ainsi complémentaire à celle de l'attente (*expectancy*), qui renvoie plutôt aux éléments attendus dans l'environnement (Khullar, 1985).

l'espace, Long et Baran (2012) tout comme Zmudzinska-Nowak (2003) positionnent plutôt la lisibilité comme subjective, en ce que son évaluation est basée sur l'image mentale que se font les individus d'une place. Cette dernière perspective tend alors à considérer les attributs physiques de l'environnement, mais également la composante de la signification (Tavassolian et Nazari, 2015; Zmudzinska-Nowak, 2003). Elle rejoint alors plutôt l'approche des auteurs mobilisant le concept d'imagibilité.

#### 2.1.2.2 L'imagibilité

L'imagibilité semble en effet proposer une épaisseur accrue. Contrairement au concept de lisibilité, celui d'imagibilité intègre d'emblée l'ensemble des composantes de l'image de l'environnement. À quelques exceptions près (Ewing et Handy, 2009; Stevens, 2006), la majorité des auteurs assument que la signification fait partie intégrante du concept d'imagibilité et de son opérationnalisation (Damayanti et Kossak, 2016; McCunn et Gifford, 2018; Silva, 2009, 2011). Damayanti et Kossak (2016) positionnent ainsi l'imagibilité au regard de la lisibilité, en utilisant le dernier terme pour désigner ce qui réfère aux processus d'identification et de structuration des éléments physiques de la ville. L'imagibilité serait donc un concept d'ordre supérieur qui comprend non seulement les facteurs physico-spatiaux, mais également la dimension de la signification. En ce sens, un lieu pourrait avoir une faible lisibilité mais un degré de signification élevé (Damayanti et Kossak, 2016).

Il semble donc exister un certain consensus sur la nature multidimensionnelle de l'imagibilité, tel qu'expliqué par Southworth (1985) :

An imageable city is one whose landmarks, centers, districts, and routes are differentiated yet well-connected - forming a larger unit we can picture mentally, where we are well-oriented and can move about confidently without fear of becoming lost. Besides locating us in space, the truly

imageable environment also positions us in time, providing an overall sense of historical roots, the present, and even of the future. At a deeper level, it allows its users to attach their own meanings to its parts. (p. 52)

Cette définition datant de 1985 – d’abord axée sur les composantes physiques de l’environnement et sur leur utilisation dans la tâche de *wayfinding* puis étendue à la signification tant sociale que personnelle - témoigne à la fois de la nature tangible et intangible des composantes de l’image identifiées par Lynch et pressent la structuration à venir du concept d’imagibilité. Près de 25 ans plus tard, Silva (2009) détermine, sur la base de la littérature sur la cognition environnementale – dont un échantillon a été ici présenté -, qu’il existe deux dimensions « imageables » : une dimension perceptuelle ou physique – qu’on pourrait associer à la notion de lisibilité - et une dimension symbolique. La structuration du concept que propose Silva sera détaillée davantage dans la prochaine section, alors qu’elle se trouve au cœur du présent cadre conceptuel.

### 2.1.3 Les dimensions et composantes de l’imagibilité

La structuration proposée du concept d’imagibilité ne découle pas directement de Lynch (1960), alors qu’il évacue – dans son étude fondatrice – toute la dimension de la signification. La conception plus englobante mise de l’avant Silva (2009) est ainsi favorisée.

Silva (2009) aborde l’imagibilité en tant que concept productif pour réfléchir aux impératifs de conservation et de développement mis en tension dans la ville historique. L’auteur estime que l’image dépend de la relation entre la dimension perceptuelle ou physique de l’environnement physico-spatial et sa dimension symbolique. Selon lui, ces deux dimensions que comporte l’imagibilité permettent de considérer le patrimoine dans ce qu’il a de tangible et d’intangible simultanément. Il argumente dès lors que « historic preservation can be defined as the process of managing the imageability of

the environment » (p. 6), en ce que les images d'un lieu nous rattachent à son passé, qu'il faut savoir gérer en contexte historique. Bien que l'auteur mobilise le concept dans une perspective différente de celle qui anime le présent mémoire, son articulation de l'imagibilité et le contexte dans lequel il la développe s'avèrent néanmoins des plus pertinents. Ce sont en effet ces deux dimensions, et les composantes que l'auteur y lie, qui nous permettent de décliner le concept d'imagibilité.

La **dimension perceptuelle ou physique** fait référence aux composantes physiques de l'image de l'environnement telles qu'identifiées par Lynch (1960), soit l'identité et la structure. Pour rappel, l'identité réfère à ce qui est distinct d'autre chose alors que la structure réfère aux relations entre les objets ou entre un objet et son observateur.

La **dimension symbolique**, elle, renvoie à la composante de la signification, évoquée mais délaissée par Lynch (1960). Silva subdivise par ailleurs cette composante en deux. Il y a d'une part les significations culturelles, qui relèvent de significations dont la portée est sociale, historique, voire sacrée. Cette dernière, moins pertinente dans le cas qui nous occupe, est retirée du modèle. Il y a d'autre part les significations personnelles, sur lesquelles les significations culturelles opèrent par ailleurs une certaine médiation. Ces significations sont finalement propres à chaque individu, en fonction de son histoire et de ses affects. Silva (2009) en conclut que

[together], the physical and symbolic dimensions of a place evoke an impression about it in our minds. Stronger are these dimensions in an environment, stronger is the image and by extension the memory of it. (Silva, 2009, p. 3)

Cette citation fait ainsi directement écho à la définition originale de l'imagibilité de Lynch (1960), tel que mentionné au début de ce chapitre, considérait le concept comme

la qualité d'un objet de générer une image forte chez qui l'observe. La conception de Silva (2009) amène cependant à moduler quelque peu cette définition. L'imagibilité constitue effectivement une qualité d'un objet, une caractéristique sur laquelle on peut agir, à travers une intervention d'aménagement par exemple. S'il s'agit par ailleurs certes d'une qualité attribuée à un objet physique, Silva (2009) rappelle néanmoins que les dimensions garantes de cette qualité sont à la fois tangibles et intangibles. Enfin, il apparaît bien que l'imagibilité procure une image forte chez qui observe un objet donné; une nuance est par contre à apporter quant à l'image effectivement produite. Alors que Lynch (1960) estime qu'un objet « imageable » devrait produire une image forte chez quiconque, la structuration du concept par Silva (2009) sous-tend que cette image devrait varier en intensité et en forme notamment en fonction des significations culturelles et personnelles qu'y accorde l'observateur. De même, Rapoport (1977) souligne également que le facteur culturel semble entraîner des variations entre les usagers lors du processus de cognition et, de façon accrue, lors de l'évaluation. Il apparaît donc peu probable que l'image corresponde chez tous les observateurs d'un environnement physico-spatial, encore moins lorsque – par sa nature multifonctionnelle et son attrait historico-touristique – il accueille une si vaste variété d'usagers. Il convient dès lors de proposer une définition révisée de l'imagibilité dans le cadre de ce mémoire. Celle-ci sera ainsi entendue comme étant la *qualité qu'a un environnement physico-spatial d'évoquer, à travers ses dimensions perceptuelle et symbolique, une image forte*. Soulignons par ailleurs que, tel que nous l'avons évoqué dans l'énoncé de nos hypothèses, nous entendons la « force » de l'image comme étant sa nature distinctive et signifiante, et ce, tant pour ses dimensions perceptuelle que symbolique. Cette définition précise ainsi l'objet observé, reconnaît sa nature multidimensionnelle et ne prend pas parti quant à la convergence de cette image entre les observateurs.

#### 2.1.4 Les variables à l'étude

L'opérationnalisation proposée du concept d'imagibilité est également issue de Silva (2009), qui identifie des attributs pour chaque composante. Le flou qui demeure néanmoins concernant certains d'entre eux amène à mobiliser un texte complémentaire de Silva (2011) afin de préciser quelques variables. Celles-ci, appelées dorénavant *attributs*, sont présentées au tableau 2.1 (p. 57).

D'abord, Silva (2009) identifie quatre attributs à la dimension perceptuelle, sans les définir formellement : les caractéristiques physiques visibles (vivantes et non vivantes), les activités, l'ambiance de la place et l'ordre spatial. Celles-ci concernent tant les composantes de l'identité que de la structure.

L'auteur spécifie ensuite des attributs distincts pour les significations culturelles et personnelles. Les premières relèvent ainsi des significations sacrées et sociales, de la mémoire d'événements et de personnages historiques, des ordres symboliques ainsi que d'autres facteurs, que l'auteur dissimule sous la mention « etc. » (p. 4) Il fait de même pour les significations personnelles, dont il évoque au moins trois attributs : l'attachement au lieu (*place attachment*), les souvenirs personnels et les préférences.

Si la conceptualisation de Silva (2009) apparaît logique en regard des deux dimensions, de leurs composantes et des attributs liés à la dimension perceptuelle, la mention *etc.* à la fin des listes d'attributs des significations culturelles et personnelles invite à préciser la pensée de l'auteur. Dans un article ultérieur, Silva (2011) s'attarde ainsi à creuser la dimension des significations et leurs attributs. Il en propose alors une classification un peu plus détaillée qui amène à valider certains attributs et à en considérer de nouveaux.

D'abord, par rapport aux significations culturelles, Silva (2011) propose une classification en trois niveaux, inspirée de Rapoport (1988, 1990, dans Silva, 2011) : un niveau bas ou instrumental, un niveau médian ou social et un niveau sacré ou élevé. Chaque niveau se traduit par des usages, des fonctions, des ambiances et un certain cadre physico-spatial. Cette classification, si elle permet effectivement de préciser les attributs liés aux significations culturelles, semble cependant créer certaines confusions avec les attributs de la dimension perceptuelle quant à la classification des activités, des fonctions et des ambiances. Il est alors choisi de laisser les attributs « activités » et « ambiance » du côté de la dimension perceptuelle – alors qu'ils s'appuient sur des observations directes de l'environnement sans grande interprétation –, mais de réserver les fonctions – qui relèvent plutôt d'une interprétation des codes de l'environnement – aux significations culturelles.

En regard des significations personnelles, Silva (2011) mobilise cette fois-ci le qualificatif « affectives ». Il mentionne alors que ces significations affectives réfèrent essentiellement aux préférences et aux attachements personnels (« e.g., related to one's own life or social network, familiarity », p. 241), ce qui pourrait éventuellement recouper l'attachement au lieu et les souvenirs personnels évoqués par Silva (2009). Il est en ce sens décidé de conserver la liste d'attributs proposée par Silva (2009) puisqu'elle est plus précise que sa classification ultérieure, tout en ayant la certitude qu'il s'agit d'une liste plutôt complète d'attributs, ayant été validée dans son article subséquent.

Tableau 2.1 Structuration et attributs du concept d'imagibilité adaptés de Silva (2009, 2011)

CONCEPT CENTRAL	DIMENSIONS	COMPOSANTES	ATTRIBUTS
Imagibilité	Perceptuelle	Identité	<b>Caractéristiques physiques visibles</b> <b>Activités</b> <b>Ordre spatial</b> <b>Ambiance</b>
		Structure	
	Symbolique	Significations culturelles	<b>Fonction</b> <b>Importance sociale</b> <b>Mémoire historique</b>
		Significations personnelles	<b>Préférences</b> <b>Attachement au lieu</b> <b>Souvenirs personnels</b>

Les attributs retenus pour la dimension perceptuelle sont ainsi au nombre de quatre. Les *caractéristiques physiques visibles* relèvent d'éléments vivants (nature) ou non vivants (aménagements) que les usagers perçoivent sur le terrain. Les *activités* réfèrent aux usages observables dans l'espace public. L'*ordre spatial* réfère à la façon dont les objectifs physiques visibles sont articulés entre eux, avec les activités et avec l'utilisateur qui les perçoit. Enfin, l'*ambiance* réfère à l'atmosphère d'un espace au regard de caractéristiques tangibles et intangibles, perçues par l'utilisateur. On peut ainsi qualifier un espace de sécuritaire, de naturel, de festif, etc. Si cette ambiance relève de l'évaluation de l'utilisateur, on peut néanmoins tenter de la conférer à travers les aménagements et la programmation.

Trois attributs sont associés aux significations culturelles. La *fonction* (résidentielle, commerciale, touristique, patrimoniale, etc.), à la différence de l'activité, ne correspond pas à l'usage effectif d'un espace à un moment donné, mais plutôt à l'affectation qui en est prévue généralement. Elle peut s'étendre au-delà d'un espace

public donné, jusqu'aux bâtiments et au quartier. Elle relève donc d'une part de ce qui est planifié par les aménagistes et d'autre part d'une compréhension, et non de la seule perception, des codes qui en découlent par l'usager de l'espace. L'*importance sociale*, elle, est liée à la signification que porte un espace pour une société donnée, qu'il s'agisse d'un symbole identitaire, historique, social, fonctionnel, etc. La *mémoire historique* témoigne par ailleurs de l'importance historique spécifique d'un lieu associé au souvenir d'événements ou de personnages historiques.

Enfin, les significations personnelles se déclinent en trois attributs. L'*attachement au lieu* réfère aux liens qu'entretient un usager avec l'espace, que ce soit parce que l'usager en a une expérience ou parce qu'il a développé une certaine appartenance à son endroit. Dans les deux cas, non exclusifs, l'attachement au lieu témoigne d'une familiarité avec l'endroit. Les *souvenirs personnels*, dans une perspective similaire, font écho à des événements ou à des relations sociales propres à chaque individu. Les *préférences* témoignent finalement d'une évaluation de l'usager quant à son appréciation de l'espace.

Ce sont ainsi ces attributs qui seront étudiés à travers l'analyse du cas du projet de la zone cyclopiétonne de la Commune, afin de faire ressortir les différentes images que confèrent la rue de la Commune et la proposition d'aménagement.

## 2.2 Second axe : l'intervention d'aménagement

Comme l'objet de la recherche demeure l'image, nous proposons de miser sur un processus simple qui permette de mettre en évidence différentes représentations de la rue de la Commune. Avant de définir ce processus, il convient cependant de se pencher sur l'approche tactique, dont le projet d'aménagement analysé dans le cadre de ce mémoire mobilise certains codes.

En ce sens, nous nous pencherons sur quatre moments de l'intervention d'aménagement, permettant d'interpeller une variété d'acteurs et dès lors de favoriser un portrait d'autant plus complet des représentations que suscitent la rue de la Commune et son projet pilote.

### 2.2.1 L'approche tactique

L'approche tactique a été évoquée à quelques reprises dans la précédente revue de littérature, alors qu'il est présenté comme l'un des outils du *placemaking* permettant de moduler l'image des espaces touristiques (Lew, 2017) et comme une stratégie gagnante de déploiement d'opérations de piétonnisation (Yassin, 2019). Elle sera ici brièvement présentée afin de nourrir le processus d'aménagement que nous proposons d'analyser subséquemment.

Les pratiques de transformation temporaire de l'espace ouvert se multiplient depuis plus de 20 ans alors que les termes pour les désigner foisonnent tout autant (Dovey, 2016; Lydon et Garcia, 2015). Dovey (2016) indique en ce sens que les types de projets couverts par l'appellation de l'urbanisme tactique dépendent finalement de sa définition. La notion d'urbanisme tactique serait en fait d'abord amenée par Lydon en 2011 (Emond, 2019). Il s'agit de « an approach to neighborhood building and activation

using short-term, low-cost, and scalable interventions and policies. » (Lydon et Garcia, 2015, p. 2) Les interventions déployées dans le cadre de projets de nature tactique se réfléchissent ainsi à échelle réduite, avec des solutions facilement implémentables qui puissent être éventuellement étendues. Elle sous-tend donc une visée de transformation à plus long terme et distingue dès lors l'urbanisme tactique du seul urbanisme temporaire ou de certaines pratiques d'urbanisme *Do It Yourself* (Lydon et Garcia, 2015).

Si certains auteurs estiment que l'urbanisme tactique relève plutôt d'initiatives citoyennes revendicatrices (Douay et Prévot, 2016; Dovey, 2016), la définition qu'en proposent Lydon et Garcia (2015) ne présume pas d'emblée des porteurs de projets, voire ouvre la porte à une intervention des autorités municipales en évoquant que les politiques publiques peuvent faire l'objet d'une approche tactique. Ceux-ci argumentent pour leur part en faveur d'une intégration de l'approche tactique dans l'action publique tout comme d'une mobilisation de l'approche stratégique dans l'action citoyenne. Douay et Prévot (2016) ainsi qu'Emond (2019) témoignent par ailleurs effectivement d'une tendance à une modulation des pratiques professionnelles par l'urbanisme tactique, voire à la professionnalisation de l'urbanisme tactique. Emond (2019) dégage en ce sens trois utilisations que les professionnels font de l'urbanisme tactique. Il s'agit d'un outil (1) d'expérimentation permettant de tester une proposition d'aménagement, (2) de collaboration pour fédérer les parties prenantes autour d'un projet et (3) de démonstration pour convaincre les parties prenantes, dont les citoyens, de la pertinence de la proposition.

Indépendamment des porteurs de projet, Lydon et Garcia (2015) proposent une démarche tactique de base. Ils appuient leur modèle sur le *design thinking* avec pour prémisse que la conception est un processus continu et itératif s'opérant par des « cycles

de création rapide » (Emond, 2019, p. 25) menant à un prototype, soumis aux usagers puis révisé conséquemment. Cette démarche comprend cinq étapes créant une boucle :

- *Empathize* : Cette phase vise à comprendre et à identifier le public cible du projet tout comme les parties prenantes et à comprendre leurs besoins réels.
- *Define* : Il s'agit d'abord de définir le site d'intervention – qui se présente souvent en fonction d'une opportunité donnée - puis d'identifier les racines réelles de la problématique à laquelle le site fait face.
- *Ideate* : Cette étape consiste à développer une foule d'idées pour résoudre la problématique et les besoins identifiés aux étapes précédentes.
- *Prototype* : Parmi les idées formulées, il convient de mettre sur pied un aménagement pilote peu coûteux et facile à implémenter, mais qui peut effectivement entraîner des changements soutenables dans le temps.
- *Test* : Selon la méthode « built-measure-learn », il s'agit d'implémenter rapidement le prototype conçu, de relever dans le temps les données qualitatives et quantitatives pour mesurer le succès du prototype et d'ajuster le prototype en fonction de ce que les données révèlent, soit en modifiant des aspects moins réussis ou en misant sur ses qualités effectives.

Suivant ce processus, l'urbanisme tactique constitue une démarche itérative où le prototype est, sur le temps court, constamment remis en question et peaufiné afin de résoudre, sur le temps long, une problématique auquel le site fait face. À cet égard, Emond (2019) met en évidence, dans sa recherche sur l'appropriation de l'urbanisme tactique par les professionnels, comment une démarche d'urbanisme tactique « demande de la planification » (p. 73) et est dans les faits souvent intégrée à une démarche de planification plus conventionnelle, en constituant une étape permettant d'alimenter la réflexion et de faciliter la familiarisation des citoyens.

### 2.2.2 Les moments de l'intervention d'aménagement

Nous proposons de nous pencher, dans le cadre de ce mémoire, sur quatre moments de l'intervention d'aménagement, permettant d'interpeller une variété d'acteurs et dès lors

de favoriser un portrait d'autant plus complet des représentations que suscitent la rue de la Commune et son projet pilote. L'identification de ces différents moments est alimentée tant par la littérature sur le design urbain que celle sur l'urbanisme tactique, le projet d'aménagement au cœur de ce mémoire empruntant tour à tour à ces différentes approches. On retrouve d'abord le moment 0, qu'on appellera ici la **situation avant-projet**. Il s'agit de l'état avant que l'intervention d'aménagement ne soit réfléchi. Elle comprend donc à la fois les documents de planification en vigueur sur le territoire et, de façon plus générale, les représentations que l'on se fait d'emblée à propos de ce site. Cette étape permet ainsi de déterminer les enjeux du territoire au regard des dimensions spatiales, économiques et sociales (Raynaud et Wolff, 2009) tout comme les orientations devant guider l'action générale. Des objectifs tout comme des pistes d'intervention sont d'ailleurs bien souvent évoqués. L'analyse de la situation avant-projet offre ainsi un portrait de l'image du site et de son rôle au sein de son quartier, avant que l'intervention d'aménagement ne viennent les moduler.

Puis, arrive le temps de la **conception**. Il s'agit d'une étape dense qui comprend l'interprétation de la commande, l'énonciation d'une vision, la formulation d'une problématique, l'identification d'enjeux précis et le développement de différentes alternatives par une équipe de concepteurs. Cette phase regrouperait ainsi, selon la démarche tactique, les étapes d'empathie, de définition et d'idéation (Lydon et Garcia, 2015). Le positionnement favorisé dans la problématisation du projet tout comme les différentes alternatives d'aménagement explorées constituent alors des matériaux riches en termes de représentations de l'espace concerné, celles-ci devant être potentiellement négociées.

On retrouve ensuite le **déploiement** du prototype d'aménagement qui, selon les principes de l'urbanisme tactique, se veut porteur et déployable facilement, et ce, à

moindre coût (Lydon et Garcia, 2015). Il s'agit d'un moment important du processus pour notre recherche puisque le parti d'aménagement sélectionné se veut alors révélateur. Il ne correspond pas nécessairement aux représentations dominantes des acteurs impliqués, d'autres facteurs pouvant intervenir dans les choix d'aménagement; il est cependant porteur d'une certaine image que l'on soumet au public à travers des installations temporaires. Cette phase comprend par ailleurs l'utilisation effective du prototype par les usagers qui, comme Carmona (2014) le met en évidence, participent à moduler l'espace et peuvent ainsi venir altérer la forme ou la fonction du prototype. En ce sens, la phase de déploiement peut mettre en lumière l'appropriation de la proposition par les usagers, mais également venir altérer ces images par les pratiques qu'ils y déploient et les représentations renouvelées qu'ils y projettent.

Enfin vient le moment de l'**évaluation**, faisant écho à la phase de test de la démarche tactique (Lydon et Garcia, 2015). Celle-ci implique l'ensemble des acteurs, qui mesurent les effets de l'intervention d'aménagement et se questionnent, dans une perspective tactique, sur les prochaines itérations du prototype. Dans notre cas, cette phase nous permet de mettre en évidence ce que les acteurs retirent de l'alternative proposée dans le cadre du projet pilote et comment ce dernier a pu faire évoluer leur réflexion sur l'espace d'intervention et son aménagement.

Nous avons ainsi comme prémisse que chaque étape pourra être en soi révélatrice des représentations que se font tour à tour les acteurs impliqués et du façonnement de l'image qui en découle.

### 2.3 Cadre d'analyse

Nous disposons maintenant de tous les éléments pour proposer un cadre d'analyse pertinent qui nous permettra d'étudier le projet pilote de la zone cyclopiétonne et de mettre en lumière les images actuelles et possibles que supporte la rue de la Commune.

Ce cadre est articulé autour des deux axes présentés dans ce chapitre. Les attributs de l'imagibilité sont ainsi croisés avec les différents moments de l'intervention d'aménagement (Tableau 2.2, p. 65). Cette grille permet donc d'aborder les attributs de l'imagibilité à chaque moment de l'intervention d'aménagement, offrant la possibilité de voir comment ceux-ci sont considérés, voire modulés par les acteurs impliqués tout au long du processus.

La méthodologie proposée au prochain chapitre amènera donc à se pencher sur chaque case de notre cadre d'analyse, en l'apposant sur le cas spécifique de la zone cyclopiétonne et de la rue de la Commune.

Tableau 2.2 Cadre d'analyse proposé

IMAGIBILITÉ			MOMENTS DE L'INTERVENTION D'AMÉNAGEMENT			
Dimensions	Composantes	Attributs	<i>Situation avant-projet</i>	<i>Conception</i>	<i>Déploiement</i>	<i>Évaluation</i>
<i>Perceptive</i> <i>lieu</i>	<b>Identité</b>	Caractéristiques physiques visibles, activités, ordre spatial, ambiances				
	<b>Structure</b>					
<i>Symbolique</i>	<b>Significations culturelles</b>	Fonctions, importance sociale, mémoire historique				
	<b>Significations personnelles</b>	Préférences, attachement au lieu, souvenirs personnels				

## CHAPITRE III

### MÉTHODOLOGIE

Le chapitre précédent a exposé comment le concept d’imagibilité a permis d’interroger, à travers le processus de design d’une intervention d’aménagement, à la fois les représentations des acteurs et le traitement de l’image qu’on réserve aux franges du quartier historico-touristique, dans notre cas la rue de la Commune dans le Vieux-Montréal. Nous nous attarderons maintenant à faire le portrait de la méthodologie déployée pour mener à bien cette recherche. Le positionnement épistémologique de notre recherche sera d’abord explicité. Les limites physiques et temporelles de notre étude seront par après spécifiées. Un retour sera également effectué sur le contexte de crise sanitaire qu’engendre la pandémie de COVID-19, ses effets sur la méthodologie déployée et les biais qu’elle vient créer. Puis, les différentes méthodes de cueillette mobilisées et leurs modalités seront détaillées. La méthode d’analyse ainsi que les considérations éthiques prises en compte au cours de cette recherche seront finalement présentées.

### 3.1 Le positionnement de l'étude

Ce mémoire s'inscrit d'abord dans une perspective de constructionnisme social, où l'étude de « la réalité (objets, corps et lieux) » et celle des « perspectives subjectives de cette réalité » se rencontrent (Gaudet et Robert, 2018, p. 15). En effet, l'étude de l'image à travers une intervention d'aménagement amène à confronter un aménagement donné aux représentations qu'il suscite, retissant les perspectives objectives et subjectives sur l'espace. Cette approche constructionniste, tout comme le concept d'imagibilité d'ailleurs, pointe dès lors vers des méthodes qualitatives, qui permettent de s'interroger sur *comment* ces représentations se construisent et se modulent au regard du processus d'aménagement et de l'intervention déployée (Gagnon, Y. C., 2012; Yin, 2009; Zmudzinska-Nowak, 2003).

Il s'agit en outre d'une recherche de nature plutôt exploratoire. Certes, la piétonnisation des centres historiques est une tendance observable depuis maintenant plus de 50 ans en Europe (Feriél, 2018), et l'imagibilité de villes, de quartiers et d'espaces publics a été fortement étudiée depuis la publication fondatrice de Lynch (1960). Cela dit, la question de l'image des franges du quartier historico-touristique ne semble qu'effleurée dans la littérature, alors qu'on se concentre davantage sur la centralité que représente le secteur et ses espaces emblématiques. Par ailleurs, bien que le Vieux-Montréal constitue un secteur de recherche montréalais plutôt fructueux en études urbaines (Ananian, 2017; Ananian *et al.*, 2018; Chang *et al.*, 1996; Courcier, 2002; Drouin, 2009a, 2009b) et que la question de l'image touristique de Montréal dans son ensemble ait été étudiée (Oualid El Alaoui, 2015), le façonnement de l'image de l'environnement du Vieux-Montréal à travers les interventions d'aménagement a été encore peu creusé.

## 3.2 Les limites spatiales et temporelles de l'étude

Notre analyse portant sur une intervention d'aménagement en particulier, ce sont ses paramètres qui détermineront les limites spatiales et temporelles de l'étude.

### 3.2.1 Limites spatiales

Les limites spatiales sont d'abord à définir à deux égards, soit celles du site d'intervention même et celles de l'analyse.

D'abord, le projet pilote de zone cyclopiétonne s'étendait sur la chaussée de la rue de la Commune, entre les rues Saint-Gabriel et du Bonsecours (Figure 3.1, p. 70). Des installations complémentaires au bon fonctionnement de la zone – notamment de l'affichage et des cônes – ont également été implantées à la hauteur du boulevard Saint-Laurent et au niveau de la rue Berri, à l'approche de la rue de la Commune. Il faut par ailleurs souligner que la zone cyclopiétonne a été rétrécie au début du mois de juillet – se déployant alors entre les rues Saint-Gabriel et du Marché-Bonsecours –, bien que certaines installations soient demeurées sur le segment devant le marché Bonsecours.

S'il s'agit ici des limites de l'intervention effective du site d'intervention, il convient d'analyser son processus et ses effets sur un territoire élargi, dans la mesure où les usagers vivent cet espace comme un seul et même tout, au-delà des limites administratives qui déterminent le terrain de jeu de chaque acteur (Ananian *et al.*, 2021). En ce sens, le site analysé comprend l'épaisseur depuis la façade des bâtiments au nord de la chaussée jusqu'au chemin de gravier au sud de la piste cyclable<sup>9</sup>. Cette

---

<sup>9</sup> Il est à noter que le projet de recherche maître dans lequel s'inscrit ce mémoire s'est intéressé à un territoire plus large, délimité par les rues Saint-Paul et Bonsecours, la promenade du Vieux-Port et le boulevard Saint-Laurent. Notre recherche reposant cependant sur l'expérience et l'observation directe

bande stratifiée est ainsi considérée comme un seul et même espace vécu. Dès lors, il est à prévoir que les effets de la zone cyclopiétonne peuvent s'être manifestés sur cette épaisseur entière et que tous les acteurs qui y interviennent peuvent avoir eu à se positionner à son égard. C'est ainsi la rue et l'esplanade de la Commune entre les rues Saint-Gabriel et Bonsecours ainsi que les acteurs qui y sont impliqués que nous interrogerons dans cette étude.

Le choix du site d'analyse représente certes une portion restreinte de la rue de la Commune. Ceci dit, sa plus-value est doublement notable. Il s'arrime d'abord avec notre approche de l'image, ancrée dans l'expérience directe de l'environnement physico-spatial. Il correspond en outre au tronçon de la rue ayant fait l'objet, depuis l'avènement du Vieux-Port, de l'essentiel de l'effort de réaménagement, comme en témoigne le pavé, qu'on ne retrouve qu'entre les rues Saint-Gabriel et Bonsecours. On y observe conséquemment plusieurs des logiques d'aménagement présentées précédemment, de la mise en loisirs du front de mer à l'esthétisation des façades et de la signalétique du secteur. En ce sens, les montées en généralité que nous pourrions opérer à partir de nos résultats se devront d'être prudentes. Le site d'analyse constitue effectivement une portion unique de la rue de la Commune, s'inscrivant foncièrement dans sa lignée, mais démontrant également des dynamiques communes à d'autres fronts de mer mis en tourisme.

---

du site pour nourrir l'image que les usagers s'en forment, notre site d'analyse devait tout de même demeurer circonscrit autour du site d'intervention.

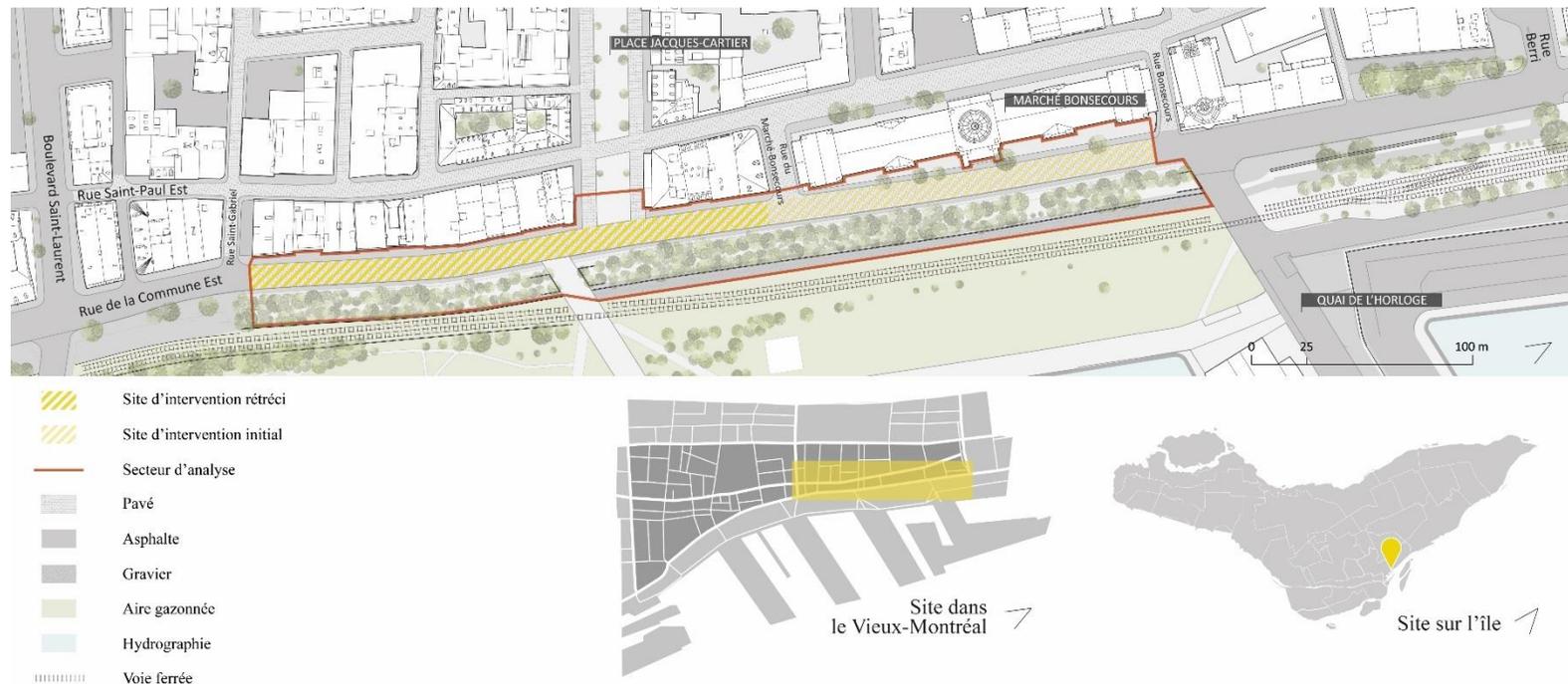


Figure 3.1 Carte du site d'intervention et du secteur d'analyse

(Fond de plan construit à partir de Statistique Canada, 2011; *Tree top\_png*, s.d.; Ville de Montréal, 2006, 2017-2019, 2018)

### 3.2.2 Limites temporelles

Les limites temporelles de l'étude sont elles aussi à décliner en fonction, d'une part, du déploiement de l'intervention et, d'autre part, des différents « moments » du processus ayant donné forme au projet.

La fermeture de la rue de la Commune pour en faire une zone cyclopiétonne a ainsi débuté le 11 juin pour se terminer le 17 septembre 2020. Il s'agit donc de la période de « vie » du projet de cyclopiétonnisation à proprement dit. Comme il l'a été mentionné précédemment, le projet n'est cependant pas demeuré stable au cours de ces quelques trois mois. Les limites du site tout comme les aménagements qu'il contient ont évolué.

Comme nous nous intéressons non seulement aux aménagements déployés sur le site mais aussi aux différentes étapes qui ont participé à les façonner et à moduler l'image de la rue de la Commune, il convient de s'attarder à ses balbutiements. Ainsi, notre analyse portera sur la période allant de décembre 2019 à novembre 2020, soit depuis le moment où la commande du projet a été formulée jusqu'au moment où une première évaluation a été faite du projet maintenant complété. Au-delà de cette période, il faut aussi souligner que des documents de planification antérieurs seront également analysés afin de mieux saisir les orientations en termes de façonnement de l'image pour le secteur et pour cette frange en particulier.

### 3.3 Les effets de la pandémie de COVID-19

Le contexte de pandémie et les mesures sanitaires mises en place depuis le mois de mars au Québec ont eu des effets concrets tant sur la méthodologie que sur les données récoltées. Il convient donc de s'y attarder brièvement.

Les premières mesures tentant de limiter la propagation de la COVID-19 au Québec s'instaurent à partir du 11 mars 2020. Le 17 mars 2020, le Vice-rectorat à la recherche, à la création et à la diffusion de l'UQAM suspend « les activités de terrain [...] jusqu'à nouvel ordre, de même que toutes les expérimentations, entrevues, etc. en présence de sujets humains. » (UQAM, 2020) Il invite en ce sens les chercheurs et les étudiants à adapter leurs méthodes de collecte de données, notamment en mobilisant un format « à distance ». Ces consignes seront maintenues tout au long de notre recherche. Alors qu'un déconfinement graduel s'opère à partir du mois de mai, la professeure Ananian obtient une autorisation pour réaliser des séances d'observation et de questionnaires *in situ*, moyennant qu'elle et son équipe assurent des conditions sanitaires optimales.

C'est dans ce contexte qu'ont dû être réfléchies et menées les méthodes de collecte de données auprès de sujets humains exposées ci-après. Comme la présentation des méthodes le mettra en lumière, ces contraintes ont favorisé une collecte de données à distance via différents outils technologiques disponibles et, sur le terrain, l'instauration de consignes sanitaires. Les principales mesures déployées ont été le respect de la distanciation physique, le port du masque, le nettoyage des mains ainsi que le nettoyage du matériel.

Au-delà de l'adaptation des méthodes déployées, le contexte de crise sanitaire ayant marqué l'année 2020 entraîne également un biais dans les données récoltées auprès des différents acteurs consultés. D'une part, il est inévitable que la population fréquentant le site ait été particulière à l'été 2020, alors que les restrictions aux déplacements internationaux et la crainte liée à la pandémie demeuraient. Tourisme Montréal estime ainsi que, des quelque 11 millions de touristes visitant Montréal chaque année, on ne pouvait s'attendre à en voir qu'un million « maximum » en 2020 (Agence France-Presse, 2020, 2 août). Le Vieux-Montréal, destination touristique par excellence dans

la métropole, s'est ainsi vu vidé de sa fréquentation estivale habituelle. Les visiteurs locaux demeuraient par ailleurs soumis aux consignes sanitaires et aux mesures de déconfinement, pouvant influencer leurs habitudes de fréquentation. D'autre part, le processus supportant l'intervention analysée dans le cadre de ce projet a lui-même été soumis au contexte de pandémie, alors que de nouvelles contraintes et opportunités émergeaient pour l'équipe de projet. Il est donc à présumer que l'action des différents acteurs s'en est vue probablement affectée. Il convient en ce sens de se remémorer ce contexte singulier à l'interprétation des données, alors que le processus menant au projet de zone cyclopiétonne tout comme sa réception et son appropriation se déploient dans des conditions inédites.

### 3.4 La méthodologie déployée

L'appareil méthodologique élaboré dans le cadre de cette recherche comprend quatre types de méthodes : l'analyse documentaire, les entretiens semi-dirigés, l'observation non participante – qui incluait des relevés de terrain - et les questionnaires *in situ*. Ces méthodes sont présentées au tableau 3.1 (p. 74) en fonction des attributs de l'imagibilité et des moments du processus qu'ils viennent interroger. Il est à noter, comme le tableau le met en lumière, que tous les attributs ne sont pas analysés de façon égale : au premier chef, les significations personnelles. Celles-ci sont sondées par une seule méthode et – bien que les préférences des usagers, principalement, sont au cœur des questions qui leur sont adressées – notre échantillon non négligeable et le mode « express » de la méthode *in situ* incitent plutôt à identifier les grandes tendances de la dimension symbolique que de creuser les significations personnelles qu'ils portent en eux.

Les prochaines pages s'attarderont à décrire les méthodes mobilisées. Pour chaque méthode, nous justifierons sa pertinence, nous préciserons son opérationnalisation et

nous établirions les limites et les biais qui lui sont inhérents. Un profil des répondants et des documents mobilisés pour chaque méthode sera également détaillé. Enfin, la méthode d'analyse des données sera présentée et une réflexion éthique, proposée.

Tableau 3.1 Méthodes mobilisées en fonction du cadre d'analyse

IMAGIBILITÉ			MOMENTS DE L'INTERVENTION D'AMÉNAGEMENT			
Dimensions	Composantes	Attributs	<i>Situation avant-projet</i>	<i>Conception</i>	<i>Utilisation</i>	<i>Évaluation</i>
Perceptuelle	Identité	Caractéristiques physiques visibles, activités, ordre spatial, ambiances	Entretiens semi-dirigés Analyse documentaire	Entretiens semi-dirigés Analyse documentaire	Observation non participante	Observation non participante
	Structure				Questionnaire <i>in situ</i>	Questionnaire <i>in situ</i>
Symbolique	Significations culturelles	Fonctions, importance sociale, mémoire historique	Entretiens semi-dirigés Analyse documentaire	Entretiens semi-dirigés Analyse documentaire	Questionnaire <i>in situ</i>	Entretiens semi-dirigés Questionnaire <i>in situ</i>
	Significations personnelles	Préférences, attachement au lieu, souvenirs personnels	S.O.	S.O.	Questionnaire <i>in situ</i>	Questionnaire <i>in situ</i>

### 3.4.1 Entretiens semi-dirigés

Les entretiens semi-dirigés ont été menés auprès d'acteurs impliqués dans la commande, la planification et la conception du projet pilote de la zone cyclopiétonne. Ils visaient à comprendre la réflexion ayant mené à l'intervention sur la rue de la Commune. Il s'agit d'une méthode tout indiquée dans le cadre d'une recherche avec une approche constructiviste en ce qu'elle permet de développer « une compréhension riche d'un phénomène » (Savoie-Zajc, 2016, p. 293). Elle permet en effet de dépasser le visible et l'explicite (Savoie-Zajc, 2016), ce qui s'avère essentiel puisque notre objet de recherche comprend à la fois des dimensions tangibles et intangibles.

Ces entretiens ont été menés entre le 18 septembre et le 30 novembre 2020, après que la zone cyclopiétonne a été démantelée. Principalement deux types d'acteurs ont été contactés : des élus et autres acteurs politiques (4) ainsi que des professionnels de l'aménagement (8). La sélection des acteurs politiques à interroger s'est faite soit en raison de leur implication notable dans le projet, soit parce qu'ils pouvaient offrir un regard sur les efforts de piétonnisation menés par la Ville, afin de recadrer le projet de la zone cyclopiétonne dans son contexte plus large. La sélection des professionnels de l'aménagement s'est pour sa part faite également en fonction du niveau d'implication de chacun dans le projet. De plus, nous voulions nous assurer d'obtenir le point de vue des parties prenantes ayant mené des interventions d'aménagement sur le site ou aux abords, tel qu'identifié dans les limites spatiales de la recherche. Au-delà d'une liste préliminaire d'acteurs intéressants à interroger, nous avons aussi mobilisé une méthode d'échantillonnage en boule de neige, c'est-à-dire qu'il était demandé aux acteurs interviewés de nous indiquer avec quelles autres personnes il serait pertinent de discuter dans le cadre de cette recherche. Les entretiens faisaient par ailleurs suite à la méthode de *shadowing* déployée par l'équipe de l'OMV au cours de l'été. Celle-ci nous avait ainsi permis d'assister, à distance, à deux réunions de suivi de l'équipe concevant le projet de la zone cyclopiétonne. Cela a dès lors permis d'avoir un regard privilégié sur le processus de conception de la zone cyclopiétonne ainsi que d'établir des contacts auprès de certains acteurs clés.

Les différents acteurs étaient d'abord contactés par un courriel leur décrivant les objectifs de la recherche et les invitant à participer. Sur les 12 acteurs contactés, neuf réponses positives ont été obtenues. Deux autres acteurs ne se sentaient pas assez impliqués dans le projet pour en discuter dans le cadre d'un entretien, mais ont accepté de répondre à certaines questions ciblées par courriel. Un rendez-vous était ensuite planifié avec chaque acteur. Considérant le contexte de pandémie et les consignes du

Vice-rectorat à la recherche, à la création et à la diffusion de l'UQAM à l'égard des activités de terrain impliquant des sujets humains, une rencontre d'une heure sur la plateforme Zoom était proposée. Le formulaire d'information et de consentement leur était envoyé par la même occasion (voir Annexe A).

Les entretiens se déroulaient essentiellement selon un même canevas, quoique certaines questions étaient adaptées selon la nature de l'acteur interrogé (voir Annexe A). Il se structurait en cinq blocs :

- Bloc 1. Questions d'introduction sur leurs activités et leur rôle dans le cadre du projet de la zone cyclopiétonne – Q1-Q3
- Bloc 2. Questions sur la vision et les enjeux d'aménagement du projet, dont l'image– Q4-Q8
- Bloc 3. Questions spécifiques sur l'image et notamment sur les aménagements déployés – Q9-Q12
- Bloc 4. Questions de conclusion sur les retombées du projet et d'éventuelles recommandations – Q13-Q15
- Bloc 5. Questions techniques sur les autres acteurs à interroger et les documents à consulter

Un verbatim de chaque entretien a été réalisé. Il est à noter que trois des entretiens ont été menés en collaboration avec une autre assistante de recherche participant à la recherche maître.

Il faut souligner que l'entretien semi-dirigé peut comporter des limites significatives. De façon générale, les données issues de l'entretien se rapportent à une « manifestation unique et irrévocable » (Savoie-Zajc, 2016, p. 356) et peuvent donc être biaisées

(Gagnon, Y. C., 2012). Elles constituent en fait une fenêtre que partielle sur l'expérience du participant. En ce sens, la triangulation des données apparaît d'autant plus nécessaire (Gagnon, Y. C., 2012; Savoie-Zajc, 2016). Une autre limite envisagée a été la volonté même des acteurs à discuter du projet alors qu'il ne semble pas avoir fait consensus auprès de la population, comme en témoigne la réduction de l'ampleur et de la durée de vie de la zone cyclopiétonne. Les acteurs visés se sont néanmoins montrés enclins à participer aux entretiens, voire très généreux en temps et en information. Du reste, selon Lo Iacono *et al.* (2016), les entretiens réalisés en ligne de la sorte comportent certaines limites, principalement les effets que le mode peut avoir sur la construction d'un rapport entre l'intervieweur et le répondant ainsi que la possibilité de bien capter les signaux non verbaux de ce dernier. Les problèmes techniques liés à la plateforme peuvent également venir perturber une certaine intimité (Seitz, 2015, dans Lo Iacono *et al.*, 2016). Cependant, ces limites s'avèrent particulièrement prégnantes lorsque les entretiens traitent de sujets sensibles ou personnels. Dans la mesure où nos entretiens visaient à discuter d'un projet réalisé par les acteurs dans un cadre professionnel, ces limites apparaissent moins notables.

La méthode de l'entretien semi-dirigé comprend également certains biais. Cela était évoqué précédemment, l'intervention de chaque acteur est en elle-même biaisée, d'autant plus si une certaine liberté lui est octroyée par le format de l'entretien (Gagnon, Y. C., 2012). Un autre biais est également à souligner dans le cadre d'un entretien spécifique mené avec un acteur de l'équipe de conception du projet. Deux jours avant la tenue de l'entretien, celui-ci avait effectivement assisté à une réunion entre l'Arrondissement de Ville-Marie et l'OMV, qui visait à présenter les résultats préliminaires de la démarche de recherche menée par l'OMV à l'été 2020. Bien que les éléments présentés n'aient pas directement eu trait à l'imagibilité de l'interface de la Commune, cela a néanmoins pu influencer en partie ses réponses. Lui-même a

d'ailleurs souligné – à un certain moment de l'entretien – que « [les] effets [des aménagements sur le terrain], c'est vous [l'OMV] qui nous les avez donnés avec vos résultats. » À l'analyse des données, il a ainsi fallu faire attention de repérer – à travers les similarités des discours – quels mots pourraient lui être inspirés par la présentation des résultats.

#### 3.4.1.1 Profil des acteurs politiques (AP) interrogés

Les quatre acteurs politiques interrogés ont des profils distincts. Le premier acteur interviewé (AP1) était un proche collaborateur de la mairesse Valérie Plante au sein de l'administration de l'Arrondissement de Ville-Marie. Il a accompagné le projet de la zone cyclopiétonne depuis ses balbutiements jusqu'au début de la phase de conception. Le second acteur interrogé (AP2) est un élu municipal impliqué dans des dossiers du secteur. Il était au cœur du projet de zone cyclopiétonne. Le troisième acteur (AP3) était présent lors de l'entretien avec le second. Ils ont ainsi répondu conjointement aux questions. Il s'agissait d'un employé de la sphère politique de l'Arrondissement de Ville-Marie. Le dernier acteur (AP4) est finalement un élu municipal impliqué sur les dossiers concernant la mobilité. Considérant que cet acteur n'était pas impliqué directement dans le projet de la zone cyclopiétonne, cet acteur a plutôt répondu à quelques questions ciblées par courriel. Celles-ci ont alors porté davantage sur la vision et les enjeux derrière les efforts montréalais de piétonnisation.

#### 3.4.1.2 Profil des professionnels de l'aménagement (PA) interrogés

Des sept acteurs de l'aménagement interrogés, trois provenaient de l'équipe de projet à l'Arrondissement de Ville-Marie. Il s'agissait de deux professionnels de l'aménagement interviewés individuellement (PA1 et PA2) et d'un agent technique (PA3) ayant été mobilisé uniquement pour la conception de bancs en bois à implanter

dans la zone cyclopiétonne. Ce dernier ayant eu une implication moins constante au sein du projet, des questions précises lui ont donc plutôt été soumises par courriel, permettant de nous éclairer sur la commande qui lui avait été formulée, sur l'influence du milieu d'implantation et sur les contraintes à respecter pour l'élaboration du plan spatial. Du reste, un acteur de la Ville-centre (PA4) a également été interrogé en raison de son implication dans les prémisses du projet et dans son évaluation.

Trois acteurs externes à la Ville, mais qui possèdent néanmoins à leur façon un pouvoir d'aménagement, ont été questionnés. Un employé de la Société du Vieux-Port de Montréal (PA5) a ainsi été interrogé puisqu'une partie de notre territoire d'analyse se trouve sous leur gouverne. Deux employés du Partenariat du Quartier des Spectacles (PQdS – PA6 et PA7) ont également participé à un entretien chacun afin de discuter plus spécifiquement de l'intervention du PQdS sur le site dans le cadre de son plan de relance estivale, alors qu'il y avait implanté une œuvre d'art interactive.

#### 3.4.2 Analyse documentaire

L'analyse documentaire a porté à la fois sur des documents de planification et de conception. Elle a ainsi été mobilisée de façon complémentaire aux entretiens semi-dirigés afin de faire émerger, d'une part, le regard initial qui était posé sur la rue de la Commune ainsi que les orientations qui guident les interventions dans le secteur et, d'autre part, les différentes alternatives considérées lors de la conception du projet. L'analyse documentaire permet en effet d'étudier à la fois des productions langagières et visuelles en nous basant sur la prémisse que celles-ci constituent un « lieu privilégié d'observation de l'élaboration du sens social. » (Sabourin, 2016, p. 360) Elle amène dès lors à saisir comment leurs producteurs conçoivent leur sujet, qu'ils s'agissent dans ce cas-ci d'un site, d'une thématique ou d'un projet d'aménagement donné.

Un biais majeur lié à l'analyse documentaire demeure cependant la sélection même des documents. À cet égard, il convient ainsi de préciser la méthode d'échantillonnage, présentée ci-après.

#### 3.4.2.1 Profil des documents de planification analysés

La sélection de documents de planification considérés s'est d'abord faite sur la base du territoire concerné. Tous les documents de planification encore en vigueur pour le territoire du Vieux-Montréal ont ainsi été recensés. En ce sens, cinq documents ont été identifiés :

- le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) (2011);
- le Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de l'Agglomération de Montréal (2015);
- le Plan d'urbanisme (PU) de la (Ville de Montréal, 2004) et le chapitre d'arrondissement pour Ville-Marie;
- le Plan local de déplacement 2020-2030 (PLD) de l'Arrondissement de Ville-Marie (2020);
- le Plan de protection et de mise en valeur du Vieux-Montréal (PPMV) de la Ville de Montréal (2013).

Les entretiens semi-dirigés ont ensuite permis de mettre en évidence les documents ayant véritablement pu avoir une influence sur les décisions prises dans le cadre de l'élaboration de la zone cyclopiétonne, soit le PLD (2020) et le PPMV (2013). Le premier est produit par l'administration de Ville-Marie et vise à établir les conditions de mobilité sur le territoire de l'arrondissement et d'en guider le développement à travers des orientations et des objectifs qui puissent fédérer les parties prenantes (Arrondissement de Ville-Marie, 2020). Le second est issu d'une démarche de planification du Service d'urbanisme et de la mobilité de la Ville de Montréal, dont la

Division du patrimoine, quant au territoire du Vieux-Montréal, à l'approche des célébrations du 375<sup>e</sup> anniversaire de la ville. Cette démarche a fait l'objet d'une consultation publique menée par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM, 2012). Deux autres documents de planification en cours de rédaction, et dans lesquels l'intervention sur la rue de la Commune vient s'inscrire directement ou indirectement, ont également été évoqués par certains acteurs :

- le Plan Climat 2020-2030 (publié en décembre 2020, après la tenue des entretiens);
- le Plan d'action du Vieux-Montréal 2020-2030 (à venir en 2021).

Ces documents n'étant pas accessibles au public au moment de l'analyse, il nous était impossible de s'y pencher formellement. Il a ainsi fallu se reposer sur les entretiens semi-dirigés pour en extraire l'essence. Grâce à la collaboration d'un participant, nous avons cependant pu obtenir un document de présentation interne du Plan d'action. Celui-ci fait suite au PPMV (2013), permettant de le réactualiser et d'en assurer la mise en œuvre. Il est cependant à noter que les éléments qu'il contient demeurent à soumettre en consultation publique.

#### 3.4.2.2 Profil des documents de conception analysés

Les documents de conception analysés ont pour leur part été fournis par l'Arrondissement de Ville-Marie. Ceux-ci nous sont parvenus grâce au partage d'un dossier en ligne où étaient déposés les documents liés à la conception de la zone cyclopiétonne. Vingt-quatre documents y ont été répertoriés, mis en ligne entre le 21 février et le 13 août 2020. Du reste, l'un des participants nous a également envoyé trois documents supplémentaires – soit des documents de présentations faites à l'interne, notamment aux élus – à la suite de l'entretien semi-dirigé auquel il a participé. La nature de ces 27 documents est précisée à l'annexe B.

Sur l'ensemble de ces documents, une sélection s'est opérée. Les documents essentiellement identiques à d'autres versions et datés de façon similaire ont été écartés tout comme les documents tout à fait techniques (fond de plan, factures, etc.). Au total, 20 documents ont finalement été encodés, dont certains comprenaient certaines redites, notamment des photos de précédents étant reconduites d'un document à l'autre.

### 3.4.3 Observation non participante

L'observation non participante tout comme la méthode du questionnaire ont été menées à bien dans le cadre de la démarche de recherche de l'OMV. La méthodologie proposée par l'OMV à l'été 2020 visait à accompagner le déploiement du projet pilote de la zone cyclopiétonne en procédant à une collecte de données qui puisse informer à la fois sur l'utilisation de l'espace et sur la perception des usagers à son égard. C'est en ce sens que ces deux méthodes ont été déployées. Dans le cadre de cette collecte, nous avons été responsable de coordonner les activités de terrain. Nos tâches ont été de préparer le matériel de collecte, de communiquer les procédures aux cinq assistants de recherche, de veiller au bon fonctionnement de la collecte sur le terrain ainsi qu'au respect des consignes sanitaires et enfin d'assurer un suivi subséquent pour la restitution des données. Ayant mené la collecte via l'observation non participante et le questionnaire, nous y avons perçu une opportunité de mobiliser ces données dans le cadre de notre mémoire. La méthode de l'observation non participante est en ce sens présentée dans cette section, puis celle du questionnaire, dans la prochaine.

Dans le cadre de notre mémoire, l'observation non participante a été utilisée à la fois pour relever les aménagements en place et leur évolution ainsi que les pratiques qui s'y déployaient réellement, au-delà de ce qui avait été conçu. Elle nous permettait également de garder contact avec le terrain et d'être d'autant plus à même de saisir les

propos rapportés par les acteurs lors des entretiens semi-dirigés et par les usagers via les questionnaires, l'observation comme méthode de recherche amenant à la fois à systématiser les relevés et à y faire intervenir le facteur humain, sensible aux conditions de l'observation (Gehl et Svarre, 2013). Par ailleurs, l'observation constitue également un tremplin vers d'autres questionnements, voire d'autres méthodes (Laperrière, 2016). C'est en ce sens que les séances d'observation non participante sont suivies, dans le cadre de cette recherche, par l'administration de questionnaires aux usagers sur le terrain.

L'OMV a prévu, entre le 4 juillet et le 19 septembre 2020, dix séances sur le terrain lors desquelles six assistants de recherche étaient mobilisés. Le terrain à l'étude comprenait celui identifié dans le présent mémoire, ainsi que des parcours sur un périmètre élargi. Lors de l'arrivée sur le site, nous nous assurons d'abord de prendre en photos l'évolution des aménagements. Ces photos étaient par après consignées dans un document de suivi. Cette étape se faisait en collaboration avec l'une de nos collègues. Autrement, la collecte de données se divisait plus formellement en deux étapes. Les 20 premières minutes étaient réservées à l'observation non participante.<sup>10</sup> Quatre des assistants de recherche parcouraient ainsi la zone cyclopiétonne, chacun dans un cadran qui lui avait été préalablement assigné. Durant ces 20 minutes, chaque assistant devait y relever les usages et les flux observés tout comme des situations de cohabitation particulières, où l'un usager devait s'adapter aux pratiques ou aux comportements d'autres usagers. Pendant ce temps, les deux autres assistants avaient pour tâche de

---

<sup>10</sup> Notre expérience d'observation du site par le passé (été 2019), lors de laquelle nous menions des séances de une heure, tout comme les pré-tests réalisés au début de l'été 2020 nous ont appris que nous en arrivions à saturation plutôt rapidement. De ce fait, nous avons estimé que 20 minutes suffisaient à chaque période d'observation, d'autant plus que plusieurs assistants étaient en charge de noter les usages et flux observés.

relever les conditions dans lesquelles se déroulait l'observation, tant sur le site qu'à ses abords. Chaque assistant se voyait ainsi assigner deux écrans dans la zone puis une boucle à parcourir aux alentours. Ils arpentaient tous ces espaces en soulignant les conditions en vigueur.

Dans le cadre de ce mémoire, il est à noter que nous n'utiliserons pas toutes les données récoltées lors des séances d'observation. Nous nous concentrerons essentiellement sur les relevés des aménagements, sur les ambiances relevées ainsi que sur l'occupation de l'espace (usages stationnaires, flux), et ce, pour la zone cyclopiétonne et l'esplanade de la Commune. Nous écartons ainsi les situations de cohabitation, qui appartiennent plutôt aux champs d'intérêt de la recherche maître, ainsi que les fiches témoignant des conditions en vigueur aux alentours du site.

Pour réaliser sa collecte de données, chacun était doté d'un dictaphone lui servant à consigner un récit audio en continu de ce qui déroulait sur le terrain. Pour guider leur récit, tous avaient en main un aide-mémoire rappelant les informations qui devaient être ultérieurement consignées dans des fiches de restitution. L'aide-mémoire concernant l'utilisation générale des lieux (voir Annexe C) indiquait ainsi les différents éléments à décrire quant aux usages et aux flux :

Bloc 1. Usages : Type d'usage, intensité, variation...

Bloc 2. Flux : Mode de transport, direction, intensité...

Celui (voir Annexe C) se rapportant aux conditions comportait à la fois des éléments temporels et situationnels :

Bloc 1. Contexte temporel : Date, jour de la semaine, heure, conditions météorologiques

Bloc 2. Contexte situationnel : Animation, ambiance, interventions sur les aménagements, interventions sur la programmation, mesures de gestion en vigueur, situations particulières

Chaque assistant devait également prendre des photos et des vidéos témoignant de ces pratiques et de ces conditions.

L'ensemble des données d'observation devait être restitué dans un laps de temps relativement court à la suite de la séance afin de ne pas oublier certaines nuances. Les assistants devaient donc réécouter leur récit audio et remplir les fiches de restitution (voir Annexe C) conséquemment. Une réunion hebdomadaire de l'équipe de terrain avec la directrice et la coordonnatrice de l'OMV permettait également de faire le suivi de la restitution et d'améliorer les dispositifs de collecte au besoin.

Cette méthode présente certes des limites en ce qu'elle ne donne accès qu'à ce qui est visible. Comme nous nous intéressons plutôt aux représentations mentales de la rue de la Commune, il ne s'agit pas d'une méthode qui puisse être autonome. Cependant, comme Laperrière (2016) le met en évidence, les résultats de l'observation peuvent amener à des questionnements subséquents qui n'auraient pu être mis en évidence sans cette immersion sur le terrain et qui peuvent être creusés par des méthodes subséquentes. Gehl et Svarre (2013) soulignent également que la présence de l'observateur sur le terrain peut influencer son interprétation des données. Ainsi, certains propos des usagers recueillis par les questionnaires peuvent n'être compréhensibles que par notre expérience du terrain et de ses dynamiques. Les limites

de l'observation non participante sont donc à dépasser grâce à la complémentarité de notre appareil méthodologique.

Quant aux biais induits par la méthode, si Gagnon, Y. C. (2012) indique que de multiplier les chercheurs impliqués permet d'augmenter la fiabilité interne de la recherche, le nombre d'assistants de recherche mobilisés dans le cadre de la collecte de données s'avère ici à la fois une source et un frein aux biais. Les quatre assistants couvrant chacun un cadran avaient en fait été assignés à leur zone respective en fonction de leur expérience et de l'achalandage attendu. Chaque assistant conservait par ailleurs le même cadran au fil des dix séances. Il s'agissait d'une stratégie pertinente en ce qu'elle nous assurait une couverture qu'on espérait plus méthodique et complète pour les zones susceptibles de générer le plus de données. Cependant, cela comportait un risque de développer certains « plis » à nos observations, remarquant peut-être davantage certains usages que l'on s'attendait à voir. La qualité de la restitution demeure par ailleurs un enjeu, alors que chaque assistant pouvait avoir un degré de précision de restitution plutôt variable. Elle dépend d'une part de la qualité des relevés faits sur le terrain et d'autre part de la compréhension et de la minutie de chaque assistant face à sa tâche de restitution. Encore une fois, le facteur de l'expérience – notamment pour savoir discerner ce qui est pertinent de restituer – peut également jouer un rôle. En ce sens, des fiches complétées ont été fournies en exemple aux assistants et des recommandations leur ont été formulées au fur et mesure pour rectifier le tir. Il n'en demeure pas moins que certaines fiches s'avèrent inégales, particulièrement lors des premières séances. D'un autre côté, le fait de compter sur une équipe d'assistants de recherche permet néanmoins d'avoir, en croisant toutes les fiches produites pour une séance, un bon portrait des dynamiques observables à un moment donné sur le terrain. Ceci n'aurait pas été possible si le mémoire ne s'était pas inscrit dans une recherche maître.

Du reste, le choix des moments d'observation peut en lui-même avoir induit des biais dans nos données. Au bénéfice de la recherche maître, nous avons ciblé des moments d'achalandage en nous basant sur la prémisse qu'ils présenteraient probablement plus de situations de cohabitation. Ces moments ont été essentiellement en après-midi la fin de semaine et en début de soirée la semaine, avant le souper. Les séances se sont donc réalisées sur un échantillon de moments relativement uniforme, laissant peu voir les variations d'achalandage et d'usages sur le site en fonction des conditions (heure, jour de la semaine, météo). Il est à noter qu'elles sont également assez concentrées dans le temps, les quatre dernières séances ayant été réalisées sur deux semaines, alors que l'horaire des séances s'est vu chamboulé par le devancement de la réouverture de la zone cyclopiétonne à la circulation automobile.

#### 3.4.3.1 Modalités des séances d'observation réalisées et matériel récolté

Dix séances d'observation ont ainsi été menées entre le 6 juillet et 19 septembre 2020. Tel que mentionné précédemment, ces séances se sont déroulées dans des conditions relativement similaires en termes de jour de la semaine et d'heure. Comme nous le présentons à l'annexe D, six séances se sont déroulées le samedi, entre 14h30 et 16h00. Quatre autres séances se sont faites du mercredi au vendredi, entre 16h00 et 17h30. Les conditions météorologiques étaient également plutôt semblables puisque nous favorisons les journées ensoleillées où l'achalandage devait être au rendez-vous.

Ces observations ont permis de compiler près de 2 000 photos ou vidéos témoignant des pratiques déployées sur le site d'intervention tout au long des séances. Celles-ci sont également décrites plus amplement dans des fiches de restitution, mais dont la compilation en termes quantitatifs n'est pas représentative, tous les cadrans de la zone

cyclopiétonne devant faire l'objet d'une fiche à chaque séance. C'est donc au total 40 de ces fiches de restitution des usages et des flux qui ont été réalisées.

#### 3.4.4 Questionnaire *in situ*

La méthode du questionnaire a été menée à la suite de chaque séance d'observation. Si elle s'inscrivait globalement dans la recherche maître de l'OMV, elle visait plus spécifiquement, dans le cadre de ce mémoire, à recueillir la perception des usagers à l'égard de l'interface de la Commune sur ce tronçon afin de pouvoir en déterminer l'image qu'ils s'en faisaient et les impacts de la proposition d'aménagement qui leur était faite sur cette image. En ce sens, le questionnaire s'approchait davantage d'un micro-entretien directif par son contenu et son mode d'administration. D'emblée, le questionnaire constitue une « technique d'enquête très standardisée est avant tout destinée à une population nombreuse en vue d'un traitement statistique. » (Goeldner-Gianella et Humain-Lamoure, 2010, p. 326) Il présente en ce sens principalement des questions fermées agrémentées de quelques questions ouvertes courtes à l'occasion. Dans la perspective où ce sont les représentations mentales des usagers qui nous intéressent, il convient cependant de renverser cet ordre. Goeldner-Gianella et Humain-Lamoure (2010), qui s'intéressent à la pertinence de la méthode du questionnaire en géographie de l'environnement, estiment ainsi que « [l'enquête] par questionnaire, effectuée sur un grand nombre de personnes, permet de scruter les représentations sociales de l'espace ». (Goeldner-Gianella et Humain-Lamoure, 2010, p. 327)

La population visée par le questionnaire était les usagers de la zone cyclopiétonne de la rue de la Commune et de ses abords directs, soit l'esplanade de la Commune. Lors de ces séances sur le terrain, après les 20 premières minutes réservées à la méthode de l'observation, minimalement 40 minutes étaient consacrées aux questionnaires.

L'objectif était ainsi d'en administrer en moyenne 30 par séance. Chaque assistant approchait ainsi un usager dans une zone qui lui avait été assignée et lui expliquait brièvement le propos de la recherche. Si l'utilisateur était toujours intéressé, l'assistant lui expliquait alors les considérations éthiques de sa participation – principalement que l'entretien allait être enregistré à des fins de retranscription et que son anonymat était garanti – et lui proposait, s'il le souhaitait, de consulter une fiche plus complète à ce propos sur le site web de l'OMV (voir Annexe E). Une cocarde présentant un code QR permettait alors à l'utilisateur d'y accéder en le scannant à l'aide de son cellulaire. Autrement, chaque assistant avait également quelques copies papier du formulaire d'information et de consentement. L'assistant partait ensuite l'enregistreur et demandait plus formellement à l'utilisateur s'il avait reçu toutes les informations nécessaires pour prendre une décision éclairée et s'il consentait volontairement à participer au projet de recherche. Le questionnaire pouvait ensuite être passé. Celui-ci, présenté dans sa version longue à l'annexe E, était divisé en quatre blocs :

Bloc 1. Questions générales sur leur présence dans le quartier – Q1-Q4

Bloc 2. Questions sur leur connaissance et leur fréquentation de la zone cyclopiétonne – Q5-Q8

Bloc 3. Questions sur leur appréciation et leur expérience du site – Q9-Q11

Bloc 4. Question sur leurs recommandations – Q12

L'assistant devait finalement noter, après s'être éloigné de l'utilisateur, certains éléments relatifs au profil sociodémographique de l'utilisateur (genre présumé, groupe d'âge présumé) et au contexte en vigueur lors de son interception (où il était, ce qu'il faisait, avec combien de personnes il était). Ces éléments étaient déterminés par interprétation par chaque assistant.

La restitution de ces données se faisait subséquemment à partir du logiciel LimeSurvey. Les assistants devaient ainsi retranscrire les réponses de chaque usager interrogé puis les intégrer à un questionnaire LimeSurvey. La consigne formulée pour la retranscription était la suivante : il n'est pas nécessaire de retranscrire chaque mot de l'utilisateur – par exemple, des hésitations, des répétitions... –, mais il faut être à même de comprendre son propos, son sens et ses nuances.

La limite principale de cette méthode nous apparaît être précisément au niveau de cette retranscription. Tout comme pour la méthode des parcours commentés, une méthode qui se déploie *in situ* et qui nécessite un enregistrement des propos du participant, l'administration des questionnaires sur le terrain crée une limite non négligeable : si le terrain peut nourrir les propos recueillis, il constitue une contrainte puisque la consignation de ceux-ci est elle-même « [soumise] à l'emprise du site » (Thibaud, 2001, p. 99) et aux nuisances – notamment le bruit – qu'elle implique. Il est ainsi arrivé, à la retranscription, que certains passages des entretiens soient inaudibles. Des données ont en ce sens été perdues.

Cette méthode comportait aussi certains biais. Tout comme pour l'observation non participante, la multiplication des assistants de recherche s'est révélée être à la fois bénéfique et dommageable à cet égard. D'abord, au niveau de l'échantillonnage des participants, chaque assistant peut voir induit un biais dans la sélection des répondants, allant éventuellement vers des usagers qui leur semblaient plus enclins à leur fournir une réponse positive. Dans ce cas-ci, le fait d'être six assistants à effectuer la même tâche s'avérait bénéfique puisque chacun n'était pas nécessairement porté à aller vers les mêmes types d'usagers. Puis, c'est au niveau de l'administration du questionnaire que le biais nous apparaît le plus probant. Si un canevas était effectivement mis en place, la vaste majorité des questions se voulaient qualitatives. En ce sens, les assistants

de recherche étaient encouragés à relancer les répondants afin d'obtenir un contenu riche. Bien que certaines relances étaient proposées, les assistants étaient également libres de « prendre la balle au bond » en fonction des propos des répondants. En ce sens, il est fort probable que les relances étaient inégales d'un assistant à l'autre, notamment en fonction de l'expérience de chacun pour ce type de tâche. De plus, les assistants ont pu prendre des « plis » dans leur relance, c'est-à-dire favoriser telle ou telle relance qui, par le passé, leur était apparue productive mais qui, du même coup, amenait systématiquement la discussion vers des thématiques données, alors surreprésentées. Cela est peut-être d'autant plus vrai pour les questions 9c à 9e, des questions d'abord fermées (Vous sentez-vous... ? Trouvez-vous que... ?) qui, de façon générale, nécessitent des relances de la part de l'assistant. Cela dit, la pluralité d'assistants s'avère ici gagnante en ce que les biais de l'un peuvent éventuellement être équilibrés par les biais de l'autre. Enfin, au niveau de la restitution, c'est le niveau d'expérience et de minutie de chaque assistant qui peut avoir altéré les résultats. En effet, la consigne donnée aux assistants lors de la restitution a engendré un niveau de détail très variable dans la retranscription des réponses. Bien qu'un ajustement ait été fait à mi-parcours, il n'en reste pas moins que la restitution des données est venue affecter l'analyse qu'il était finalement possible d'en faire.

Tout comme pour l'observation non participante, il faut également souligner le biais qu'a pu induire le choix des plages horaires pour mener les séances sur le terrain. Cela a déjà été expliqué : les moments favorisés étaient ceux qui présenteraient un certain achalandage. Il s'agissait également d'une décision stratégique pour la méthode des questionnaires puisque nous voulions en réaliser une trentaine par séance. En temps de pandémie, l'affluence étant réduite sur le site, il fallait là encore favoriser des moments plus occupés afin d'atteindre l'échantillon visé. De plus, comme nous abordions des usagers de façon spontanée dans l'espace public, nous souhaitons que ces interactions

se fassent de jour de façon à favoriser un échange cordial et sécuritaire. Cependant, comme les moments sur le terrain étaient finalement plutôt uniformes en termes de conditions temporelles et météorologiques – en témoigne d’ailleurs la précédente présentation des modalités des séances d’observation (voir Annexe D) –, les participants ne représentent certainement pas l’entière diversité des usagers fréquentant le site.

Les données utilisées dans le cadre de ce mémoire proviennent d’une sélection des questions pertinentes à notre problématique. Au-delà des questions mobilisées pour établir le profil des répondants (3.4.4.1 Profil des usagers interrogés, p. 90), trois questions ont été principalement ciblées afin de nourrir notre analyse :

Q9a. Qu’est-ce que vous appréciez, et qu’est-ce que vous n’appréciez pas ?

Q9b. Que pensez-vous des aménagements ?

Q12. Avez-vous des recommandations pour améliorer votre expérience ici ?

Cette sélection écarte donc d’emblée certaines questions intéressantes à l’analyse de l’image, mais qui présenteraient des biais trop importants à notre avis, notamment les questions 9c, 9d et 9e.

#### 3.4.4.1 Profil des usagers interrogés

Il est avant tout à noter que l’échantillon d’usagers interrogés dans le cadre des questionnaires *in situ* ne se veut pas représentatif de la population ayant fréquenté le site cet été. D’emblée, les plages horaires visées sont relativement peu diversifiées, en début de soirée la semaine ou en après-midi la fin de semaine. Dès lors, il est à s’attendre que le profil des répondants ne puisse témoigner de l’ensemble des usagers fréquentant le site. Pensons notamment aux usagers s’y présentant en fin de soirée,

voire à la fermeture des restaurants et des bars. Relevons aussi que nous avons noté – par interprétation – le genre présumé et le groupe d’âge présumé de chaque répondant de façon à s’assurer d’y avoir une certaine diversité. Les informations suivantes sont donc surtout présentées à titre indicatif et permettent de bâtir la fiabilité de notre recherche.

Au total, 280 répondants ont participé au questionnaire *in situ* entre le 4 juillet et le 19 septembre 2020.<sup>11</sup> La répartition des répondants par date de collecte est présentée à l’annexe F et des graphiques représentant la répartition des répondants en fonction des caractéristiques suivantes, à l’annexe G. Cet échantillon est composé à 53,57 % de femmes et 46,43 % d’hommes, selon le genre que chaque assistant de recherche a présumé par interprétation. À l’aide d’une méthode similaire, nous pouvons aussi établir que la moitié (50 %) du groupe interrogé se trouvait dans la tranche d’âge 25-50 ans, le tiers (33,21 %) dans la tranche 18-25 ans et 16,79 % dans la tranche des 50 ans et plus. Cette méthode a également permis de déterminer que près du quart des répondants (24,29 %) se trouvaient seuls sur le site et qu’un peu plus de la moitié (52,50 %) y étaient à deux. Du reste, le cinquième (20 %) faisaient partie d’un groupe de 3 ou 4 personnes. Par ailleurs, seulement 18,21 % des répondants étaient accompagnés d’enfants, habituellement un seul enfant (8,21 %) ou deux (8,57 %). Il faut mentionner à cet égard que les assistants de recherche ont pu être portés à aller

---

<sup>11</sup> Le numéro d’identifiant de chaque usager ne correspond pas nécessairement à l’ordre dans lequel ils ont été interrogés, mais bien à l’ordre dans lequel leurs réponses ont été compilées. Il peut ainsi y avoir des discordances entre l’ordre des identifiants et les dates d’administration du questionnaire. En outre, bien que nous ayons un échantillon de 280 usagers ayant participé au questionnaire, les identifiants vont jusqu’à U291. En effet, certains identifiants sont associés à des questionnaires qui ont été écartés, soit car il s’agissait d’erreur de compilation ou parce que le répondant n’avait pu fournir réellement des réponses aux interrogations ciblées. Cela s’avère particulièrement prégnant lors de la première séance, alors que le canevas d’entretien était encore en construction.

vers des usagers qui semblaient moins « occupés » et, en ce sens, les groupes comportant des enfants ont pu être un peu délaissés.

Les autres indicateurs découlent pour leur part de questions directes aux répondants. 69,64 % des répondants habitent sur l'île de Montréal. De ceux-ci, on comptait 15 usagers (5,36 % du total des répondants) qui habitent le Vieux-Montréal ou ses faubourgs. Les autres résident principalement dans la région métropolitaine (18,93 %) ou ailleurs au Québec ou au Canada (10,71 %).

Ces usagers étaient par ailleurs venus par des moyens de transport relativement diversifiés. Ainsi, 35,36 % des usagers avaient pris l'auto pour se rendre dans le quartier. 42,86 % avaient plutôt adopté des modes de transport actifs : 24,64 % du total des répondants avait ainsi pris le vélo, la trottinette ou la planche à roulettes alors que 18,21 % y étaient venus en marchant. Le transport collectif avait pour sa part été favorisé par 18,57 %, dont la vaste majorité avait pris le métro, soit 17,50 % du total des répondants. Du reste, 3,21 % des participants n'ont pas répondu à cette question, qui ne s'est formellement ajoutée au canevas du questionnaire qu'à la seconde séance de collecte de données.

Enfin, quant à la fréquentation du site, plus de la moitié des répondants (54,29 %) en étaient à leur première visite de la zone cyclopiétonne. Un peu plus du quart (26,43 %) y étaient venus quelques fois depuis la fermeture de la rue à la circulation automobile. Enfin, 19,29% fréquentaient le site plus d'une fois par semaine.

### 3.5 La méthode d'analyse

Deux logiciels d'analyse ont été mobilisés dans le cadre de cette recherche. Les données documentaires, des entretiens semi-dirigés tout comme des observations ont été analysées à partir du logiciel d'analyse qualitative NVivo alors que les données des questionnaires aux usagers ont plutôt été analysées à partir du logiciel Excel, qui nous apparaissait – considérant le nombre de répondants – plus flexible à cet égard.

Ce sont ainsi d'abord tous les documents de planification et de conception, les verbatims des entretiens semi-dirigés ainsi que les fiches d'observation qui ont été importés dans le logiciel NVivo. Tant les éléments textuels et que les images (photos, rendus, cartes) ont ensuite été encodés en fonction de deux arbres thématiques (nœuds) reprenant les entrées de notre cadre d'analyse (voir Tableau 2.2, p. 65). Le premier compte ainsi les dimensions, les composantes et les attributs de l'imagibilité. Le second comprend les différents moments de l'intervention d'aménagement. Un encodage matriciel a par après été opéré en croisant les attributs de l'imagibilité à chaque moment de l'intervention d'aménagement. Une lecture minutieuse des passages textuels et imagés y étant classés a ensuite été réalisée de façon à faire ressortir comment chaque attribut de l'imagibilité y était considéré.

Quant aux données issues des questionnaires aux usagers, elles ont d'abord été exportées depuis le logiciel LimeSurvey en format *xls*. À partir des données brutes en Excel, classées par question, deux types de traitement ont été opérés. Pour les questions fermées visant à établir le profil des répondants, des tableaux croisés dynamiques ont été produits. Pour les questions de nature plus qualitative, un tableau de tri a été produit pour chacune d'entre elles. Chaque tableau permettait de classer les réponses en fonction des composantes de l'imagibilité évoquées, de leur connotation et des

thématiques abordées. Cela a ainsi permis, à l'analyse, d'isoler toutes les réponses se référant à un attribut donné et de voir les thématiques qui y étaient soulevées tout comme le regard qui y était posé.

### 3.6 Une réflexion éthique

Les considérations éthiques que soulève cette recherche relèvent des méthodes menées auprès de sujets humains, soit d'une part les entretiens semi-dirigés et les questionnaires et d'autre part l'observation non participante.

Concernant d'abord les méthodes d'entretien, il existe un risque d'instrumentalisation du participant, alors que ce type de méthode présente des questions ouvertes et laisse la place à ce qu'un lien se tisse entre l'intervieweur et le participant. Par rapport à l'entretien semi-dirigé, Savoie-Zajc (2016) souligne ainsi comment, dans le but d'obtenir les informations recherchées, le chercheur peut adopter une attitude factice afin qu'une relation de confiance s'établisse entre lui et le répondant. Comme l'entretien semi-dirigé et le questionnaire dépendent tous deux des relations humaines pour être menés à bien, une attention toute particulière a donc dû être portée à ce que la démarche demeure respectueuse des participants.

Tel que l'exigent les normes éthiques en vigueur, un formulaire d'information et de consentement a été développé pour les entretiens semi-dirigés et les questionnaires *in situ*. Celui-ci permet au répondant de saisir les tâches qui lui sont demandées, les risques que cela représente et les bénéfices qu'il en retire. La lecture et la signature de ce formulaire se font de façon plutôt aisée dans le cadre des entretiens semi-dirigés puisqu'il s'agit d'entrevues planifiées. Le formulaire (voir Annexe B), dans notre cas, était même envoyé au participant dès la confirmation d'un rendez-vous afin qu'il puisse

en prendre connaissance avant l'entretien. Un retour de courriel confirmant qu'il en acceptait les modalités faisait office de signature électronique. Cela s'avère cependant plus complexe pour les questionnaires *in situ*, alors que les entrevues se font de façon spontanée dans l'espace public. D'une part, les usagers présents n'ont pas nécessairement plusieurs minutes à décerner à la recherche; d'autre part, les échanges de matériel – tel un formulaire à signer – peuvent être un vecteur de propagation du virus de la COVID-19. Pour alléger le processus de consentement et pour limiter les contacts, c'est ainsi la procédure présentée précédemment – avec un résumé oral des points principaux, la possibilité de scanner un code QR menant à une fiche complète (voir Annexe E) ou en dernier recours la distribution d'une fiche papier - qui leur est proposée. Leur consentement oral est alors récolté.

Dans le cas des observations, la méthode soulève des questionnements éthiques importants puisque la cueillette de données se fait à l'insu des participants, ne souhaitant pas que notre présence sur le terrain influence leurs comportements. Aussi, comme les relevés des pratiques observées se font souvent par photo, il est d'autant plus important de considérer notre rapport – même légal - à l'observé (Gehl et Svarre, 2013).

Dans notre cas, bien que nous tâchions ne pas trop interférer dans les pratiques des usagers, notre présence sur le terrain ne s'avérait pas tout à fait anonyme. Nous étions en effet plusieurs à effectuer la même tâche en parcourant toujours la même zone, nous portions une cocarde à l'effigie de l'OMV et nous parlions dans un dictaphone. Nous pouvions donc aisément nous faire repérer. Cela crée dès lors une conscience chez les observés, qui peut jouer en la défaveur de la fiabilité de nos données, mais qui leur fournit le pouvoir de s'ajuster à notre collecte s'ils le souhaitent. En outre, la prise de photos n'a pas semblé être particulièrement dérangeante pour les usagers, alors qu'ils

se trouvaient dans un lieu touristique où il n'est pas rare de voir des passants s'adonner à des séances de photographie. Du reste, pour ne pas être trop invasifs dans la prise de photos, il nous arrivait de prendre des photos de plus loin, en grand plan, ou de dos. Cela permettait aux usagers de conserver tout de même une certaine intimité. Enfin, il est effectivement arrivé que des usagers nous demandent – bien souvent par curiosité – ce que nous faisons. Nous leur expliquions alors de façon transparente la recherche en cours. Pour plus de questions, nous pouvions également les référer au site web de l'OMV, sur lequel une fiche d'information (voir Annexe C) sur la méthode était disponible, ou – en dernier recours – leur donner ce document en format papier.

Rappelons en outre que cette recherche répond aux mêmes exigences que le certificat d'éthique de la recherche maître de l'OMV, décerné par le Comité institutionnel d'éthique de la recherche avec des êtres humains (réf. : 3216\_e\_2019) et amendé au printemps 2020 pour y intégrer le présent mémoire. Les mêmes modalités quant à la confidentialité et la conservation des données ont donc été appliquées.

## CHAPITRE IV

### PRÉSENTATION DU CAS À L'ÉTUDE : LA RUE DE LA COMMUNE ET LE PROJET PILOTE DE ZONE CYCLOPIÉTONNE

Le Vieux-Montréal constitue véritablement le cœur historico-touristique de la ville. Lieu de fondation de Ville-Marie en 1642, il a connu à la fois l'état de cité fortifiée, de quartier portuaire, de haut-lieu financier et administratif et de pôle d'attractivité touristique – des épaisseurs physiques et symboliques qui se superposent pour faire aujourd'hui du Vieux-Montréal un quartier multifonctionnel, unique et attractif. Montréal et sa « vieille ville » n'échappent pas dès lors aux logiques de façonnement de l'image évoquées précédemment. Pensons en ce sens au projet de la Promenade Fleuve-Montagne, élaboré dans le cadre des célébrations du 375<sup>e</sup> anniversaire de Montréal, avec sa mise en parcours de lieux et de paysages clés du centre-ville par l'installation de mobilier urbain et d'un affichage distinctifs (Ville de Montréal, s.d.-a). Nous pouvons plus récemment évoquer également la réfection de la rue Saint-Paul où l'on souhaite proposer un « aménagement sobre » qui puisse notamment « révéler l'architecture remarquable des bâtiments et des places publiques qui bordent la rue Saint-Paul » (Ville de Montréal, s.d.-c). On retrouve dans ces quelques interventions des influences des stratégies de mise en patrimoine, de mise en tourisme, d'esthétisation et de mise en scène du quartier.

La composante que sont les franges du Vieux-Montréal, cependant, s'avère particulièrement intéressante. Plusieurs réaménagements ont en effet été effectués dans les dernières années aux abords du quartier. À l'ouest, la transformation de l'autoroute

Bonaventure en entrée de ville par un large boulevard planté est venue marquer fortement le paysage (Figure 4.1i). Au nord, le recouvrement de l'autoroute en tranchée depuis plusieurs années maintenant participe à retisser le secteur historique au Quartier des Spectacles. D'ailleurs, une grande place publique – la place des Montréalaises – devrait être aménagée aux abords du métro Champ-de-Mars dans les prochaines années, permettant d'offrir une véritable entrée sur le Vieux-Montréal (Figure 4.1ii). À l'est, finalement, le programme particulier d'urbanisme (PPU) des Faubourgs devrait participer à y renouveler les dynamiques et le paysage. Les alentours du quartier ont ainsi été retravaillés ou devraient l'être éventuellement.

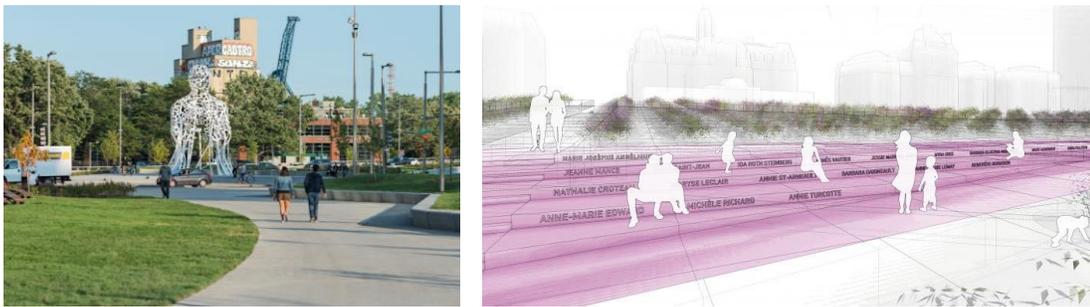


Figure 4.1 Réaménagements passés et à venir sur les franges du Vieux-Montréal – i. Entrée de ville Bonaventure à l'ouest du faubourg des Récollets; ii – Future place des Montréalaises, recouvrant l'autoroute Ville-Marie entre la station de métro et le Champ-de Mars (Giral, 2017; Lemay et *al.*, 2018)

De son côté, la rue de la Commune, la frange donnant sur le front fluvial, demeure relativement intouchée depuis les années 1990. Déjà en 2002, Courcier (2002) évoquait le risque que l'identité du Vieux-Montréal se dilue si ses franges, dont la rue de la Commune, « se détachent[, attirées] par les développements périphériques ». (p. 431) Alors que le Vieux-Port multiplie les installations récréatives et les événements sur son site, il semble ainsi essentiel de réfléchir au rôle que la rue de la Commune peut jouer

en tant que frange du Vieux-Montréal. Un projet d'aménagement pilote mené entre les rues Saint-Gabriel et Bonsecours à l'été 2020 ouvre ainsi une porte à cet égard.

Ce chapitre visera à présenter le cas à l'étude dans ce mémoire, soit la rue de la Commune et, plus spécifiquement, le projet de zone cyclopiétonne déployé à l'été 2020. Le site d'implantation du projet pilote sera d'abord décrit afin de proposer certains repères spatiaux et de mieux saisir la présentation ultérieure des résultats. Un retour sera ensuite effectué sur l'évolution des aménagements de ce segment depuis les années 1960. Enfin, l'historique du projet depuis sa réflexion initiale jusqu'à sa concrétisation sera exposé, permettant de comprendre quelles en ont été les grandes étapes, qui étaient les acteurs clés et comment le projet a pu évoluer.

#### 4.1 Le site d'implantation du projet de zone cyclopiétonne

Le projet pilote de zone cyclopiétonne mené à l'été 2020 s'ancrait sur la rue de la Commune, entre les rues Saint-Gabriel et Bonsecours. La rue de la Commune, la plus au sud du Vieux-Montréal, traverse le quartier sur toute sa longueur. C'est aussi sur son emprise que passe la limite entre le territoire municipal de Montréal et le territoire fédéral du Vieux-Port (Figure 4.2, p. 103).

Ce tronçon de la rue de la Commune est avant tout bordé d'une rangée de bâtiments au nord de la rue, notamment – entre la rue Saint-Sulpice et la place Jacques-Cartier – d'anciens magasins-entrepôts du 19<sup>e</sup> siècle dont l'arrière donne sur la rue de la Commune (Figure 4.3, p. 104). On retrouve ensuite un trottoir de quelque 4 m de largeur, parfois entamé par des terrasses en été. S'en suit la chaussée de 10 à 12 m de large. Elle accueille généralement une voie de stationnement au nord et une voie de circulation dans chaque sens. Bien que l'intervention menée par l'Arrondissement de

Ville-Marie à l'été 2020 ne se déploie que sur l'espace précédemment décrit, il convient de poursuivre la présentation du site d'implantation du projet pilote (Figure 4.3, p. 104) puisqu'il constitue dans les faits un espace vécu comme un tout (Ananian *et al.*, 2021).

Au sud de la chaussée se déploie donc l'esplanade de la Commune. Cet espace linéaire surélevé présente des aménagements variables sur toute sa longueur. Entre les rues Saint-Gabriel et Bonsecours, la promenade est constituée d'un trottoir à trois paliers, d'une allée de gravier plantée d'arbres et d'une bande pavée d'une largeur de moins de 2 m utilisée comme piste cyclable à double sens. Cette dernière se connecte par ailleurs à des pistes cyclables asphaltées nettement plus larges à ses deux extrémités. Enfin, de l'autre côté de la clôture qui délimite l'esplanade surélevée, un chemin de gravier sert de voie de service pour les employés et commerçants du Vieux-Port. Puis, un chemin de fer clôturé traverse le site.

Au-delà de ces éléments linéaires se déployant sur l'axe est-ouest, il faut également soulever une percée nord-sud venant traverser ces différentes strates. On retrouve ainsi la longue place Jacques-Cartier au nord du site et, avec un certain désalignement, une traverse piétonne. Une allée centrale, délimitée par des bollards, plonge finalement vers la promenade du Vieux-Port, dans l'axe du quai Jacques-Cartier.

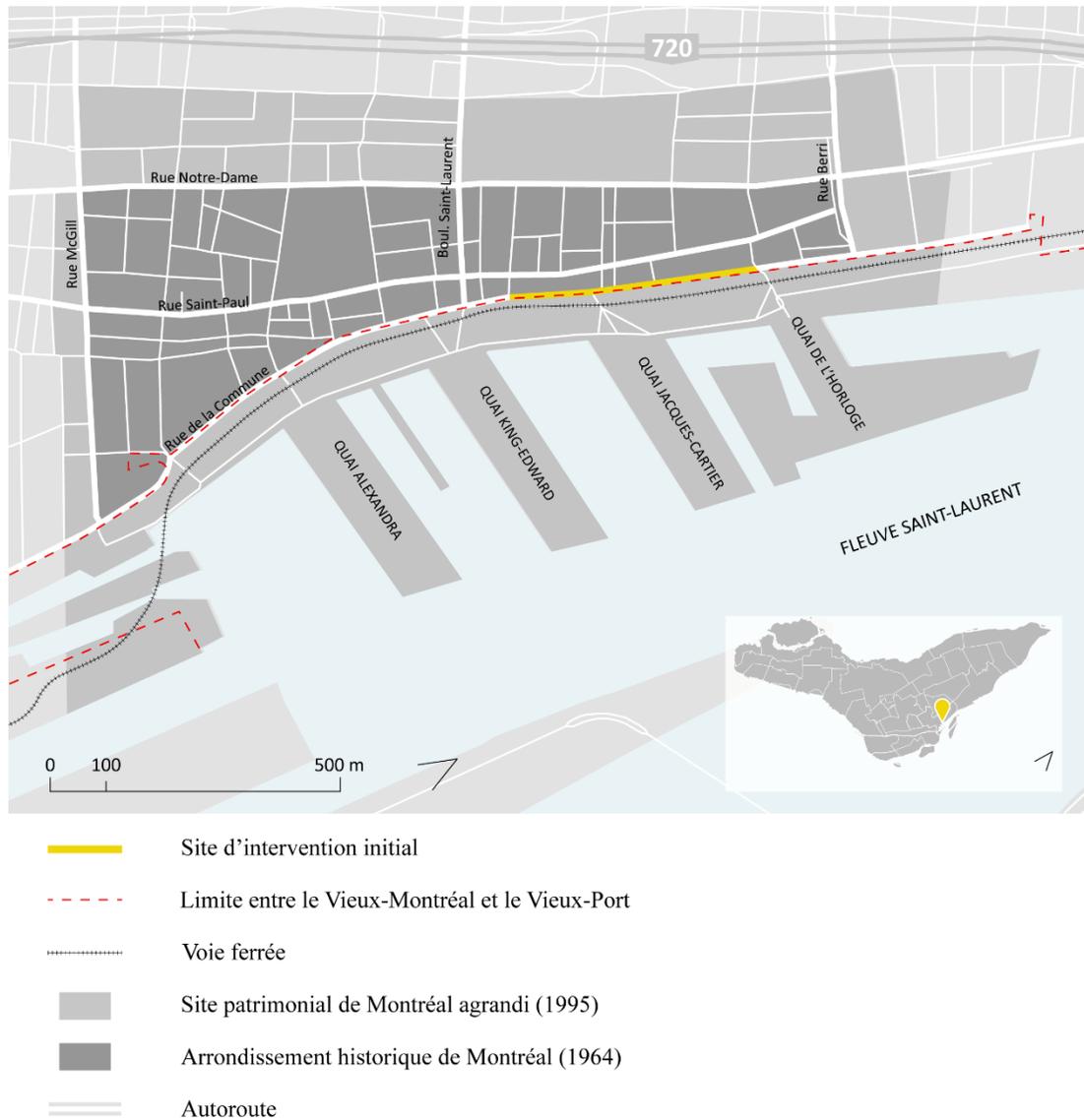
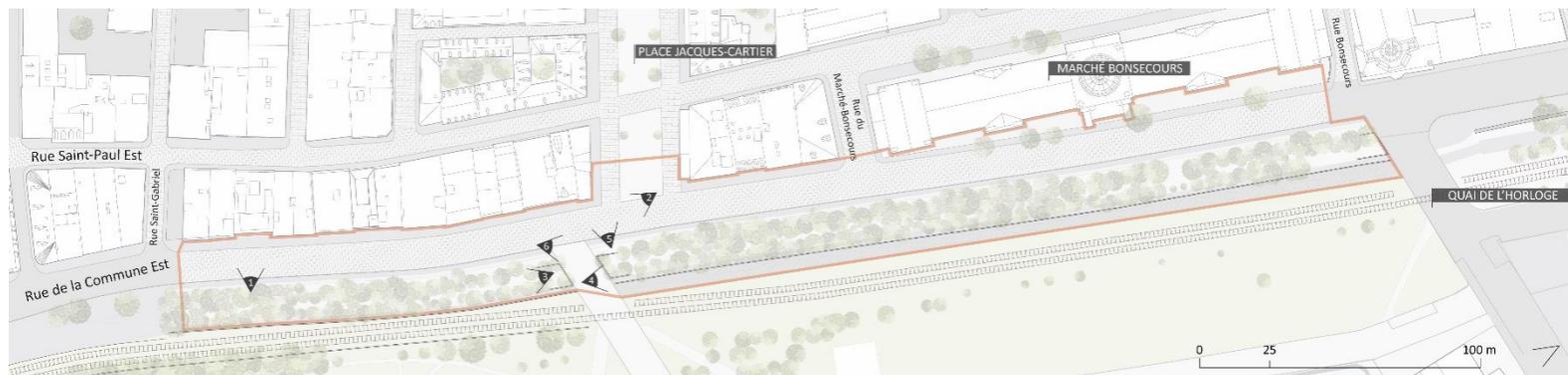


Figure 4.2 Localisation du site d'intervention dans le Vieux-Montréal  
(Fond de plan construit à partir de Statistique Canada, 2011; Ville de Montréal, 2006, 2018)



-  Secteur d'analyse
-  Pavé
-  Asphalte
-  Gravier
-  Aire gazonnée
-  Voie ferrée



1. Façades de magasins-entrepôts;
2. Trottoirs et chaussée;
3. Esplanade de la Commune;
4. Piste cyclable, chemin de gravier et chemin de fer clôturé;
5. Traverse piétonne désalignée;
6. Allée centrale plongeant vers le Vieux-Port.



Figure 4.3 Composantes du secteur d'analyse

(Fond de plan construit à partir de *Tree top\_png*, s.d.; Ville de Montréal, 2017-2019)

## 4.2 L'évolution des aménagements et des discours sur la frange qu'est la rue de la Commune depuis les années 1960

Nous proposons de nous attarder à l'évolution des aménagements de la frange qu'est la rue de la Commune, tout particulièrement entre le boulevard Saint-Laurent et la rue Berri, où la zone cyclopiétonne s'est implantée. Nous retracerons cette histoire de la forme urbaine à partir des années 1960, au moment où une prise de conscience de la valeur du quartier historique de Montréal s'opère réellement (Drouin, 2009b).

### 4.2.1 La rue de la Commune : une voie de circulation au cœur d'un secteur en dévitalisation

Cette préoccupation nouvelle pour le centre ancien de Montréal se manifeste notamment par l'opposition au projet de la Ville, annoncé en 1948, d'implanter une autoroute surélevée sur le tracé de la rue de la Commune (Courcier, 2002; Marsan, 1994). La contestation, menée notamment par Blanche Lemco van Ginkel, va amener la Ville à réviser son plan dans les années 1960 (Courcier, 2002). Du même coup, le gouvernement du Québec déclare le Vieux-Montréal arrondissement historique en 1964, alors qu'une « prise de conscience patrimoniale collective » s'opère et que le potentiel « culturel, économique et touristique inexploité » du quartier ancien se dessine (Ramet, 1994, p. 73).

À l'époque, le port est encore actif. Après avoir atteint son apogée dans la première moitié du siècle, les installations commencent à se montrer désuètes, et les activités portuaires se déplacent peu à peu vers l'est de la ville au cours des années 1960 et 1970. De la Commune est alors une large rue utilisée principalement comme voie de desserte du port. Les camions y circulent, que ce soit en transit ou pour gagner les quais de déchargement des entrepôts qui bordent le flanc nord de la rue. Au sud, on y trouve une

voie de stationnement puis huit voies ferrées (Figure 4.4). Le silo à grain no. 2 et les entrepôts du port sont encore visibles (Figure 4.5, p. 107). Le site, lui, n'est cependant plus accessible au public depuis 1968 (Courcier, 2002), et une enceinte étanche coupe le fleuve de la ville (Cardinal, 1997).



Figure 4.4 Vue oblique de la rue de la Commune et de ses abords vers le nord, à la hauteur de la place Jacques-Cartier, 1965<sup>12</sup>  
(Meunier, 1965)

---

<sup>12</sup> Sur chaque vue oblique proposée plus avant, la rue de la Commune sera identifiée par un trait jaune pointillé et la place Jacques-Cartier, par un polygone jaune translucide.



Figure 4.5 Vue des installations du Vieux-Port depuis la place Jacques-Cartier, 1966 (Ville de Montréal, 1966)

Le quartier, de son côté, connaît une situation de désaffection. Malgré la protection *in extremis* de ses bâtiments qu’aura permis le statut patrimonial qui lui a été octroyé, sa vitalité et son image laissent à désirer. Ses locaux se vident de leurs fonctions, migrant vers le nouveau centre-ville, et les résidents fuient le quartier, maintenant « [déserté], défiguré, dénaturé » (Ramet, 1994, p. 73). Marsan (1965) décrit ainsi la perception du quartier par les Montréalais : « louche, quartier de débardeurs, de rats » (dans Courcier, 2002, p. 109). En même temps, on commence à se questionner sur la cohabitation entre la ville et le port (Courcier, 2002). Le gouvernement fédéral entame alors une réflexion sur la possibilité de réaffecter l’ancien port et commande en ce sens une étude de réaménagement, publiée en 1975 sous le nom de « rapport Lincourt ». L’image qui est dépeinte de la rue de la Commune à l’époque est peu reluisante : elle est « présentée comme étant banale, les bâtiments n’ont rien d’exceptionnel, la rue "est et restera une voie de service à forte circulation" (1975, p.141 et 149). » (Courcier, 2002, p. 229)

#### 4.2.2 Entre le Vieux-Montréal et le Vieux-Port : des tentatives de reconnexion et des fractures qui persistent

C'est finalement en 1977 que le gouvernement fédéral officialise sa décision de changer la vocation du front d'eau et de reléguer les activités industrielles hors de l'ancien port. Une première consultation publique est alors organisée auprès des Montréalais par l'Association / Le Vieux-Port (1979). Leurs recommandations publiées en 1979 proposent notamment de ne conserver que deux des voies ferrées. De fait, six d'entre elles seront démantelées (Courcier, 2002) alors que certains bâtiments, comme les entrepôts et le silo à grain donnant sur le quai Jacques-Cartier, seront démolis dans les années suivantes (Marsan, 2016). L'évolution du site peut être constatée aux figures 4.6 et 4.7 (p. 109). On recommande également de faire de la rue de la Commune un boulevard comprenant deux voies dans chaque sens ainsi qu'une



Figure 4.6 Vue oblique du quai Jacques-Cartier vers le nord, 1980  
(Benny, 1980)



Figure 4.7 Vue oblique du quai Jacques-Cartier vers le nord, 1985  
(Martel, 1985)

terrasse linéaire proposant du mobilier urbain et une piste cyclable au sud de la chaussée.

Dans la première moitié des années 1980, les abords de la rue de la Commune se transforment ainsi, avec pour objectif de retisser le lien visuel entre le fleuve, le Vieux-Port et le bâti (Viola, 2008). On vient d'abord y implanter un « corridor de verdure » (Courcier, 2002, p. 264). Sur les bases d'un plan de Peter Rose (1983), on poursuit l'aménagement en créant une esplanade le long de la rue de la Commune (Figure 4.8, p. 110). Celle-ci comprend principalement une promenade pour les piétons (Cardinal, 1997). D'autres aménagements prévus au plan sont cependant abandonnés, dont quatre places publiques présentant en leur centre une fontaine. De plus, une clôture est ajoutée aux abords de la voie ferrée telle que l'exige le Port de Montréal (Courcier, 2002). Au niveau du Vieux-Port, on voit un square apparaître dans l'angle de la place Jacques-

Cartier et rejoindre le quai, assurant un lien formel entre le quartier et son front de mer (Figure 4.7, p. 109). Courcier (2002) indique ainsi que ce projet amène à une « redécouverte » de la rue de la Commune (p. 295). On constate d'ailleurs un effet levier sur les bâtiments adjacents alors que, à partir des années 1980, ils se voient restaurés et réinvestis par de nouvelles fonctions. On y retrouve des commerces au rez-de-chaussée, des bureaux ainsi que des logements, mais également des fonctions de prestige comme des musées (Cardinal, 1997; Courcier, 2002).

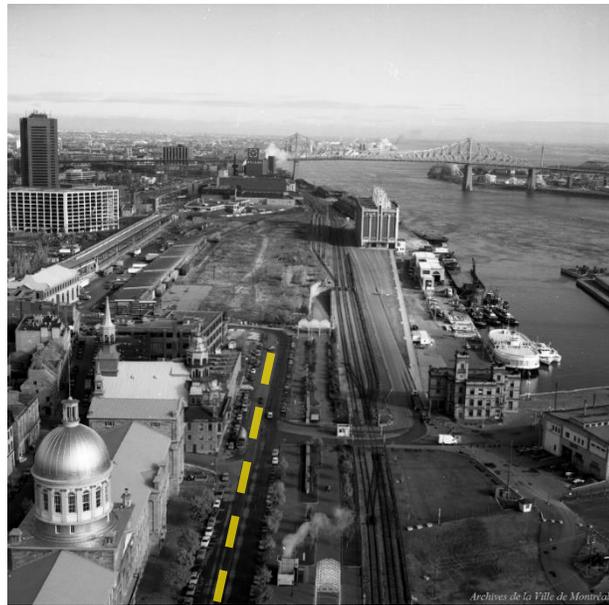


Figure 4.8 Vue oblique de l'esplanade de la Commune vers l'est, 1987 (Benny, 1987)

En parallèle, une nouvelle consultation publique portant sur le développement du Vieux-Port est menée auprès des Montréalais. Les principes énoncés par le Comité consultatif du Vieux-Port de Montréal (1986) favorisent notamment l'accessibilité du site du Vieux-Port en misant avant tout sur la qualité des déplacements piétons et encouragent la création de liens visuels, entre autres entre la rue de la Commune et le

fleuve. Cette consultation publique révèle aussi une préoccupation majeure des citoyens quant au lien entre le Vieux-Port et ses quartiers avoisinants. À cet égard, le Comité consultatif souligne l'impact de l'esplanade aménagée aux abords de la rue de la Commune :

L'important rôle de l'esplanade comme point de passage entre la ville et le port et lieu d'intégration du Vieux-Port à la ville est souligné. Les voies ferrées, la double clôture, les arbustes et le parc linéaire constituent des obstacles physiques et visuels. Le Comité suggère de modifier les clôtures et les éléments du parc linéaire. (Courcier, 2002, p. 318)

L'aménagement présente ainsi un fort de potentiel de reconnexion, mais se voit limité par les différentes barrières physiques et visuelles qui se multiplient entre la rue de la Commune et le fleuve et positionnent cet espace comme frontière.

#### 4.2.3 Le tronçon Saint-Gabriel – Bonsecours : en périphérie du réaménagement du Vieux-Port, mais au cœur de celui de la rue de la Commune

En 1990, Cardinal, Hardy et Associés élaborent finalement un plan directeur pour le Vieux-Port, à la lumière des consultations publiques précédentes (Figure 4.9, p. 112). Celui-ci prendra partiellement forme en 1992, à l'occasion du 350<sup>e</sup> anniversaire de la Ville de Montréal et du 125<sup>e</sup> anniversaire de la Confédération : c'est le « nouveau Vieux-Port de Montréal » (Vieux-Port de Montréal, s.d.). Les concepteurs articulent leur proposition autour de trois thèmes : « un lieu d'histoire et d'appartenance, un port, un espace public polyvalent » (Courcier, 2002, p. 121). Ceux-ci sous-tendent une image du Vieux-Port qui soit ancrée dans son histoire.

Les objectifs de ce plan étaient variés :

- « l'aménagement de l'espace de telle sorte que le visiteur ressente et interprète la monumentalité, l'histoire et la raison d'être du lieu;
- l'organisation de l'espace de telle sorte que chaque grande composante possède son identité propre, devienne elle-même un point d'attrait et s'associe pleinement à son environnement;
- et la création des conditions d'aménagement permettant l'implantation graduelle de nouvelles activités à moyen et à long terme. » (Ville de Montréal, s.d.-b)

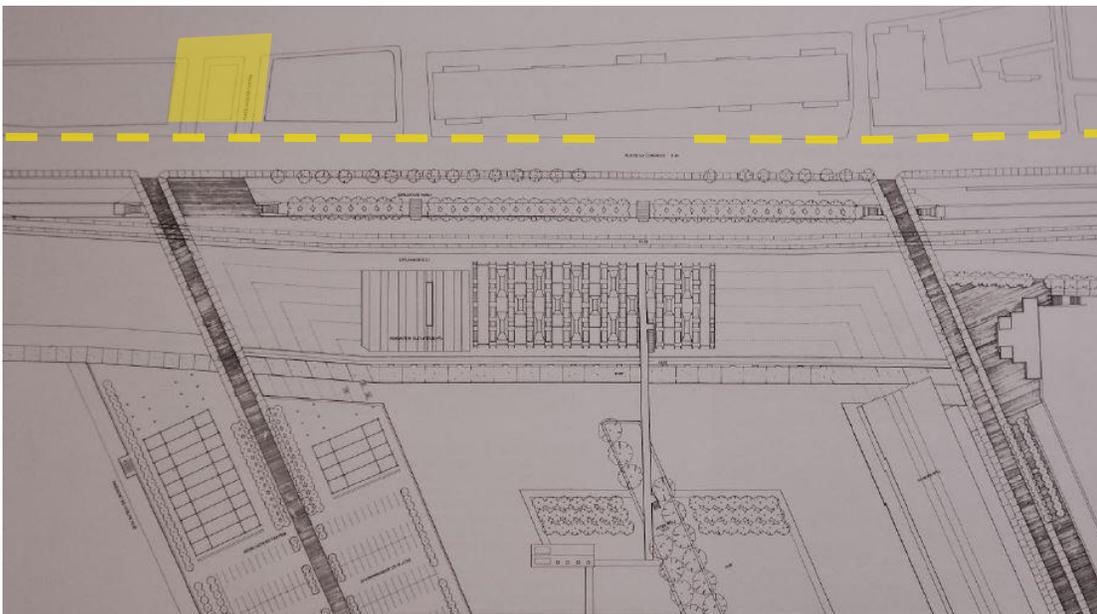


Figure 4.9 Plan directeur du Vieux-Port de Montréal, secteur est de la promenade, 1990  
(Cardinal Hardy et Associés et Rose, 1990, p. 48)

C'est véritablement une refonte de l'image du Vieux-Port qui s'opère, alors qu'on joue explicitement sur l'identité qu'on souhaite unique et attractive, la structure qu'on tente d'intégrer à son environnement et la signification des lieux qu'on entend comme monumentale, historique et assumée. Cette vision et ces objectifs se traduisent

notamment par la vocation « maritime » du secteur central du Vieux-Port, où l'on souhaite mettre de l'avant l'héritage du port à travers les aménagements (par exemple, les volumes rappelant les anciens entrepôts) et les activités (Centre des Sciences). Le secteur du côté est, lui, propose plutôt des activités de plaisance et de récréation (promenade, patin, bateau, observation, restauration, etc.) (Courcier, 2002). Le tronçon de la rue de la Commune entre le boulevard Saint-Laurent et la rue Berri fait donc face à deux secteurs de nature différente, l'un qui puise dans l'histoire du lieu et l'autre dans son expérience de loisir. Le plan directeur prend par ailleurs le parti d'aligner les entrées sur le site avec les quais plutôt que d'étendre la trame urbaine sur le Vieux-Port, rompant l'effet de continuité qu'offrait l'extension de la place Jacques-Cartier (Figure 4.10). Celle-ci se voit ainsi remplacée par une allée en angle liant la rue de la Commune au quai.

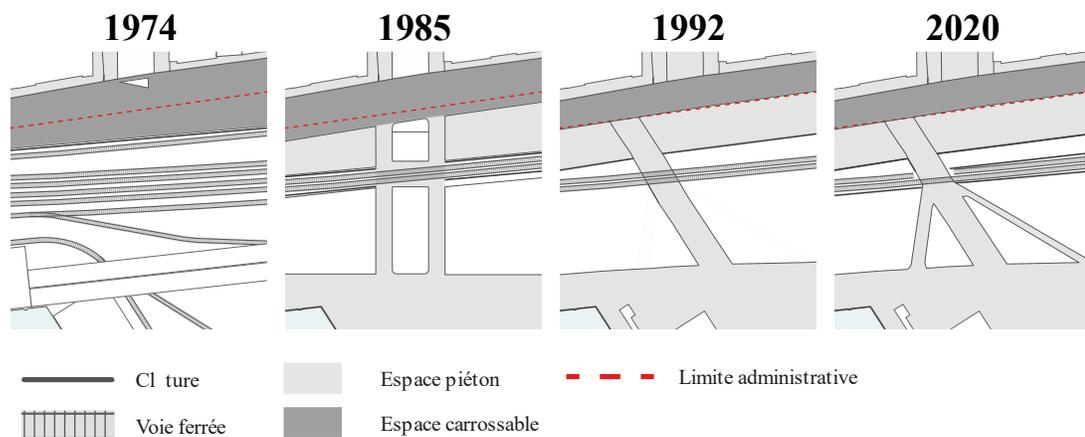


Figure 4.10 Organisation spatiale de la jonction depuis 1974

(Principe issu de OMV, 2021; Fond de plan construit à partir de Ville de Montréal, 2017-2019)

La proposition de réaménagement de Cardinal Hardy et Associés et Rose (1990) pour de la rue de la Commune est cependant rejetée par le Vieux-Port de Montréal. La limite

administrative entre les territoires municipal et fédéral passant sur la rue, il apparaît que le leadership pour sa réfection peut passer d'un acteur à l'autre. La conception d'un nouveau plan d'aménagement est alors assurée par la Ville de Montréal en 1991, en collaboration avec la Société du Vieux-Port et le gouvernement provincial. Il est à noter que, selon nos analyses, le plan de composition proposé par le Vieux-Port et l'aménagement développé et réalisé par la Ville de Montréal demeurent essentiellement similaires. Le tronçon de la rue de la Commune entre les rues Saint-Gabriel et Bonsecours se verra ainsi réaménagé en 1992. Ce projet comprend la réfection de la chaussée dorénavant faite de pavé de granit, l'élargissement des trottoirs nord et sud au détriment de l'espace carrossable (Figure 4.11, p. 115), l'amélioration du lien visuel avec le fleuve et les façades en remplaçant les clôtures, en déplaçant certains végétaux et en surélevant l'esplanade ainsi que des mesures de détournement de la circulation de transit vers d'autres rues parallèles (Atelier BRAQ, 1996; Courcier, 2002; Gauthier, 1991, 19 juin; Viola, 2008). Il est également prévu que les cyclistes circulent sur la rue de façon à laisser l'esplanade aux piétons (Atelier BRAQ, 1996). La rue de la Commune se positionne ainsi comme lieu de promenade permettant d'accommoder de façon conviviale une variété de modes de transport et de rétablir la connexion avec le fleuve (Atelier BRAQ, 1996; Viola, 2008). Courcier (2002) souligne en ce sens le « changement total de perception, de représentation et de fonction qui se manifeste à la frontière ville/port » (p. 351) avec cette proposition d'aménagement, alors que le rapport Lincourt (1975) tendait plutôt à ignorer la rue de la Commune.



Figure 4.11 Rue de la Commune réaménagée, vis-à-vis le marché Bonsecours, 1992 (Ville de Montréal, 1992)

#### 4.2.4 Des interventions ponctuelles qui ne dépassent pas les limites

Trente ans après la déclaration de l'arrondissement historique et un an avant l'agrandissement de son périmètre pour y inclure le secteur du Vieux-Port, Marsan (1994) estime ainsi que la mise en valeur de l'environnement physico-spatial s'avère une nette amélioration, permettant à la fois de freiner un développement sauvage sans non plus tomber dans une reconstitution passéiste du quartier. Il spécifie néanmoins que « [son] environnement physique et son ambiance peuvent encore être bonifiés », particulièrement « si l'aménagement des places publiques et leur usage font l'objet d'actions et de politiques pertinentes. » (p. 18)

En 1996, le concept d'aménagement pour la rue et l'esplanade de la Commune est mis à jour au regard des apprentissages que les réaménagements de 1992 ont pu mettre en

lumière. Cette étude de l'Atelier BRAQ (1996), commandée par la Ville de Montréal, vise essentiellement à étendre le réaménagement de la rue de la Commune aux segments encore intouchés, de part et d'autre du tronçon Saint-Gabriel–Bonsecours. Ces interventions demeurent encore à compléter à ce jour.

Pour sa part, l'aménagement de la rue et de l'esplanade de la Commune à la hauteur de la place Jacques-Cartier perdure, alors qu'il n'a essentiellement pas été retravaillé depuis 1992. En 2007, le pavé de granit a certes été changé pour du pavé de béton entre les rues Saint-Gabriel et Bonsecours (CNW Telbec, 2007, 20 septembre). Certaines œuvres d'art public ont aussi été installées sur l'esplanade de la Commune, comme la sculpture *Mémoire ardente* de Gilbert Boyer (1994). Des équipements y ont également été implantés, notamment une station de vélos Bixi (2009) et des terrains de pétanque (2015). Des interventions mineures, comme le marquage au sol de certaines intersections (2019), ont finalement été réalisées. Les enjeux liés au désalignement de la traverse piétonne, à l'élévation de l'esplanade, au passage soutenu des cyclistes sur celle-ci et à la multiplication des barrières physiques, visuelles et administratives demeurent néanmoins (Ananian et al., 2021).

En 2017, la Société du Vieux-Port mène finalement une nouvelle consultation publique dans l'objectif de réviser son plan directeur. Bien que les dernières initiatives de réaménagement de la rue de la Commune aient plutôt été sous la gouverne de la Ville de Montréal, la consultation menée par la Société du Vieux-Port semble comprendre l'artère. On y soumet ainsi la possibilité qu'une piste cyclable dédiée soit implantée le long de la rue de la Commune. Des participants évoquent également la possibilité de piétonniser la rue. Les croquis d'ambiance ne traitent cependant aucunement de l'articulation entre le site et le Vieux-Montréal au niveau de la rue de la Commune.

Quatre ans plus tard, le plan directeur du Vieux-Port reste encore à être formellement adopté.

Depuis les années 60, le réaménagement de la rue de la Commune a donc été fortement conditionné par la patrimonialisation et la revitalisation du Vieux-Montréal ainsi que la requalification du Vieux-Port, sans qu'il y ait nécessairement coordination entre les deux. Au niveau du tronçon Saint-Gabriel – Bonsecours, le segment où les principaux efforts de réaménagement ont été concentrés, le retissage de ces deux secteurs historiquement déconnectés sur les plans fonctionnels et formels a ainsi connu tour à tour des avancées et des reculs, notamment au regard de l'alignement de l'entrée sur le Vieux-Port depuis la place Jacques-Cartier. La persistance des fractures physiques et symboliques qui marquent la rue et l'esplanade de la Commune à cette hauteur, et qu'on a pourtant identifiées il y a plus de 30 ans, en témoigne d'ailleurs.

#### 4.3 L'historique du projet de zone cyclopiétonne

L'historique du projet tel que présenté a été reconstruit à partir des entretiens avec les acteurs politiques et de l'aménagement. Il permet de cibler les grandes étapes du processus tout comme les parties prenantes impliquées.

Si c'est le 11 juin 2020 que le tronçon de la rue de la Commune entre les rues Saint-Gabriel et Bonsecours a officiellement été fermé à la circulation automobile afin d'y aménager une zone dite cyclopiétonne, la réflexion à ce sujet était entamée depuis plus d'un an déjà. En fait, en 2017, dès l'élection de Valérie Plante, mairesse de Montréal mais aussi de facto mairesse de l'arrondissement de Ville-Marie, des discussions émergent avec les élus locaux. En effet, certains acteurs politiques recevaient les échos de résidents dénonçant l'impact de la circulation automobile de transit sur leur qualité

de vie. Le transit automobile en heure de pointe était particulièrement décrié. L'idée d'intervenir sur cette problématique émerge déjà.

L'équipe politique locale s'attelle alors à prendre le pouls sur le terrain, discutant de ces enjeux avec les associations locales, notamment les associations de résidents et la Société de développement commercial (SDC) Vieux-Montréal. Agissant comme courroie de transmission, les élus locaux font part des inquiétudes de la communauté avec leurs collègues du conseil d'arrondissement, dont la mairesse, tout en présentant la rue de la Commune comme terrain d'intervention au potentiel intéressant pour renverser la pyramide de la mobilité en faveur des transports actifs. Une intervention de réduction du transit sur cette voie coïncide également avec les visées du PLD, alors à venir, ainsi que du Plan d'action du Vieux-Montréal, toujours en rédaction. Un mandat formel est alors octroyé aux fonctionnaires de l'Arrondissement en décembre 2019 via le directeur de l'Arrondissement.

Cette commande se précise peu à peu au début de l'année 2020, et le projet démarre officiellement en février 2020. Celui-ci est alors mis sous la charge conjointe de la Direction de l'aménagement urbain et de la mobilité (DAUM) et de la Direction des grands projets et de la planification des travaux publics, renommée Direction des travaux publics (TP) depuis l'automne 2020, avec un chargé de projets par Direction collaborant sur la conception et la mise en œuvre de l'intervention sur la rue de la Commune. Le déploiement du projet étant prévu pour l'été 2020, une approche tactique est mise de l'avant, favorisant une implantation rapide et à moindre coût d'aménagements temporaires qui puissent être bonifiés dans le temps (Lydon et Garcia, 2015).

À la mi-mars, la pandémie de COVID-19 gagne la province, et le gouvernement provincial met le « Québec sur pause » (Gouvernement du Québec, 2020, 23 mars). Au début du mois d'avril, les élus confirment aux fonctionnaires le maintien du projet estival sur la rue de la Commune. L'idée est alors d'adapter la proposition d'aménagement afin que le mobilier urbain s'y déploie de façon graduelle en fonction des mesures de déconfinement à prévoir. Parallèlement, la Ville en est à repenser ses projets d'aménagement du domaine public au cours des mois suivants, alors que s'imposent à la fois la nécessité de maintenir une distanciation physique et le besoin de soutenir une certaine vitalité commerciale mise à mal par le confinement et le déclin des activités liées au tourisme. Montréal annonce ainsi, en mai 2020, le déploiement du réseau des voies actives sécuritaires (VAS) et d'une série de rues commerçantes piétonnes (Bordeleau, 2020, 15 mai), annonce dans laquelle la rue de la Commune est intégrée.

La conception du projet engage dès lors plusieurs parties prenantes internes et externes de l'administration municipale, dans un contexte de voisinage entre paliers administratifs et dans un cadre patrimonial. Au sein de l'Arrondissement, le projet est ainsi mené par la DAUM et les TP. Ils collaborent également avec deux équipes du Service de l'urbanisme et de la mobilité (SUM) de la Ville de Montréal, soit la Direction de la mobilité, qui fournit à la fois du financement et une expertise pour la réalisation du projet, et la Division du patrimoine, impliquée en raison des protections patrimoniales et de la démarche de planification particulière dont le Vieux-Montréal fait l'objet. Par ailleurs, plusieurs parties prenantes externes sont interpellées tout au long du processus, principalement la SDC Vieux-Montréal qui représente les commerçants et les milieux d'affaires du secteur, dont ceux du marché Bonsecours ; la Société de transport de Montréal (STM) dont une ligne d'autobus (715) passe sur la rue de la Commune ; la Société immobilière du Canada (SIC) qui est responsable du Vieux-

Port de Montréal ; et l'Administration portuaire de Montréal (APM). Le Partenariat du Quartier des Spectacles (PQdS) se présentera également comme partie prenante lorsqu'il implantera, dans le cadre de son plan de relance estivale, une installation ludique et artistique (*Los Trompos*) sur le site même du projet.

Au début du mois de juin, le projet commence enfin à se dessiner dans le paysage de la rue de la Commune. Un affichage apparaît tout au long du tronçon afin d'aviser de sa fermeture imminente entre les rues Saint-Gabriel et Bonsecours, et ce, du 11 juin au 31 octobre 2020. Si nous reviendrons plus amplement sur les aménagements lors de la présentation des résultats (p. 118), il convient néanmoins d'évoquer les divers équipements qui y seront implantés tout au long du déploiement de la zone cyclopiétonne (Figure 4.12, p. 121).

Des bacs à fleurs positionnés en chicane et des dos d'âne seront présents pendant la durée de la cyclopiétonnisation. Au mois de juillet, des brumisateurs et des installations ludiques en forme de toupies (*Los Trompos*) viendront s'y ajouter. Au mois d'août, ce seront quelques chaises Adirondack qui viendront compléter l'aménagement. Elles seront finalement retirées après quelques semaines pour être remplacées par des modules de bois proposant des assises. Un affichage spécifique à la zone cyclopiétonne sera également déployé tout au long de l'été. Les installations seront finalement démantelées le 17 septembre, plus d'un mois avant la date de réouverture anticipée.

Les mois qui suivent constituent en outre une période d'évaluation pour l'administration municipale. Le SUM mène ainsi une enquête terrain et en ligne sur diverses rues piétonnisées au cours de l'été 2020, dont la rue de la Commune. Si le projet était initialement adjoint à d'autres rues commerçantes piétonnisées afin de faire l'objet d'une plus vaste évaluation en collaboration avec le Service du développement

économique, la zone cyclopiétonne est finalement retirée de la liste. S’y ajoute en outre l’évaluation plus qualitative qu’en fait également l’OMV dans le cadre de la recherche partenariale.



Figure 4.12 Aménagements de la zone cyclopiétonne, 5 septembre 2020  
(OMV, 2020)<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> Sauf mention contraire, toutes les photos du site proviennent de l’OMV (2020).

## CHAPITRE V

### RÉSULTATS

Le présent chapitre a pour objectif de restituer les résultats obtenus à travers les multiples méthodes de cueillette de données déployées. La présentation de ces résultats se fera en quatre temps, en accord avec la grille analytique proposée précédemment : la situation avant-projet, la conception, le déploiement puis l'évaluation du projet analysé. Pour chacun de ces moments du processus ayant donné forme au projet pilote de zone cyclopiétonne, les dimensions physiques et symboliques du concept d'imagibilité seront mises en lumière à travers les discours portant sur le Vieux-Montréal, la rue de la Commune et la zone cyclopiétonne. La présentation des résultats se fera cependant de façon intégrée, tentant de faire ressortir les liens et les tensions entre les différents attributs composant ces dimensions.

#### 5.1 La situation avant-projet

Sont ici exposées les représentations de la rue de la Commune avant l'intervention menée à l'été 2020. La situation avant-projet est à la fois perceptible dans les documents de planification traitant du secteur ainsi que dans les discours des acteurs politiques et de l'aménagement dont l'action porte sur le Vieux-Montréal. Les résultats à cet égard seront abordés à trois échelles. De façon contextuelle, nous présenterons d'abord de façon générale comment le Vieux-Montréal est à la fois défini par son histoire et son attractivité contemporaine, tant pour les touristes que pour les

Montréalais. Nous nous pencherons ensuite sur les franges du quartier, présentées comme des espaces de médiation entre le quartier et ses alentours. Nous nous concentrerons finalement sur la rue de la Commune, et plus spécifiquement sur sa portion est. Nous constaterons alors que, au-delà de sa valeur historique, sociale et paysagère, ce tronçon de la rue se perd à travers le trafic automobile et les effets de rupture qui s’y enchaînent.

#### 5.1.1 Le Vieux-Montréal : une identité articulée entre hier et demain

L’image du Vieux-Montréal est principalement mise en évidence par les documents de planification analysés et tout particulièrement par le Plan de protection et de mise en valeur (PPMV) de 2013. Le Plan local de déplacement (PLD) de l’Arrondissement de Ville-Marie (2020) vient également appuyer les discours sur le quartier. L’importance historique et sociale du quartier et notamment de ses espaces publics est cependant mise en lumière dans un deuxième temps par les acteurs politiques interrogés dans le cadre de cette recherche.

Le PPMV (2013) positionne, dès ses premières lignes, le quartier comme « lieu de fondation et principal attrait touristique de la ville » (p. 4). Cet encadrement de la nature du lieu, fondamentalement axée sur l’histoire et l’identité du quartier, se voit d’autant plus affirmé dans l’objectif guidant le document de planification : « L’affirmation et l’enrichissement de l’identité du Vieux-Montréal, centre historique de la ville. » (PPMV, 2013, p. 26) Cet objectif global s’articule autour de trois enjeux, qui correspondent également aux vocations du quartier : (1) « un milieu de vie complet de qualité » (p. 28), (2) « un paysage historique à mettre en valeur et à enrichir » (p. 44) et (3) « une destination renommée, une expérience authentique et enrichissante » (p.

65). Tant l'objectif que les enjeux sont par ailleurs réaffirmés et bonifiés dans le Plan d'action envisagé pour le Vieux-Montréal.

Le premier enjeu est ainsi articulé autour du quartier comme milieu de vie. Sa nature multifonctionnelle est alors soulignée tant dans le PPMV (2013) que dans le Plan local de déplacement (PLD, 2020). Celui-ci met d'ailleurs en lumière les fonctions culturelle, patrimoniale et récréotouristique du Vieux-Montréal et du Vieux-Port. Pour en faire un milieu de vie qui soit convivial, on évoque dans les deux plans (PPMV, 2013; PLD, 2020) la nécessité de mieux gérer les déplacements à la faveur du piéton. Le Plan d'action prévoit d'ailleurs intégrer une orientation en ce sens.

Le second enjeu du PPMV (2013) pose le Vieux-Montréal comme lieu de patrimoine. Celui-ci s'entend tout particulièrement au regard de la singularité du Vieux-Montréal, non seulement dans sa ville mais sur son continent, au regard tant de sa forme urbaine que du fait qu'il soit habité. Ses espaces publics sont plus particulièrement identifiés comme à la fois des lieux patrimoniaux et des espaces de support à la découverte du cadre patrimonial. Leur importance en appelle ainsi à une façon avisée d'intervenir sur le territoire. On édicte en ce sens des lignes directrices, notamment au regard de la place du piéton, de la préservation de certaines vues, des revêtements de sol et de la signalisation. Une spécification est à mettre en évidence quant au mobilier urbain. On requiert ainsi de :

[favoriser] l'utilisation de pièces de mobilier urbain et d'accessoires appropriés aux caractéristiques patrimoniales du Vieux-Montréal pour la réalisation des aménagements tant permanents que temporaires du domaine public (PPMV, 2013, p. 57).

Enfin, le troisième enjeu concerne la destination touristique que représente le secteur. Le quartier attire en effet nombre de visiteurs de choix en raison de « sa beauté architecturale, son cachet patrimonial et historique, son Vieux-Port, son ambiance chaleureuse et l'animation qui y règne. » (p. 65) C'est ainsi que les deux premières vocations du Vieux-Port comme lieu de vie et lieu de patrimoine viennent nourrir cette troisième dimension.

Au-delà du PPMV (2013), le Plan d'action du Vieux-Montréal en cours d'élaboration positionne également le quartier comme lieu d'innovation. On y prévoit entre autres y implanter une zone à priorité piétonne et une zone à faibles émissions en carbone. Ces visées, bien que récentes, s'inscrivent néanmoins dans la continuité des axes identifiés par le PPMV. Elles participent ainsi à un milieu de vie plus convivial et s'implantent également dans le respect du tissu urbain du quartier, façonné avant l'apparition de la voiture. Enfin, ce Vieux-Montréal piéton semble aller de pair avec la fonction touristique des lieux. C'est ce qu'un professionnel de l'aménagement de la sphère municipale met en évidence, spécifiant qu'un « espace déambulatoire » se prête bien aux activités des touristes, qui n'utilisent pas nécessairement la voiture (PA2, employé municipal).

Enfin, les acteurs politiques, tout particulièrement, soulignent l'importance sociale contemporaine du quartier pour la communauté montréalaise. L'un d'eux évoque ainsi la beauté des espaces publics de l'arrondissement historique (AP1) alors qu'un autre parle d'un « lieu emblématique » qui rassemble tant les Montréalais que les visiteurs (AP2). À cet égard, mentionnons que la question de l'attachement au lieu était déjà soulignée dans le Plan d'action pour le Vieux-Montréal de 1998 (dans PPMV, 2013) et que celle-ci sera reconduite dans le prochain plan d'action; on y formule en effet le

besoin d'élaborer une vision qui participe à consolider le sentiment d'appartenance au quartier. On souligne d'ailleurs le rôle que peut y jouer l'accessibilité au fleuve.

#### 5.1.2 Les franges du Vieux-Montréal, garantes de sa connectivité et de son identité

Si les discours sur le Vieux-Montréal dans son ensemble portent essentiellement sur son identité, les franges du quartier sont aussi abordées dans les documents de planification au regard de leur perméabilité et de l'arrimage architectural entre les quartiers. Une fois de plus, le PPMV (2013) s'avère particulièrement riche à ce sujet.

Il est d'abord question des liens avec les quartiers limitrophes, tant sur les plans de l'intégration des caractéristiques physiques, de la perméabilité de la structure spatiale et de la complémentarité fonctionnelle. Il s'agissait d'une préoccupation déjà lors de la publication du Plan d'action pour le Vieux-Montréal en 1998, alors qu'on y mettait en lumière « une image négative du quartier associé (*sic*) à son isolement relatif du nouveau centre-ville » (p. 29, dans PPMV, 2013). Si cet enclavement a été amoindri par certains développements périphériques érigés depuis, ceux-ci soulèvent cependant des enjeux sur les plans fonctionnels et morphologiques, alors que le quartier connaît toujours des manques en termes de commerces et de services de proximité et que les nouveaux bâtiments créent parfois des ruptures d'échelle. Le PPMV souligne ainsi une tension entre la nécessité d'intégrer le Vieux-Montréal à la ville, notamment sur le plan fonctionnel, et la protection tant de son caractère que de son paysage distinct. En ce sens, le PPMV indique :

[...] il convient de s'assurer que tout aménagement ou construction à proximité du Vieux-Montréal prenne en compte ses caractéristiques spécifiques et contribue à le mettre en valeur comme ensemble au sein de la ville et comme paysage urbain distinctif, par exemple en préservant la

lisibilité de ses franges ou en évitant les ruptures d'échelle. (PPMV, 2013, p. 49)

Ce passage riche met en lumière la préoccupation existante de la Ville pour la lisibilité – qui renvoie à la dimension perceptuelle de l'imagibilité – de ce qu'ils appellent à leur tour les « franges » du quartier. Cette considération doit également être mise de l'avant, selon le PPMV, quant à la préservation des vues d'intérêt depuis le site et vers celui-ci. La rue de la Commune est d'ailleurs identifiée comme vue cadrée exceptionnelle entre les rues McGill et Berri, tant vers l'est que vers l'ouest. La question du lien entre le quartier et ses secteurs avoisinants est en outre évoquée également par le PLD (2020), qui propose « [d'augmenter] la perméabilité des milieux de vie » (Action 10.4, p. 31), dont le Vieux-Montréal. On pointe en ce sens l'effet perturbateur des grandes infrastructures de transport comme les autoroutes et les voies ferrées, mais aussi du transit automobile généré par la desserte autoroutière du centre-ville.

Au-delà du lien avec la ville, la connexion au fleuve est également mise de l'avant dans le PPMV. Ce lien est avant tout présenté comme historique, alors qu'on évoque le rôle clé du fleuve tant dans la fondation de la ville que dans l'avènement du Vieux-Montréal portuaire jusqu'aux années 1950. Aujourd'hui, dans le quartier, ce rapport s'incarne principalement à travers la rue de la Commune :

Au centre de cette relation, la rue de la Commune et son enfilade de façades départagent deux ensembles juxtaposés mais distincts : d'un côté, une trame urbaine au caractère minéral et un bâti ancien, de l'autre, un vaste espace ouvert, aux aménagements contemporains comportant une part substantielle de végétation. (PPMV, 2013, p. 54)

La rue ne parvient cependant pas, dans son état actuel, à supporter pleinement ce rapport, comme l'évoque le PPMV (2013). Ce constat est discuté plus amplement à la prochaine section.

### 5.1.3 La rue de la Commune : un lieu de passage qui fait rupture

La rue de la Commune est ainsi plus spécifiquement abordée par le PPMV (2013). Elle est également évoquée par le PLD (2020). Si ceux-ci permettent d'effectuer un certain diagnostic des lieux et d'évoquer les orientations de son développement, les discours des acteurs interrogés permettent subséquemment d'approfondir la question des représentations que porte cet espace avant le projet pilote.

La rue de la Commune est discutée dans le PPMV (2013) au regard de son rôle dans la relation du quartier avec son front fluvial. Le manque de connectivité entre la rue et le Vieux-Port nuit en fait à l'expérience de la rue, dont l'animation – particulièrement en période hivernale, dans le secteur est du quartier – se fait parfois déficiente. Parmi les pistes de solutions relevées pour renverser la situation, on souligne plus explicitement le nécessaire réaménagement de la rue de la Commune, à savoir :

un aménagement intelligible entre les deux ensembles ; particulièrement sur la rue de la Commune et aux axes que sont la rue Berri, la place Jacques-Cartier et le boulevard Saint-Laurent, et possiblement l'aménagement de nouveaux liens piétons dans le prolongement de certaines rues de la trame urbaine. (PPMV, 2013, p. 55)

Le PPMV (2013), le PLD (2020) et le Plan d'action en cours d'élaboration évoquent également sa fonction de transit et la congestion qu'elle occasionne. Ils envisagent tous en ce sens de réduire, voire de retirer le transit automobile sur la rue de la Commune. Cela s'arrime également avec la volonté du Plan d'action du Vieux-Montréal

d'implanter une zone à priorité piétonne dans le quartier. La majorité des acteurs interrogés, tant des acteurs politiques que des professionnels de l'aménagement, mettent également au cœur de leurs propos la question du transit véhiculaire. Ils soulignent l'intensité de la circulation qu'on y trouve, particulièrement en heure de pointe ou lors d'événements dans le secteur, générant du même coup des nuisances diverses : congestion, pollution, insécurité, fracture urbaine, etc.

Le réaménagement des années 1980 et du début des années 1990, avec l'esplanade de la Commune, ses trottoirs en paliers et son allée pavée – tel que présenté au chapitre précédent – est par ailleurs discuté par trois acteurs, dont deux se montrent particulièrement critiques. Un professionnel de l'aménagement qualifie ainsi la proposition de « catastrophe » au regard de ces effets sur l'interface entre le Vieux-Montréal et le Vieux-Port (PA1, employé municipal). Un acteur de la sphère politique (AP1) souligne aussi que ces ruptures ont été alimentées par le réaménagement de 1992, alors qu'on vient à la fois rompre la continuité entre la place Jacques-Cartier et l'entrée sur le Vieux-Port dans l'axe piéton nord-sud et le lien cyclable est-ouest. Les effets de ce réaménagement sur le lien cyclable sont par ailleurs discutés plus amplement par de nombreux acteurs de l'aménagement, qui relèvent le manque de clarté de la fonction de l'esplanade de la Commune : l'un la qualifie de « non-piste cyclable » (PA1, employé municipal), l'autre de « piste d'hébertisme » (PA4, employé municipal). La place du cycliste au sein de cet aménagement demeure alors incertaine, alors que l'employé de la Société du Vieux-Port (PA5) admet l'incohérence dans son itinéraire.

Ce regard critique des acteurs politiques et de l'aménagement sur les problématiques que connaît la rue de la Commune nous informe ainsi de leurs représentations face au site. Les termes se multiplient en ce sens pour signifier la rupture que viennent créer tant les aménagements que le transit automobile. On décrit alors la rue de la Commune

comme « une barrière pour aller atteindre le bord de l'eau » (AP2, acteur de la sphère politique) et « une artère, en front de fleuve, qui sépare le site historique de Montréal de son Vieux-Port » (PA4, employé municipal). Elle est également dépeinte par quelques acteurs municipaux comme dangereuse en raison de la cohabitation parfois conflictuelle entre les piétons, les cyclistes et les voitures.

Plusieurs acteurs municipaux présentent aussi la rue de la Commune comme un lieu quelque peu oublié, pris entre deux territoires administratifs et différentes expériences urbaines. Les professionnels de l'aménagement précisent d'ailleurs que la rue de la Commune n'est ni « un lieu de destination » (PA1, employé municipal), ni « une rue où on s'arrête » (PA4, employé municipal). À cet égard, un professionnel de l'aménagement rappelle que la rue est considérée par plusieurs comme « l'arrière-cour » de la rue Saint-Paul, alors que s'y enfilent les arrières techniques des bâtiments (PA1).

Au-delà de l'effet de rupture amplement discuté, ce portrait qu'offrent les acteurs municipaux de la rue de la Commune met donc en lumière sa nature éminemment fonctionnelle, alors qu'on l'utilise essentiellement comme lieu de passage, ainsi que l'impression de danger qu'elle génère chez ses usagers en mode actif.

Si la rue de la rue de la Commune est principalement discutée par les acteurs au regard de sa fonction et la structure de ses aménagements – qui participent l'une et l'autre à créer un effet de rupture entre le Vieux-Montréal et son Vieux-Port -, elle n'est pas pour autant perçue comme un lieu anodin. Des acteurs tant politiques que de l'aménagement évoquent à quelques reprises son importance sociale, notamment en raison de sa relation avec le fleuve. Un acteur de la sphère politique la décrit ainsi comme « une vitrine sur le fleuve, mais [...] aussi une vitrine sur le Vieux » (AP2). De

même, un professionnel souligne la valeur historique du lieu, en tant qu'ancien front fluvial et lieu de commerce (PA4, employé municipal). Les fonctions et la structure actuelles de la rue ne rencontreraient ainsi pas, selon les acteurs municipaux interrogés, le potentiel qu'elle semble présenter.

#### **Les faits saillants de la situation avant-projet**

- Le Vieux-Montréal est un quartier multifonctionnel dont l'identité est à la fois nourrie par son histoire et par sa nature touristique. Son cadre patrimonial et la qualité de ses espaces publics commandent par ailleurs un respect particulier de leurs attributs lors d'intervention d'aménagement dans le quartier.
- Les franges du Vieux-Montréal doivent conjuguer le désenclavement du quartier et la préservation de son identité. Ce travail semble s'opérer tant au niveau de l'aménagement de la frange même que du développement des secteurs périphériques.
- La rue de la Commune constitue le principal point de connexion avec le fleuve, un vecteur d'attachement au quartier. Malgré son importance, elle semble considérée comme un entre-deux, notamment en raison de son utilisation comme voie de transit par les automobilistes et de son réaménagement qui, dans la portion est de la rue, est venu créer une rupture entre le Vieux-Montréal, le Vieux-Port et l'eau.

## 5.2 La conception

La prochaine section s'attarde plus particulièrement à la réflexion posée sur le tronçon Saint-Gabriel – Bonsecours dans le cadre du projet pilote. Celle-ci est particulièrement mise en évidence par les discours des divers acteurs tout comme par les documents de conception préparés par l'équipe de projet. Les résultats de l'analyse de ces matériaux seront ici présentés en trois moments distincts. Nous discuterons d'abord de la vision des acteurs politiques pour cet espace, alors que la commande d'intervenir sur la rue de la Commune à l'été 2020 était effectivement issue de l'équipe politique locale, en réponse aux enjeux de sécurité mais aussi de dévitalisation. Puis, nous témoignerons des différents scénarios considérés par l'équipe de projet au fil des mois, allant d'un projet phare aux accents écologiques à ses variations au fil de l'évolution de la situation sanitaire. Enfin, nous exposerons plus particulièrement le parti d'aménagement favorisé, celui d'une zone de cohabitation entre piétons et cyclistes.

### 5.2.1 Une vision au-delà du lieu de passage

Face aux constats émis quant aux problématiques de transit, de rupture et sécurité que connaît la rue de la Commune, la commande formulée par les élus locaux vise à proposer une option d'arrêt du transit automobile. Les acteurs politiques évoquent plus amplement la vision qu'ils avaient pour le projet, marquée par une volonté de faire de la rue de la Commune *autre chose* qu'un lieu de transit. L'un d'eux décrit ainsi l'image qu'il avait pour cette intervention :

C'est le lien entre notre Histoire et notre avenir, c'est-à-dire Montréal, ville d'Histoire; Vieux-Montréal, lieu de patrimoine, un patrimoine à préserver qu'on devrait pas piétiner – et le mot n'est peut-être pas bon – sur lequel on devrait pas rouler sous prétexte de l'urgence de nos vies stressées et pressées, mais plutôt un lieu auquel on rend honneur, à l'architecture, à

l'ambiance du lieu et même au génie du lieu avec finalement un espace public en cohérence avec la qualité des bâtiments, des options de déplacements beaucoup plus doux qui nous permettent de profiter de ce lieu pleinement, qu'on soit résident, d'ailleurs, ou qu'on soit juste visiteur temporaire ou touriste. (AP1, acteur de la sphère politique)

La vision qu'il en propose reprend ainsi les objectifs du PPMV (2013), alors qu'on souhaite mettre en valeur l'histoire du lieu et son identité multiple. Elle rejoint également la perspective des autres acteurs politiques qui proposent de s'éloigner de la conception de la rue de la Commune comme simple lieu de passage pour mieux profiter tant de ses paysages que de son ambiance et de son animation. En ce sens, un acteur politique parle d'une « réappropriation de l'espace » par les citoyens (AP2). Au-delà donc de la seule commande de retirer la circulation de transit sur la rue de la Commune à l'été 2020, l'équipe politique locale proposait une vision qui ne soit plus uniquement fonctionnelle, mais qui offrirait une expérience renouvelée qui s'arrime à l'importance des lieux.

### 5.2.2 Du projet vitrine au projet COVID

Cette vision des acteurs politiques est dès lors interprétée par les professionnels de l'aménagement de l'administration municipale. Le geste urbanistique que souhaite poser l'équipe de projet vise, d'une part, à réorienter le mouvement piéton nord-sud dans l'axe est-ouest aux abords de la place Jacques-Cartier et, d'autre part, à favoriser la rétention des usagers sur le site en en faisant un « point de focalisation » (PA1, employé municipal). Entre les espaces de sollicitation commerciale que constituent la place Jacques-Cartier et le Vieux-Port, un professionnel de la Ville entrevoit ainsi la rue de la Commune comme un « temps de repos », un espace « plus démocratique » (PA4, employé municipal).

En prévision de cette intervention, les acteurs tant politiques que de l'aménagement évoquent les enjeux au cœur du projet. La majorité d'entre eux discute avant tout du lien cyclable à rétablir sur ce tronçon. Certains soulignent également la traverse piétonne entre la place Jacques-Cartier et le Vieux-Port comme problématique. Un collaborateur de l'équipe politique indique d'ailleurs que ces deux éléments de rupture font de la lisibilité du lieu « le défi » principal du projet (AP3). L'enjeu de l'accessibilité aux commerces pour la livraison, notamment pour les restaurants, est également mis en lumière pour ce tronçon de la rue de la Commune (PA2, employé municipal). Il s'agirait par ailleurs du « principal enjeu » de tout projet de piétonnisation (AP4, acteur de la sphère politique).

Si ces enjeux demeurent valides tout au long du processus, l'arrivée de la crise sanitaire amène également de nouvelles considérations. Les questions sécurité et de santé publique deviennent alors primordiales, alors que la distanciation physique s'impose comme mot d'ordre. Celle-ci apparaît aussi directement liée à la question de la vitalité commerciale. Certains acteurs municipaux indiquent ainsi que les aménagements proposés doivent veiller à rassurer la population sur le respect des consignes sanitaires au centre-ville de façon à les inviter à y retourner se promener et magasiner. Il s'agit cependant d'un enjeu à négocier puisqu'on veut à la fois « créer un buzz » autour de cet espace et éviter les rassemblements (AP2, acteur de la sphère politique). À cet égard, un acteur de la sphère politique (AP2) précise qu'aucun *branding* spécifique n'a été réalisé pour publiciser la rue de la Commune. En fait, toute réflexion sur l'image du lieu s'est vue supplantée par les enjeux pressants de sécurité, principalement sanitaire, et d'accessibilité.

L'évolution des enjeux est également perceptible dans les différents concepts et aménagements réfléchis au cours des mois. Avant le début de la crise sanitaire,

l'intervention est ainsi envisagée comme un « projet vitrine », où le tronçon de la rue de la Commune et le Vieux-Port deviendraient véritablement un « bord de mer » (PA2, employé municipal), sur lequel on peut se promener et se poser dans une ambiance festive. On mise alors notamment sur une programmation mettant de l'avant des artistes de rue et une exposition photographique en plein air. L'approche de l'équipe de projet est par ailleurs orientée vers une thématique environnementale, « ce qui est un petit peu tendance en ce moment », explique-t-on (PA2, employé municipal). L'exposition de photos, réalisée en collaboration avec World Press Photo, devait porter ainsi sur des enjeux environnementaux. Le mobilier devait aussi être fait de bois local, soit du frêne récupéré ou du cèdre blanc.

Différents scénarios sont par ailleurs considérés pour l'organisation des flux de circulation sur le site. Si le maintien du passage des autobus avait d'abord été considéré comme essentiel dans une perspective d'intégration des modes de transport, cette option se voit finalement écartée face à la complexité de cette option. Du reste, la question du lien cyclable fait également l'objet de plusieurs scénarios qui, dans tous les cas, prévoient une place pour les cyclistes, la mairesse Plante même considérant inconcevable que les cyclistes aient à marcher à côté de leur vélo sur ce tronçon (PA2, employé municipal). Deux options, présentées dans les documents de conception de l'équipe de projet, prévoient soit une piste cyclable protégée par des bollards de béton ou encore une rue partagée avec les piétons.

Face à la pandémie, c'est d'abord l'idée d'animer l'espace qui est rejetée. De manière à occuper les lieux, on mise plutôt sur la présence de mobilier urbain. À cet égard, on prévoit essentiellement des espaces assis. Sur la forme du mobilier, un acteur politique précise que, bien qu'il fût souhaité que celui-ci s'intègre bien dans son environnement, aucune commande spécifique n'avait été formulée à cet égard (AP2). Un professionnel

de l'aménagement explique cependant que le mobilier implanté dans le Vieux-Montréal devait répondre à certains standards en accord avec l'image du Vieux-Montréal. Il est ainsi question d'un mobilier « robuste et élégant » (PA2, employé municipal). Diverses options d'assises ont été considérées au fil des mois. On retrouve notamment, à la fin du mois de mars, des bancs en forme de ligne brisée qui accueillent deux petits bacs de plantation ainsi que des bancs multiniveaux en damiers (Figure 5.1).



Figure 5.1 Rendus des différents scénarios d'aménagement réfléchis par l'Arrondissement de Ville-Marie

(Tirés des documents de conception de l'Arrondissement de Ville-Marie, 2020)

Enfin, au niveau des plantations, il est rapidement décidé, comme en témoignent les documents de conception, d'opter pour une végétation « riveraine, indigène et potagère » en bac. On prévoit également disposer des arbres en bacs sur la chaussée (Figure 5.1). L'idée est alors considérée de faire de la rue de la Commune une pépinière le temps d'un été, accueillant des arbres qui seraient par après transplantés dans des cours d'école.

### 5.2.3 Le parti pris d'une zone cyclopiétonne

En réponse à ces éléments de vision et d'enjeux, les acteurs municipaux expliquent le parti d'aménagement finalement convenu pour le projet pilote.

C'est ainsi un espace partagé entre piétons et cyclistes qui est favorisé. Les vélos peuvent donc circuler librement sur la chaussée, une solution qui apparaît plus urbaine aux yeux d'un professionnel de l'aménagement (PA1, employé municipal). À cet égard, un autre professionnel (PA2, employé municipal) indique que la perception des aménagistes et des ingénieurs à cet effet ne coïncidait pas réellement, ces derniers favorisant l'option d'une piste cyclable en site propre. Le fait de diluer les flux cyclistes est cependant vu comme un moyen de ne pas reproduire la fracture que le transit automobile créait autrefois.

Le déploiement d'une telle zone cyclopiétonne suppose cependant diverses adaptations, tant de la part des usagers que des aménagements. Un document de présentation du parti d'aménagement aux élus locaux explique ainsi le rôle spécifique des cyclistes et des piétons pour favoriser une cohabitation adéquate : « Les plus rapides (les vélos) adaptent leur vitesse aux plus lents (les piétons) » et « [les] piétons intègrent la présence des vélos. » Des aménagements adaptés sont également à prévoir. D'emblée, le concept d'aménagement se veut sinueux, de manière à limiter la vitesse des cyclistes. Les nouveaux bancs tout comme les bacs à fleurs sont ainsi à planter en quinconce (Figure 5.2i, p. 138). Une signalisation adaptée pour faciliter la lisibilité de l'espace est également conçue (Figure 5.2ii, p. 138). Une signalisation est également prévue par la Société du Vieux-Port de façon à désigner la bande pavée de son esplanade comme espace piéton et à rediriger les cyclistes vers la rue ou vers la promenade en front de fleuve.

Au niveau du mobilier urbain, il est finalement décidé de réaliser la conception des bancs à l'interne (Figure 5.2iii). Certaines exigences guident cette démarche. Le module réfléchi doit ainsi pouvoir être implanté sur d'autres rues piétonnes de Montréal éventuellement et donc ne « pas se référer exclusivement à l'environnement du Vieux-Montréal » (PA3, employé municipal); permettre de respecter la distanciation physique; pouvoir être déployé toute l'année; et comprendre des espaces de verdissement (PA3).



Figure 5.2 Principaux aménagements de la zone cyclopiétonne – i. Bacs Versailles et dos d'âne positionnés en quinconce; ii. Signalisation adaptée annonçant la zone cyclopiétonne et le comportement à adopter; iii. Module de bois conçu à l'interne; iv. Œuvre interactive *Los Trompos*.

Ces unités de verdissement, bien qu'elles n'aient finalement pas été implantées en 2020, devaient contenir des espèces pollinisatrices. La vision « environnementale » proposée pour le projet vitrine initialement réfléchi transparait néanmoins dans la conception du mobilier : « La forme hexagonale des modules nous rappelle d'ailleurs la ruche des abeilles, qui nous sont bien précieuses. » (PA3, employé municipal) Du reste, la pépinière éphémère n'a elle aussi pas été intégrée au parti d'aménagement. On mise plutôt sur la multiplication des bacs à fleurs de type Versailles (Figure 5.2i, p. 138), un choix en accord avec l'élégance que prônait un professionnel de l'aménagement pour l'aménagement du secteur (PA2, employé municipal). Du reste, il participe à une certaine unité de l'identité du quartier, alors que les bacs Versailles sont propres au Vieux-Montréal.

En outre, un élément de mobilier urbain issu d'un projet parallèle, le plan Relance Centre-ville du Partenariat du Quartier des Spectacles (PQdS)<sup>14</sup> et ses Placott'arts<sup>15</sup>, est également intégré à la proposition d'aménagement au cours de l'été. Il s'agit d'une œuvre interactive nommée *Los Trompos*, une installation comprenant huit structures tournantes colorées (Figure 5.2iv, p. 138).

La sélection de la rue de la Commune comme lieu d'implantation est expliquée principalement par l'accessibilité et l'espace qu'offrait le site. La piétonnisation de la rue de la Commune se présentait en ce sens comme une opportunité. On souhaitait

---

<sup>14</sup> Les représentants du PQdS interrogés présentent Relance Centre-ville comme une initiative de relance économique du centre-ville de Montréal mobilisant les arts et la culture.

<sup>15</sup> Les Placott'arts sont des œuvres implantées dans l'espace public pour occuper le territoire du centre-ville et de lier entre elles les autres initiatives prévues au plan de relance. L'appellation « Placott'arts » joue avec le mot « placotter », popularisé à Montréal pour désigner des terrasses ouvertes au public.

également investir des lieux achalandés avec une certaine présence commerciale. Le Vieux-Montréal et la rue de la Commune apparaissent alors comme un emplacement « stratégique » (PA7, employé du PQdS); entendons par là « touristique ». D'ailleurs, l'équipe du PQdS équipe imaginait plutôt investir le Vieux-Port originalement, ce à quoi la Société du Vieux-Port s'était montrée plus réticente, obligeant le PQdS à se replier sur la rue de la Commune. Un professionnel du PQdS souligne ainsi que souvent, « c'est pas le désir, mais la contrainte » qui justifie une implantation (PA6, employé du PQdS).

Pour sa part, le choix de l'œuvre pour ce site n'aurait pas suivi, selon l'un des employés interrogés (PA7), de « logique » particulière. Deux arguments sont tout de même évoqués. Des contraintes essentiellement techniques sont d'abord soulevées par les deux employés interrogés, notamment l'espace que la rue offrait pour étendre cette installation d'ampleur. On relève également le côté touristique des lieux pour justifier le choix de l'œuvre : celle-ci étant parmi les Placott'arts les plus coûteux, il convenait de l'installer dans un endroit achalandé. En outre, la nature interactive de l'œuvre concordait bien avec la fonction du secteur, qui laissait présager notamment un public d'enfants sur le site.

### **Les faits saillants de la conception**

- L'arrêt du transit automobile sur le tronçon Saint-Gabriel – Bonsecours de la rue de la Commune est une demande des acteurs politiques, non seulement en réponse aux enjeux de sécurité routière, mais aussi parce qu'ils y voient un lieu d'importance qui ne devrait pas qu'être un point de passage.
- Les acteurs responsables de son aménagement souhaitaient initialement y déployer un projet vitrine. Ils voient leurs plans bousculés par la pandémie. Les temporalités du projet tout comme son ambition et ses priorités s'en trouvent chamboulées. La distanciation physique, l'accessibilité aux commerces et la gestion des flux s'imposent comme mot d'ordre.
- Il est choisi de déployer une zone cyclopiétonne afin d'éviter que le flux de cyclistes sur une piste cyclable en site propre ne reproduise la fracture que créait auparavant le transit automobile. Ce parti d'aménagement conditionne le plan du site, où le mobilier est positionné en quinconce pour encourager les usagers à ralentir.
- La sélection et la conception du mobilier se sont vues évoluer en fonction des contraintes de la pandémie et des temporalités rapprochées. Les principales pièces de mobilier prévues pour le site s'en trouvent à être au final peu spécifiques au projet : de nouveaux modules de bancs qu'on prévoit déployer ailleurs dans l'arrondissement, les classiques bacs Versailles qu'on retrouve dans tout le Vieux-Montréal et une installation artistique s'inscrivant dans un plan à l'échelle du Quartier des Spectacles.

### 5.3 Le déploiement

Cette section s'attarde aux résultats liés au déploiement effectif de l'intervention sur la rue de la Commune. L'implantation et la démobilitation des aménagements s'étant réalisées sur plusieurs semaines, il convient de subdiviser la présentation de ces résultats. Nous avons déterminé pour ce faire quatre phases de déploiement du projet en fonction de la stabilité des aménagements en place :

1. Les aménagements de base (collectes de données du 4 et du 18 juillet)
2. L'implantation de *Los Trompos* (collectes de données du 1<sup>er</sup> au 20 août)
3. L'implantation des modules de bois (collectes de données du 5 et du 12 septembre)
4. Le retrait de *Los Trompos* (collecte de données du 16 septembre)

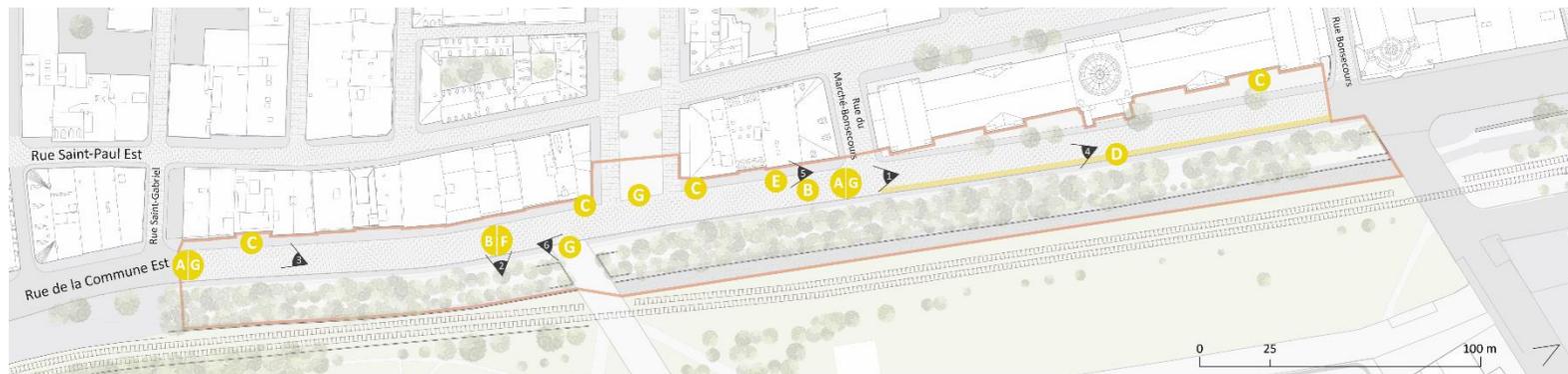
Ce sont particulièrement les observations et les questionnaires, les deux méthodes de collecte de données sur le terrain, qui nous informent des représentations générées par le déploiement de l'intervention. Certains éclairages sont également possibles grâce aux entretiens semi-dirigés. Pour chaque phase, nous présenterons les résultats en trois temps. Les aménagements en vigueur seront d'abord exposés, nous permettant de constater comment ils ont été ajustés au fil des semaines en fonction des critiques de certaines parties prenantes, mais aussi d'opportunités qui sont manifestées. Nous décrirons ensuite les résultats des observations correspondantes et mettrons en lumière comment le déploiement des aménagements a influencé l'appropriation du site, tant pour les piétons et les cyclistes sur la chaussée que pour les usagers se cherchant un espace où se poser. Enfin, le récit des usagers quant à leur perception sera exposé. Bien que certains répondants s'opposent au projet, nous constaterons que la proposition d'aménagement, surtout le retrait des automobiles et la présence de *Los Trompos*, a été généralement appréciée. La cohabitation entre piétons et cyclistes tout comme la

quantité et l'esthétique de certaines pièces de mobilier urbain semblent cependant faire l'objet de débat.

### 5.3.1 Les aménagements de base : du transit à la promenade

Lors de cette première phase de déploiement, on retrouve relativement peu d'aménagements sur le site (Figure 5.3, p. 144). Des blocs antiterroristes bloquent les deux extrémités de la zone cyclopiétonne. Sur sa longueur, on retrouve quelques chicanes formées par des bacs Versailles, intercalés de dos d'âne. Quelques terrasses s'implantent également sur la chaussée. Devant le marché Bonsecours, une piste cyclable est dessinée aux abords du trottoir en paliers. Elle est bornée de bacs Versailles sur toute sa longueur. Dans les jours suivant la première séance, l'aire de la cyclopiétonnisation sera réduite, déplaçant les aménagements délimitant l'extrémité est du site à la hauteur de la rue du Marché-Bonsecours. Un brumisateur et un banc en bois sont également installés sur la chaussée. Un affichage distinct apparaît aussi peu à peu aux extrémités de la zone tout comme de part et d'autre de la rue de la Commune à la hauteur de la place Jacques-Cartier. Ces affiches jaunes annoncent la présence d'une zone cyclopiétonne.

Les entretiens semi-dirigés révèlent que le mobilier en chicane a été installé rapidement pour ralentir les cyclistes sur le site, alors que certains cyclistes ont été observés y rouler à près de 50 km/h (PA2, employé municipal). Certains acteurs municipaux expliquent aussi les motifs derrière le rétrécissement de la zone, effectué essentiellement pour faciliter l'accès aux commerces du marché Bonsecours. Un acteur politique indique d'ailleurs que le gain en termes d'accessibilité était supérieur à la pertinence de la zone cyclopiétonne à cette hauteur, alors que le trottoir nord était assez large pour accommoder une grande terrasse (AP2).



- A. Blocs anti-terroristes aux extrémités;
- B. Dos d'âne et bacs Versailles;
- C. Terrasses de restaurants;
- D. Piste cyclable;
- E. Brumisateur;
- F. Banc en bois;
- G. Affichage annonçant la zone cyclopiétonne.



- 1. Extrémité est de la zone;
- 2. Banc en bois entre des bacs Versailles;
- 3. Terrasse de l'Auberge du Vieux-Port et de la Taverne Gaspar;
- 4. Piste cyclable devant le marché Bonsecours;
- 5. Brumisateur;
- 6. Affichage aux abords de la place Jacques-Cartier.



Figure 5.3 Phase 1 : Les aménagements de base

(Principe et photos issus de OMV, 2020; Fond de plan construit à partir de *Tree top\_png*, s.d.; Ville de Montréal, 2017-2019)

Lors de ces deux séances, on retrouve essentiellement des flux cyclistes et piétons réguliers mais peu denses sur le site. Les piétons se concentrent principalement sur les trottoirs (Figure 5.4i) alors que les cyclistes circulent sur toutes les strates de la rue et de l'esplanade de la Commune (chaussée, trottoir en paliers, bande pavée sur la promenade et chemin de gravier – Figure 5.4ii). On constate peu de personnes statiques, hormis quelques-unes autour du brumisateur ou devant certains commerces (Figure 5.4iii). De fait, l'ambiance est plutôt calme, et on entend quelques voix d'usagers à proximité du site.



Figure 5.4 Phase 1 : Les principaux usages – i. Piétons circulant surtout sur le trottoir; ii. Cyclistes circulant à la fois sur le trottoir et la chaussée; iii File d'usagers devant un commerce.

Les récits des usagers tels que recueillis sur le site lors de ces séances révèlent certains consensus, à quelques avis dissidents près. La rue de la Commune telle qu'aménagée en zone cyclopiétonne est essentiellement discutée comme lieu de promenade, où certains souhaitent cependant pouvoir se poser pour profiter du cachet et de l'ambiance des lieux. Cela se profile à la question d'appréciation générale, à laquelle 58 participants ont répondu<sup>16</sup>, dont six sont résidents du Vieux-Montréal ou de ses

<sup>16</sup> La question d'appréciation générale du site (Question 9a – voir Annexe E) sert ici de fil conducteur pour faire émerger les récits des usagers. Cette question s'avère pertinente puisqu'elle permet aux répondants d'évoquer à la fois des attributs tangibles et intangibles en plus de référer aux préférences personnelles des participants. Elle constitue ainsi une source d'informations intéressante pour mettre en lumière l'image de la rue de la Commune et de son aménagement pilote telle que se la figurent les

faubourgs<sup>17</sup>. La thématique de l'absence de voitures sur le site ressort en effet fortement, alors qu'elle est évoquée par 17 usagers non-résidents ainsi que les six répondants résidant dans le secteur. À l'exception de deux usagers qui critiquent les effets sur l'accessibilité au site, une très vaste majorité apprécie qu'elles ne soient plus admises sur ce tronçon, notamment parce que cela participerait à libérer de l'espace pour se promener, à le rendre plus sécuritaire et à mettre en valeur le site. À cet égard, huit usagers, tous des visiteurs, discutent également de la beauté de l'architecture et des paysages, que la piétonnisation présente sous une nouvelle perspective en permettant de circuler dans la rue. Certains usagers relèvent cependant le manque de places assises pour se poser sur le site, notamment pour y prendre une bouchée, positionnant l'offre en bancs et en tables comme un enjeu à surveiller pour la suite du projet. Enfin, onze usagers, dont un résident, évoquent également l'ambiance du site. Si certains évoquent la « vie » sur la rue, l'essentiel des propos souligne plutôt le calme des lieux, et ce, de façon généralement positive. Un usager relève quand même le contraste avec les autres années, estimant qu'il est « spécial de voir le Vieux-Port aussi vide. » (U6, 7 juillet)

---

usagers. La question portant spécifiquement sur leur perception des aménagements proposés (Question 9b) est également mobilisée de façon complémentaire pour venir nuancer ou enrichir le récit se dégageant de la question principale.

<sup>17</sup> Le récit des usagers présentés ici tiendra compte à la fois des répondants résidents et non-résidents. La perspective des premiers sera cependant mise en exergue à la section 5.3.5 (p. 147). Il a été décidé de laisser les participants résidant dans le secteur dans la présentation du récit afin d'obtenir un portrait plus global des avis formulés par les répondants. De plus, leurs poids au sein de l'échantillon est relativement limité. À cet égard, rappelons que 15 des 280 participants (5,36%) résident dans le Vieux-Montréal ou ses faubourgs.

### 5.3.2 L'implantation de *Los Trompos* : un vecteur d'appropriation et de questionnement

Vers la fin du mois de juillet, l'installation ludique *Los Trompos* vient s'implanter sur la chaussée, présentant huit installations réparties sur toute la zone (Figure 5.5, p. 148). Quelques paires de chaises Adirondack accompagnées de tables basses sont aussi installées sur la chaussée. Enfin, une série de bancs en bois et en fer forgé sont également déposés sur le palier supérieur du trottoir au sud de la rue.

Au cours du mois d'août, la chaussée se voit de plus en plus investie par les usagers. Les personnes statiques sont ainsi plus nombreuses, que ce soit en attente devant un commerce, au niveau des bancs, aux abords de *Los Trompos* (Figure 5.6i, p. 149) ou à proximité des artistes de rue performant depuis le trottoir en paliers, vis-à-vis la traverse piétonne. Quelques personnes en situation d'itinérance s'installent aussi aux abords de l'allée centrale. Les déplacements piétons semblent également s'ancrer davantage sur la chaussée et la bande pavée de l'esplanade (Figure 5.6ii, p. 149). Les trottoirs demeurent aussi mobilisés. À leur habitude, les cyclistes empruntent encore tous les corridors de circulation à leur disposition. On voit cependant davantage de cyclistes marcher à côté de leur vélo (Figure 5.6iii, p. 149). Bien qu'accentué, l'achalandage reste néanmoins relativement peu intense. L'ambiance demeure d'ailleurs plutôt calme, laissant entendre les voix des usagers. Avec la présence de *Los Trompos* qui attire les enfants ainsi que la présence ponctuelle d'artistes de rue, l'atmosphère semble cependant plus familiale. Par pointes d'affluence, un certain dynamisme se fait même ressentir.

De fait, *Los Trompos* dominent les récits des participants, dont 125 ont répondu à la question d'appréciation générale, incluant huit résidents du secteur. Ceux-ci dessinent



- A. Module *Los Trompos*;
- B. Chaises Adirondack;
- C. Banc en bois.

1. *Los Trompos* dans le secteur est;
2. Chaises Adirondack et table basse devant la place Jacques-Cartier;
3. Banc en bois sur le trottoir en paliers.



Figure 5.5 Phase 2 : L'implantation de *Los Trompos*

(Principe et photos issus de OMV, 2020; Fond de plan construit à partir de *Tree top\_png*, s.d.; Ville de Montréal, 2017-2019)



Figure 5.6 Phase 2 : Les principaux usages – i. Usagers statiques aux abords de *Los Trompos*; ii. Piétons circulant sur la chaussée; iii Piétons et cyclistes sur la chaussée, dont certains marchent à côté de leur vélo.

le portrait d'une rue conviviale, où il fait bon se promener, se poser et jouer. Trente participants dont un résident évoquent ainsi les installations ludiques. Quelques commentaires à leur égard s'avèrent un peu plus mitigés, jugeant qu'ils ne sont pas utiles, qu'ils entravent la circulation ou qu'ils ne sont pas appropriés en contexte pandémique. Autrement, *Los Trompos* sont surtout abordés de façon positive, notamment pour les couleurs qu'ils insufflent dans l'environnement et l'offre de jeux qu'ils constituent pour les enfants. À cet égard, certains trouvent les aménagements complémentaires, permettant à toute la famille d'y trouver son compte :

J'aime autant les chaises pour genre que les adultes puissent surveiller leurs enfants tourner dans les trucs. Ça aide les commerces aussi parce que les gens peuvent prendre une crème glacée et rester sur le coin, c'est beau, c'est agréable, on peut s'asseoir et lire, s'asseoir et discuter. (U175, 13 août)

La piétonnisation demeure aussi toujours fortement appréciée des usagers, dont la vaste majorité des 28 répondants (un résident) qui en discutent note l'espace gagné et la sécurité accrue pour circuler en tant que piétons. La présence des chaises Adirondack et des bancs est également appréciée des 22 usagers (un résident) qui soulignent leur présence. Quelques répondants soulignent cependant encore leur désir d'y voir

davantage de places assises. L'ambiance est aussi évoquée par 28 répondants, qui apprécient tour à tour le dynamisme des lieux, nourri par la présence de *Los Trompos*, ou leur tranquillité, notamment en raison de l'absence de touristes internationaux. Quelques usagers évoquent également l'ambiance inhérente au contexte historique des lieux. D'ailleurs, l'architecture et les paysages sont relevés par 18 usagers, parmi lesquels on ne compte aucun résident. Si cette thématique n'est pas proportionnellement moins prégnante lors de cette seconde phase de déploiement des aménagements<sup>18</sup>, elle n'apparaît désormais plus parmi les thématiques les plus abordées. Ceux qui en discutent évoquent la beauté du lieu, notamment avec son cadre bâti et son pavé. Quelques répondants estiment cependant que l'affichage jaune annonçant la zone cyclopiétonne nuit à ce cachet. Au contraire, les couleurs de *Los Trompos* ne semblent pas choquer le regard des usagers, voire sont appréciés de certains en raison du contraste qu'ils offrent avec l'environnement gris.

### 5.3.3 L'implantation des modules de bois : trop peu, trop tard

Cette troisième phase voit les chaises Adirondack retirées et remplacées par deux modules de bois comprenant des assises et des pergolas (Figure 5.7, p. 151). Ceux-ci sont posés l'un à côté de l'autre vis-à-vis la place Jacques-Cartier. Le brumisateur est également enlevé. À cet égard, un acteur politique indique que le mobilier urbain a été installé afin de favoriser une appropriation de l'espace par les usagers (AP3).

---

<sup>18</sup> Cette thématique est abordée par 14,4 % des répondants lors de cette seconde phase de déploiement des aménagements alors qu'elle avait été évoquée par 13,8 % des participants lors de la première phase.



#### PHASE 3

A. Module en bois

1. Module en bois et bac Versailles adjacent



#### PHASE 4

B. Marquage au sol de la traverse piétonne

2. Traverse piétonne entre la place Jacques-Cartier et le Vieux-Port



Figure 5.7 Phases 3 et 4 : L'implantation des modules de bois et le retrait de *Los Trompos*

(Principe et photos issus de OMV, 2020; Fond de plan construit à partir de *Tree top\_png*, s.d.; Ville de Montréal, 2017-2019)

Les usages observés tout au long du mois d'août se poursuivent. Les usagers semblent cependant être davantage en transit (Figure 5.8i). Les piétons profitent encore de la chaussée; les trottoirs restent fortement mobilisés (Figure 5.8ii), surtout lors de la seconde séance. On aperçoit également des usagers statiques au niveau des nouveaux modules de bois (Figure 5.8iii). L'ambiance demeure familiale et festive, alors que des artistes de rue offrent des performances.



Figure 5.8 Phase 3 : Les principaux usages – i. Plusieurs cyclistes en déplacement sur la chaussée; ii. Groupe de piétons marchant sur le trottoir à paliers; iii. Usagers assis sur un nouveau module de bois.

Alors que cette troisième phase de déploiement présente les aménagements dans leur version la plus consolidée, on voit se confirmer la représentation des usagers de la zone cyclopiétonne de la Commune comme un lieu à la fois de circulation et de séjour. Cela transparaît dans leurs propos à la question d'appréciation générale, répondue par 50 participants, desquels aucun résident. La thématique la plus abordée demeure ainsi l'installation *Los Trompos*, discutée par 17 usagers. Ceux-ci sont évoqués de façon positive par la très vaste majorité, sauf pour de rares usagers qui questionnent leur agencement avec le mobilier de bois ou leur légitimité en temps de pandémie. Du reste, les répondants affirment encore une fois apprécier leurs couleurs et l'offre de jeu pour les enfants. À cet égard, un participant met en lumière comment ce type d'aménagements permet également de prendre une pause avec les enfants, qui se

fatiguent parfois de marcher (U216, 5 septembre). Quelques usagers demandent d'ailleurs qu'il y ait davantage de telles installations ludiques. La piétonnisation est également évoquée par 11 usagers, dont la grande majorité apprécie la fermeture de la rue, voire aimerait la voir s'étendre. Encore une fois, l'espace qu'elle octroie au piéton, surtout en contexte de pandémie où la distanciation physique est de mise, est fortement apprécié. La rue est ainsi discutée comme un endroit agréable et sécuritaire pour marcher, même avec les enfants. En contrepartie, 11 répondants discutent également des espaces assis et particulièrement des nouveaux modules de bois. Ceux-ci sont notamment appréciés pour la distanciation qu'ils permettent entre les usagers et l'offre non marchande de bancs qu'ils représentent. Un répondant explique ainsi comment la présence de ces modules change la dynamique de la rue : « Bah, ils sont intéressants parce que justement ça devient un lieu où on peut se poser alors qu'avant, c'était juste un lieu de passage plutôt. » (U229, 12 septembre) Ce dernier évoque comment la présence des modules participent ainsi à le retenir sur le site. Certains usagers affirment d'ailleurs qu'ils souhaiteraient davantage de tels bancs. Du reste, la place de l'architecture et des paysages demeure essentiellement la même dans le récit des usagers, c'est-à-dire qu'elle occupe proportionnellement le même espace (6 répondants – 12 % des participants interrogés lors de cette phase) mais que d'autres thématiques émergent comme davantage prégnantes. Les répondants évoquent alors simplement la beauté de l'architecture, sans nécessairement la mettre en lien avec les autres aménagements proposés sur le site.

#### 5.3.4 Le retrait de *Los Trompos* : le retour du caractère historique et paysager du Vieux-Montréal

Quelques jours avant la démobilisation de la zone cyclopiétonne, *Los Trompos* sont retirés du site, ne laissant que les deux modules de bois, les bancs sur le trottoir sud et les bacs Versailles. Un marquage au sol délimitant la traverse piétonne fait également

son apparition (Figure 5.7, p. 151). Un professionnel de l'aménagement confirme par ailleurs que cette peinture a été posée en prévision de la réouverture de la rue à la circulation (PA2, employé municipal).

Lors de cette séance du 16 septembre, on peut constater des flux cyclistes constants mais peu intenses tant sur la chaussée que sur la bande pavée de l'esplanade de la Commune (Figure 5.9i). Les piétons, qui se font plutôt rares, circulent surtout sur les trottoirs (Figure 5.9ii). Quelques usagers statiques sont présents, notamment au niveau des modules de bois (Figure 5.9iii). L'ambiance est tranquille, et on entend un musicien jouer de l'accordéon depuis la place Jacques-Cartier.



Figure 5.9 i. Phase 4 : Les principaux usages – Quelques cyclistes roulant sur la chaussée; ii. Des piétons marchant sur le trottoir à paliers; iii. Usagers assis et étendus sur un module de bois.

Les thématiques évoquées dans les récits des 18 usagers (aucun résident) ayant répondu à la question d'appréciation lors de cette séance de transition s'avèrent cette fois-ci bien différentes. L'architecture et les paysages reviennent ainsi au premier plan des thématiques majeures, alors que six répondants discutent des bâtiments, du pavé, de l'affichage et de la vue comme éléments appréciés. Une nouvelle thématique, abordée par le même nombre de participants, émerge également: la végétation est évoquée positivement par six usagers. De fait, il ne reste que peu de mobilier urbain sur le site,

parmi lequel les bancs Versailles. Enfin, cinq répondants évoquent la question des espaces assis, dont quatre qui mentionnent apprécier les modules de bois. Le manque de places assises est pour sa part moins relevé que lors des séances précédentes. Leur intégration et leur apparence sont cependant questionnées par certains répondants, dont un qui les compare ainsi aux bancs plus traditionnels installés le long du trottoir, jugeant qu'on aurait dû mobiliser les mêmes matériaux pour qu'ils s'accordent mieux à leur environnement (U235). Du reste, la thématique la plus abordée par les usagers ne concerne en fait pas l'espace public : sept répondants préfèrent discuter des commerces.

#### **Les faits saillants du déploiement**

- Les aménagements de la zone cyclopiétonne ont été installés et ajustés graduellement, sur pratiquement toute la période d'activité du site. Cela s'explique notamment par les retards de livraison de certaines pièces ainsi que des opportunités saisies au passage, par exemple pour les chaises Adirondack et *Los Trompos*.
- Au fil du déploiement des aménagements, la chaussée s'est vue de plus en plus investie par les usagers, qui demeuraient initialement cantonnés aux trottoirs. La majorité de ceux-ci semblaient demeurer en circulation sur la chaussée, à pied ou à vélo, mais les bancs et l'installation ludique ont également été fortement mobilisés.
- La vaste majorité des répondants ont souligné apprécier l'absence de voitures, que ce soit pour des raisons de sécurité, d'appropriation de l'espace ou de mise en valeur du site. Certains évoquaient néanmoins les difficultés d'accessibilité et de circulation.

- *Los Trompos* ont dominé les récits des usagers durant leur période de déploiement, principalement en raison de l'offre de jeu et des couleurs qu'ils insufflaient. Cette installation marquante a d'ailleurs dilué la présence que pouvaient avoir l'architecture et le paysage dans les discours, qui n'étaient pas abordés par moins d'usagers, mais qui n'étaient plus nécessairement au cœur de leur propos.

### 5.3.5 La perspective des résidents

Si un portrait global des récits des usagers décliné par phase de déploiement des aménagements a été présenté, il convient de se pencher brièvement sur la perspective des résidents du Vieux-Montréal et de ses faubourgs. Des quinze résidents ayant répondu au questionnaire *in situ*, six ont été interrogés lors de la première phase de déploiement des aménagements (10 % des répondants durant cette phase), huit lors de la seconde (6,4 %) et un seul à la suite de la démobilisation de la zone cyclopiétonne (3,7 %). Cet échantillon n'est donc en aucun cas représentatif de l'ensemble des résidents ayant fréquenté le site et encore moins des résidents du secteur dans leur ensemble, dont certains ont peut-être évité le secteur. Il est néanmoins d'intérêt de faire ressortir leurs particularités au sein de notre échantillon de façon à évoquer certaines pistes d'analyse possibles. Du reste, une étude approfondie de la perception des résidents sur le projet de zone cyclopiétonne a été menée par l'équipe de l'OMV à l'été 2020 (Ananian *et al.*, 2020, septembre; Ananian *et al.*, 2020, octobre), en continuité d'un sondage réalisé en 2016.

Dans les faits, la perspective des résidents s'éloigne relativement peu de celle des autres répondants. La vaste majorité affirme apprécier l'absence de voitures sur la rue, notamment puisqu'elle participe à rendre la promenade agréable et sécuritaire. Un

répondant mentionne d'ailleurs qu'il aimerait voir de tels aménagements présents toute l'année (U57, 18 juillet) alors qu'un autre demande à ce qu'on fasse « mieux » et « plus » (U163, 12 août). Du reste, seuls deux d'entre eux remettent en question le parti d'aménagement, l'un en raison de ses effets sur la vitalité des restaurants avoisinants (U7, 7 juillet) et l'autre, de ses impacts sur ses propres déplacements automobiles (U139, 20 août). Deux usagers mentionnent finalement se sentir peu concernés par les aménagements, notamment *Los Trompos* qui s'adresseraient plutôt aux enfants, bien qu'ils les trouvent sympathiques (U108, 7 août; U139, 20 août).

#### 5.4 L'évaluation

Sont ici exposés les résultats relevant des réflexions des acteurs à la suite de l'intervention. Ceux-ci sont issus des entretiens semi-dirigés avec les acteurs politiques et de l'aménagement ainsi que des questionnaires aux usagers. Un retour sera cependant d'abord effectué sur l'unique collecte de données menée sur le terrain à la suite de la démobilitation du projet, soit la séance du 19 septembre. Elle mettra en lumière le retour marqué de l'automobile dans les récits des usagers. Puis, nous nous pencherons sur les critiques des acteurs à l'égard du projet pilote, notamment au regard de l'achalandage ainsi que de l'offre et l'intégration du mobilier urbain. Enfin, les perspectives pour la rue de la Commune et son réaménagement futur seront abordées. Nous présenterons avant tout les recommandations des usagers pour améliorer leur expérience sur le site. La fermeture de la rue, la cohabitation entre les cyclistes et les autres usagers tout comme la desserte en mobilier urbain sont alors au cœur de leurs suggestions. Nous discuterons finalement des réflexions des acteurs politiques et des aménagistes sur les leçons du projet et sur une nouvelle intervention sur le site, qui

devrait cette fois être réfléchi à une échelle plus vaste et en mobilisant les parties prenantes.

#### 5.4.1 Le retour à la situation initiale, mais un regard renouvelé sur l'espace

Nous proposons ici d'exposer brièvement les résultats associés à la collecte de données sur le terrain, deux jours après la démobilitation de la zone cyclopiétonne.

Le 19 septembre 2020, la rue est rouverte à la circulation automobile dans les deux sens depuis peu. Toutes les installations y sont retirées, à l'exception des bacs Versailles repositionnés de façon linéaire sur le palier inférieur du trottoir au sud de la chaussée (Figure 5.10, p. 159).

Lors de cette séance, les usages observés sont principalement constitués de flux. Sur la chaussée, des voitures passent régulièrement alors que des cyclistes s'y faufilent à l'occasion (Figure 5.11i, p. 160). Autrement, ils circulent essentiellement sur la bande pavée de l'esplanade de la Commune et sur le chemin de gravier. La circulation piétonne, éparse, se fait surtout au niveau du trottoir sud (Figure 5.11ii, p. 160). Quelques usagers statiques attendent en file devant certains commerces ou mangent une glace, assis sur les bancs de bois du trottoir sud (Figure 5.11iii, p. 160). L'ambiance est relativement tranquille, alors qu'on entend au loin un musicien jouant sur la place Jacques-Cartier, quelques bribes de conversation et les roues des voitures sur le pavé.



A. Bacs Versailles positionnés en file

1. Bacs Versailles alignés devant  
le marché Bonsecours



Figure 5.10 Démobilisation de la zone cyclopiétonne

(Principe et photos issus de OMV, 2020; Fond de plan construit à partir de *Tree top\_png*, s.d.; Ville de Montréal, 2017-2019)



Figure 5.11 Post-projet : Les principaux usages – i. Quelques cyclistes partageant la chaussée avec les voitures; ii. Des piétons marchant sur le trottoir à paliers; iii. Usagers assis sur un banc en bois sur le palier supérieur du trottoir sud.

Face à cette proposition d'aménagement – un quasi-retour à l'état initial de la rue –, les récits diversifiés des usagers témoignent de la prégnance de la voiture dans leur image de l'environnement. Chez les 27 usagers dont un résident ayant répondu au questionnaire cette journée-là, la présence des automobiles est ainsi la thématique la plus abordée, alors qu'elle est discutée par le tiers des répondants. Bien que certains soulignent le fait qu'il n'y a pas tant de voitures ou qu'elles ne roulent pas si vite, la plupart indiquent qu'ils préféreraient qu'il y ait moins, voire pas de circulation automobile. Un répondant estime en ce sens que cet usage ne convient pas à un lieu « très touristique et familial. » (U252) Huit répondants discutent également de l'architecture et des paysages, thématique prégnante dans les récits des usagers lors de cette séance. On souligne ainsi apprécier le cadre physico-spatial et notamment sa conservation. Enfin, la présence des autres usagers est aussi évoquée par sept répondants. L'avis des participants à ce sujet diverge cependant grandement, les uns en discutant d'un ton positif – soulignant l'animation qu'elle sous-tend ou on contraire la tranquillité en l'absence des foules habituelles –, les autres critiquant l'achalandage qu'ils jugent trop faible ou au contraire la présence trop intense d'usagers en temps de pandémie.

#### 5.4.2 Une expérimentation riche, des enjeux complexes, des effets mitigés

À la suite du démantèlement de la zone cyclopiétonne, les acteurs politiques et de l'aménagement discutent des succès et des failles de l'intervention menée à l'été 2020. D'emblée, un acteur politique rappelle les considérations réelles du projet, dans un contexte particulier : la distanciation physique, la mobilité active, la sécurité et la vitalité commerciale (AP2).

À cet égard, les acteurs mettent en évidence les forces et les retombées du projet. En amont, des acteurs tant politiques que professionnels estiment que le projet a avant tout permis d'expérimenter, avec succès ou non, des options d'aménagement, d'en tirer des leçons et de démontrer que ce type d'intervention est réaliste (PA1, employé municipal). Un collaborateur de l'équipe politique (AP1) estime ainsi que l'approche tactique était une bonne manière d'intervenir dans un milieu sensible puisque patrimonial.

Au-delà du test, le seul fait de proposer une intervention a permis de faire de la rue un enjeu : « Elle était invisible; là, on la redécouvre, on voit les opportunités. » (AP2, acteur de la sphère politique). La rue est donc, par l'intervention, soumise à la réflexion des professionnels et au regard des usagers, lui conférant une certaine importance sociale.

Le projet tactique permet également de mettre en lumière la complexité de certains enjeux, notamment la lisibilité du site au regard de la place du cycliste. Bien qu'on ait tenté de traiter la question du lien cyclable en proposant une piste cyclable sur rue et un espace partagé, on constate finalement que la proposition vient dans les faits ajouter une étape de plus dans une structure comprenant « quatre ou cinq environnements différents » (PA1, employé municipal). Le défi de la lisibilité de la zone cyclopiétonne est d'autant plus grand que les rues piétonnes et partagées, avec chacune leurs usages

et leur appellation, ont foisonné à Montréal à l'été 2020 (PA4, employé municipal). Malgré tout, un employé de la Société du Vieux-Port (PA5) estime tout de même avoir constaté des effets positifs de cette proposition sur l'utilisation de la bande pavée de l'esplanade de la Commune, selon lui moins mobilisée par les cyclistes. Il porte également l'espoir que ceux-ci auront dorénavant tendance à emprunter la rue pour circuler, malgré la démobilitation de la zone cyclopiétonne. Outre la question du lien cyclable, l'employé de la Société du Vieux-Port (P5) évoque également des retombées positives directes du projet sur l'expérience du lieu, la zone cyclopiétonne bonifiant le parcours piéton, permettant aux usagers d'accéder au site du Vieux-Port en toute sécurité et les encourageant à profiter des vues sur le Vieux-Port depuis la rue de la Commune, où ils pouvaient se poser.

En outre, la présence de *Los Trompos* sur le site est discutée comme un succès. Un employé du PQdS estime en ce sens que le choix de l'œuvre pour ce site a finalement été gagnant (PA7, employé du PQdS). Les acteurs municipaux confirment d'ailleurs que cette œuvre d'art est venue combler un certain vide sur le site alors que leur mobilier tardait à arriver. Un acteur politique souligne également l'offre récréative particulière que représentent ces installations dans le secteur, face à des activités essentiellement tarifées sur le site du Vieux-Port (AP2).

Les écueils du projet tel que discuté par les acteurs s'avèrent également révélateurs. Le mobilier urbain est évoqué par certains au regard de ses caractéristiques physiques et de ses effets sur l'appropriation du site. Un collaborateur de l'équipe politique explique ainsi les critiques reçues à propos du mobilier urbain, « un peu en décalage avec le caractère ancien des lieux. » (AP1) Il rappelle cependant que le mobilier urbain, si son intégration peut être remise en question, s'accordait finalement avec l'approche tactique mise de l'avant. Le mobilier est en outre discuté au regard de ses effets sur

l'appropriation et l'achalandage de la zone cyclopiétonne. Un autre acteur politique (AP2), qui admet que le déploiement si tardif des modules de bois constitue sa « grande déception » du projet, croit que la population aurait davantage embrassé le projet si les aménagements avaient été implantés sur le site plus rapidement. Celui-ci explique qu'ils avaient effectivement reçu le commentaire que le site semble plutôt vide de jour.

À cet égard, plusieurs acteurs jugent que l'achalandage sur le site n'était pas au rendez-vous. Ce même acteur politique local (AP2) indique ainsi qu'il aurait cru voir un achalandage plus grand alors que l'employé de la Société du Vieux-Port (PA5) estime celui-ci n'était pas suffisant pour justifier la fermeture de la rue. Il reconnaît cependant que le projet pilote de la Ville ait pu être chamboulé par l'absence des touristes. Ajoutons à cela l'absence des travailleurs, qui fréquentaient le quartier notamment sur l'heure du dîner et en fin de journée.

Un professionnel de la Ville souligne en ce sens tout le potentiel que ce projet pilote présentait, bien qu'il ne se soit pas traduit en un achalandage conséquent. Il parle ainsi d'un « geste vitrine [...] qui aurait rayonné à Montréal mais internationalement parce que vue la nature du public » (PA4, employé municipal). Avec le recul, un professionnel de l'aménagement (PA1, employé municipal) se questionne pour sa part sur la volonté même de faire de la rue de la Commune un lieu de destination que suppose cet achalandage, alors qu'il est cerné de pôles d'attraction comme la rue Notre-Dame, la place Jacques-Cartier ou le Vieux-Port. Il qualifie ainsi la rue de la Commune de « tout petit lieu » sur lequel « on veut faire des grandes choses avec des grandes ambitions » (PA1) interrogeant l'importance réelle de cet espace dans l'expérience globale du secteur et remettant en question la validité de la vision initialement développée.

En outre, l'employé de la Société du Vieux-Port de Montréal (PA5) met en évidence les impacts négatifs de la fermeture de la rue de la Commune à la circulation sur leurs propres activités et celles du Port de Montréal, alors que le Vieux-Port souhaite faire de sa promenade une zone entièrement piétonne. Prévoyant utiliser la rue de la Commune comme voie de circulation pour leurs véhicules de service, ils se voient alors obligés de prendre des détours d'une quinzaine de minutes, parfois parsemés d'embûches comme des sens uniques et des chantiers. Cela a ainsi constitué un enjeu majeur pour la Société du Vieux-Port tout au long du déploiement du projet.

Enfin, un autre défi du projet reconnu par certains acteurs politiques et de l'aménagement est un certain sentiment d'insécurité qui se serait instaurée sur le site et dans le secteur, alors que des rassemblements nocturnes ont pu s'y dérouler, qu'une présence accrue de personnes en situation d'itinérance a été constatée et que le quartier a connu une hausse des activités criminelles. Un acteur politique souligne en ce sens l'absence d'une « surveillance naturelle » des lieux, généralement nourrie par la présence des visiteurs. Le dilemme pour les acteurs municipaux était alors de générer de l'achalandage tout en assurant un respect de la distanciation (AP2, acteur de la sphère politique).

#### 5.4.3 Les perspectives d'avenir du site, entre l'intention et l'intervention

Afin de mettre en lumière les leçons tirées du projet pilote pour un éventuel réaménagement du site, nous proposons ici de nous intéresser aux récits des acteurs sur les perspectives pour le site. Nous présenterons d'abord les recommandations émises par les usagers questionnés au fil de l'été 2020. Nous nous pencherons ensuite sur les réflexions des acteurs politiques et de l'aménagement, recueillies dans les mois suivant la démobilisation.

#### 5.4.3.1 Les recommandations des usagers : prêts à investir les lieux

Cette section est basée sur la question finale du questionnaire aux usagers, qui portait sur leurs recommandations pour améliorer leur expérience sur le site. Sur les 280 répondants aux questionnaires, 200 formulent des recommandations, les autres ne sachant pas quoi répondre ou estimant que tout est satisfaisant. Parmi les recommandations recueillies, 123 évoquaient les aménagements ou l'apparence des lieux et 97, les activités et les usages du site.

Le principe premier du projet pilote – la fermeture de la rue à la circulation automobile – n'est évoqué que par 21 usagers. De ceux-ci, quatre expriment explicitement leur volonté de voir la rue rouverte à la circulation automobile. Du reste, les avis sont généralement positifs quant à la piétonnisation du site, alors qu'on juge que l'expérience s'en trouve améliorée. Quelques-uns expriment d'ailleurs qu'ils aimeraient ainsi voir la piétonnisation se poursuivre au-delà de l'été 2020. En outre, un commerçant du coin propose une solution mitoyenne, où la rue ne serait piétonne que la fin de semaine (U287, 19 septembre). Il rejoint ainsi l'avis de certains usagers qui ne se présentent pas d'emblée contre la piétonnisation, mais qui aimeraient voir l'accessibilité au site améliorée, notamment en facilitant le stationnement dans le secteur.

Du reste, les recommandations des usagers portent avant tout sur le mobilier urbain, que 38 répondants évoquent. On exprime essentiellement la volonté d'avoir plus d'aménagements et principalement de bancs sur le site. Selon certains usagers, cela permettrait de mieux profiter des lieux, soit pour observer le paysage ou prendre une bouchée. On discute également de l'ambiance et de l'animation, abordées par 32 usagers. On souhaite principalement insuffler « un peu de vie » (U13, 4 juillet) sur le

site. La musique et les artistes de rue sont particulièrement réclamés. Cela fait d'ailleurs écho au caractère culturel du lieu, que 16 usagers expriment vouloir être davantage mis de l'avant dans l'espace, que ce soit à travers des performances ou de l'art public. La présence des cyclistes et la question de la piste cyclable font également l'objet de suggestions par 30 usagers. Plusieurs estiment en effet que le fonctionnement du site n'est pas nécessairement clair, tant pour les cyclistes que les piétons, qui ne savent plus trop où circuler. Plusieurs répondants formulent en ce sens une série de recommandations pour faciliter cette cohabitation, telles que d'établir un sens à la circulation des piétons et des cyclistes ou de réserver un corridor à la circulation cycliste. Certains remettent même en question la cohabitation même entre cyclistes et piétons sur la rue. Enfin, l'absence d'un affichage clair est également relevée par 25 usagers, qui réclament principalement une signalisation pour diriger les cyclistes dans l'espace et expliquer le mode de fonctionnement de la zone cyclopiétonne. D'autres types d'affichage, notamment pour indiquer les points d'intérêt à proximité ou l'emplacement des stationnements, sont aussi proposés.

#### 5.4.3.2 Les réflexions des acteurs politiques et de l'aménagement : du bon parti d'aménagement à la bonne échelle d'intervention

En plus de revenir sur le projet réalisé, les acteurs tant politiques que de l'aménagement ont également discuté de l'avenir de la rue de la Commune, principalement pour le tronçon entre les rues Saint-Gabriel et Bonsecours, et de son traitement urbanistique. D'emblée, certains acteurs municipaux rappellent que la piétonnisation constitue un parti d'aménagement parmi d'autres et invitent à rester ouverts à d'autres alternatives. En ce sens, il convient maintenant de prendre le temps de discuter avec les parties prenantes, hors de l'urgence des impératifs sanitaires, comme le rappelle un acteur politique (AP2). Une nouvelle intervention poursuivrait néanmoins les mêmes objectifs, soit « la limitation du transit, la mise en valeur du patrimoine, l'apaisement, pis d'avoir

un lieu qui permet aussi une appropriation citoyenne et commerciale » (AP3, acteur de la sphère politique).

L'employé de la Société du Vieux-Port (P5) soutient pour sa part qu'une piétonnisation de la rue de la Commune lui conviendrait, advenant qu'une alternative soit réfléchie pour l'itinéraire de leurs véhicules de service. Une autre inquiétude demeure l'accessibilité du site à certains promoteurs qui empruntent l'entrée Jacques-Cartier pour livrer leurs équipements sur le site. La Société du Vieux-Port se montre cependant favorable à une telle intervention dans la mesure où elle participe à rediriger les cyclistes sur la rue plutôt que sur la bande pavée de l'esplanade de la Commune.

Du reste, peu importe la géométrie retenue pour l'espace, quelques acteurs politiques rappellent que d'éventuels aménagements permanents devraient tenir compte du cachet « ancien » des lieux (AP1) et de leur caractère patrimonial, notamment à travers un choix de matériaux judicieux.

Enfin, certains professionnels municipaux de l'aménagement prennent un pas de recul dans la réflexion sur cet espace, notamment par rapport à la problématique et à l'échelle d'intervention. À cet égard, ils positionnent la question du rapport au fleuve comme véritable enjeu sous-jacent à ce territoire, particulièrement dans un contexte où celui-ci se verra remodelé sur des fronts d'eau à proximité du Vieux-Montréal au cours des prochaines années<sup>19</sup>. Selon eux, il conviendrait en ce sens de travailler l'interface du quartier avec le fleuve, en considérant toute l'épaisseur du Vieux-Port. L'un des professionnels estime d'ailleurs que la rue de la Commune peut participer de ce rapport

---

<sup>19</sup> Pensons aux secteurs de la Pointe-du-Moulin, Bridge-Bonaventure et des Faubourgs qui font actuellement l'objet de planifications détaillées.

au fleuve, mais qu'elle demeure néanmoins « anecdotique » dans cette plus vaste problématique (PA1, employé municipal). Celui-ci évoque alors la réflexion même au cœur du présent mémoire, questionnant comment « se positionne la rue de la Commune [...] dans son emprise actuelle ou dans son emprise différente » et « comment on l'aménage » (PA1).

### **Les faits saillants de l'évaluation**

- La démobilitation des aménagements s'est fait sentir dans le récit des usagers, où l'automobile prend une place prégnante. La majorité d'entre eux souhaitent cependant qu'il y ait moins, voire pas de voitures sur le site.
- Les acteurs municipaux estiment que le projet de zone cyclopiétonne relevait d'une démarche pertinente qui a permis de tester des options d'aménagement et de remettre la rue de la Commune à l'avant-plan, sur un tronçon où elle constituait essentiellement un lieu de passage. Certains acteurs se questionnent cependant à savoir si les circonstances, avec un achalandage passablement réduit; l'échelle du projet, borné à la chaussée; et le parti d'aménagement, misant sur la cyclopiétonnisation, étaient les bons.
- Il semble néanmoins y avoir un consensus sur le fait que le tronçon Saint-Gabriel – Bonsecours puisse devenir autre chose qu'une voie de transit. Un éventuel réaménagement de ce segment devrait cependant considérer l'accessibilité du secteur et du site malgré une place réduite de l'automobile, le passage des véhicules de service du Vieux-Port, l'implantation d'une piste cyclable en site propre ou du moins d'un affichage explicitant le parcours du cycliste, l'intégration du mobilier urbain dans un contexte patrimonial et, de manière générale, une offre plus généreuse en mobilier et surtout en bancs.

## CHAPITRE VI

### DISCUSSION

Les résultats exposés au précédent chapitre brossent le portrait de la rue de la Commune entre les rues Saint-Gabriel et Bonsecours et de l'aménagement pilote qui y a été proposé à l'été 2020 à travers divers moments clés du projet. Il en ressort principalement que la zone cyclopiétonne a mis en lumière les enjeux et le potentiel d'un espace plutôt délaissé, qui s'était depuis peu à peu transformé en voie de contournement pour le quartier. S'il a permis de valider la pertinence d'une intervention sur ce site, il a cependant révélé la divergence des représentations à son endroit selon les acteurs interrogés, dessinant des tensions autour du rôle de la rue de la Commune dans son quartier. L'absence de consensus quant à l'image de la rue se reflète également dans la proposition d'aménagement, tiraillée entre différentes visions et fonctions, qui ne participe alors pas à en soumettre une image renouvelée qui soit forte. Le projet a néanmoins le mérite d'avoir mis en évidence l'ouverture des différentes parties prenantes à ce que la rue de la Commune voit sa vocation évoluer et ses aménagements, revisités.

Il convient maintenant de confronter ces résultats entre eux et à la littérature afin de mettre en lumière les contributions de ce mémoire à la réflexion sur le façonnement de l'image des franges du quartier historico-touristique. Pour ce faire, notre discussion sera divisée en deux sections, chacune abordant un de nos objectifs de recherche. Ceux-ci se détailleraient comme suit :

Objectif 1. Comprendre comment les logiques d'intervention sur l'espace public du quartier historico-touristique s'appliquent à ses franges

Objectif 2. Confronter les représentations des acteurs face à une intervention d'aménagement tactique sur une des franges du quartier historico-touristique

Nous reviendrons cependant sur ses objectifs en commençant par le second, d'autant plus lié au cas dont nous venons de traiter. À cet égard, rappelons que le second objectif se veut plus exploratoire. La discussion qui en découle s'organisera donc autour d'axes d'analyse construits à partir des résultats. Le premier implique pour sa part une validation des logiques d'intervention sur le quartier historico-touristique tel que discuté dans la littérature, mais sur un territoire relativement peu étudié. En ce sens, la structure de la discussion reprendra les différentes logiques identifiées dans notre revue de littérature.

#### 6.1 Les représentations des acteurs face à une intervention d'aménagement tactique sur la frange du quartier historico-touristique

Nos résultats mettent en évidence que la rue de la Commune, sur le tronçon étudié, ne semble pas porteuse d'une image fédératrice auprès des acteurs. Elle emprunte plutôt tour à tour aux caractéristiques et au caractère du Vieux-Montréal et du Vieux-Port, sans se positionner comme garante ni de l'un, ni de l'autre. À cet égard, le projet de zone cyclopiétonne n'apparaît pas proposer une identité forte à la rue, au sens où Rezvanpour et Bayat (2017) ou Hospers (2010) l'entendent, comme en témoigne la réflexion avortée sur l'image de la rue de la Commune comme esplanade en front de fleuve. Si le projet pilote ne parvient pas réellement à façonner l'image de la rue de la Commune, ce dont il sera plus amplement question à la prochaine section (6.2 Les logiques d'intervention sur la frange du quartier historico-touristique, p. 176), il permet

néanmoins de mettre en lumière les représentations des différents acteurs, alors que ceux-ci sont confrontés à une alternative d'aménagement sur le site.

Nous dégageons de ces résultats quatre tensions qui nous apparaissent constitutives des images que porte la rue aux abords de la place Jacques-Cartier et que vient moduler, le temps d'un été, une intervention tactique. Elles peuvent également nous éclairer sur les images que supporte la rue de la Commune plus largement, à l'exception peut-être de ses extrémités donnant sur des faubourgs à forte dominance résidentielle.

Ces tensions constituent à la fois des divergences entre les représentations des acteurs et entre leurs représentations et leurs interventions. Elles se construisent et s'expriment par ailleurs de manière complémentaire. Les prochaines pages viseront donc à les exposer, dans toutes leurs nuances.

#### 6.1.1 Le territoire de la frange

Une première tension s'exprime quant à la reconnaissance du territoire concerné par la frange ainsi qu'à son importance dans l'image du quartier. La frange qu'est la rue de la Commune est effectivement évoquée dans les documents de planification par rapport à la connexion du quartier avec le fleuve et ses secteurs limitrophes, dans une perspective de préservation de l'identité du quartier et de perméabilité du territoire. Or, cela se traduit par des lignes directrices particulièrement orientées vers les secteurs avoisinants, notamment en assurant les connexions physiques avec ceux-ci et en y commandant certaines balises de construction pour assurer l'intégration des bâtiments aux abords du quartier dans leur milieu d'insertion.

Cette propension à réfléchir la frange en se projetant vers les quartiers limitrophes se perçoit dès lors chez les acteurs municipaux également. Le fleuve constitue en ce sens

un ancrage important pour ceux-ci. Si un élu municipal positionne de façon équivalente la rue de la Commune comme « vitrine » à la fois sur le fleuve et sur le Vieux-Montréal (AP2, acteur de la sphère politique), le rapport au fleuve est évoqué de façon particulièrement centrale par certains professionnels de l'aménagement, que ce soit pour son rôle historique, pour ses vues ou pour l'accès aux berges. Un professionnel estime en ce sens que le territoire de réflexion devrait d'ailleurs s'étendre vers le fleuve, positionnant la rue de la Commune comme secondaire à cette échelle (AP1, acteur de la sphère politique).

Cette tendance se traduit également dans la vision initiale du projet, imaginé comme faisant partie d'une promenade au bord de l'eau. En contrepartie, la proposition d'aménagement vise cependant à rediriger le mouvement de piétons se dirigeant vers le Vieux-Port dans l'axe de la rue de la Commune, voire à les inciter se poser sur la zone cyclopiétonne quelques instants. On projette donc la rue de la Commune vers le fleuve tout en tentant de retenir les usagers sur le site, permettant en quelque sorte de justifier une intervention sur ce dernier. Cette volonté de rétention des usagers ne se transpose pas pour autant par une mise en valeur du site auquel on tente de les accrocher ni de son identité. L'identité spécifique du Vieux-Montréal et de la rue de la Commune semble en somme avoir été peu intégrée à la conception de l'intervention, que ce soit dans sa structure spatiale ou son mobilier urbain. Dans les faits, la proposition développée propose un scénario plus utilitaire que symbolique.

Au-delà des acteurs municipaux, les résultats mettent en lumière la représentation des autres intervenants de la rue de la Commune comme l'arrière-cour du Vieux-Port. Il est vrai, historiquement, que la rue de la Commune a joué le rôle de voie de service pour les activités du port (Courcier, 2002). Il apparaît cependant aujourd'hui qu'il n'en est pas si différent, alors que la Société du Vieux-Port-Port souhaite y reléguer les

déplacements véhiculaires à destination de son site dans l'objectif de piétonniser entièrement sa promenade. De même, le PQdS – qui visait initialement le Vieux-Port pour y implanter *Los Trompos* – a lui-même dû se replier sur la rue de la Commune face aux hésitations de la Société du Vieux-Port. Or, de n'aborder la rue de la Commune que pour sa fonction de voie de service revient à faire une lecture sélective de l'histoire des lieux, alors qu'elle constitue également le front de fleuve original du Vieux-Montréal, avant que la construction des jetées à partir des années 1830 ne vienne former le site du Vieux-Port (Courcier, 2002). Sur le plan conceptuel, la relation qu'entretient le Vieux-Port avec la rue de la Commune pourrait être potentiellement porteuse pour sa propre image.

Enfin, les usagers évoquent principalement le Vieux-Port, et ce, pour discuter de leur présence sur le site. Le Vieux-Montréal est également relevé par certains, particulièrement lorsque les usagers sont invités à commenter ce qu'ils apprécient de leur environnement. La rue de la Commune est pour sa part nommée plus spécifiquement à quelques reprises, surtout lorsque les usagers émettent des recommandations pour améliorer leur expérience. Enfin, le fleuve est discuté par une poignée d'usagers seulement, qui soulignent apprécier sa proximité. Le territoire de réflexion des usagers, s'ils se recourent à celui des autres acteurs quant à la prégnance du Vieux-Port, semble donc ne pas réellement s'étendre vers le fleuve, relativement peu visible depuis la zone cyclopiétonne.

Le tronçon étudié de la rue de la Commune apparaît ainsi s'élançant, selon ce que révèlent les représentations des divers acteurs, vers le fleuve ou du moins vers le Vieux-Port. On discute cependant finalement assez peu du quartier historique même, dont elle est pourtant une frange constitutive. Ironiquement, alors que la rue de la Commune tend à s'y projeter, il semble que le Vieux-Port y fasse essentiellement dos. Comme

Courcier (2002) le soulignait, la faiblesse de la frange pose alors le risque que la rue ne soit symboliquement absorbée par le secteur attractif du Vieux-Port et qu'elle ne puisse jouer pleinement son rôle de porte d'entrée sur le cœur historique de Montréal. Du reste, malgré une certaine concordance des représentations des acteurs dans ce mouvement vers l'eau, le fleuve ne semble pas porter la même charge symbolique pour chacun d'entre eux. Cela soulève dès lors des enjeux en termes de cohérence de la vision et des aménagements. Même si les acteurs municipaux positionnent le rapport au fleuve comme essentiel, il existe un risque réel que ce lien entre la rue de la Commune et son front fluvial ne demeure que conceptuel si, d'une part, le Vieux-Port ne révisé pas sa lecture et son approche face à la rue de la Commune et que, d'autre part, les interventions d'aménagement sur la rue de la Commune continuent à se réaliser à l'intérieur des seules limites administratives de la Ville. Le territoire de projet – pour servir à la fois la rue de la Commune en tant que frange du quartier historique et son rapport au fleuve – devrait ainsi dépasser les délimitations administratives contraignant l'intervention des acteurs de l'aménagement (Ananian *et al.*, 2021), ce à quoi appelle d'ailleurs l'un des professionnels de l'aménagement interrogés (PA1, employé municipal). Autrement, face à des propositions d'aménagement qui s'enlisent dans les limites administratives du territoire, il apparaît peu probable que les usagers de la rue de la Commune puissent prendre la pleine mesure du rôle historique, social et paysager que joue le fleuve pour le Vieux-Montréal, voire pour la ville, tout comme des liens uniques qui ont pu unir la rue de la Commune au front fluvial par le passé.

### 6.1.2 Le caractère de la frange

La rue de la Commune se trouve également tiraillée entre le caractère d'une part historique et patrimonial et d'autre part récréotouristique de son environnement, tout particulièrement vis-à-vis les quais de l'Horloge et Jacques-Cartier. Il s'agit de

fonctions largement associées au Vieux-Montréal dans les documents de planification et relayées à leur tour par les acteurs municipaux interrogés. Le caractère plus particulièrement récréotouristique du Vieux-Port est également souligné tant par le PLD (2020) que l'employé de la Société du Vieux-Port ayant participé aux entretiens (PA5). La rue de la Commune, à l'interface de ces deux secteurs, doit ainsi conjuguer avec leurs caractères distincts tout en s'assurant de préserver l'identité du quartier historique. C'est en ce sens qu'un professionnel de l'aménagement qualifie la rue de la Commune d'un « entre-deux » (PA1, employé municipal).

Dans le cadre des aménagements proposés à l'été 2020, il a été spécifié précédemment que la vision originale du projet tendait à projeter la rue de la Commune vers le Vieux-Port et le fleuve. En réalité, avec l'implantation de l'œuvre interactive *Los Trompos*, il conviendrait plutôt de dire que le caractère récréatif de l'est du Vieux-Port s'est en quelque sorte étendu sur la rue de la Commune. Certes, l'initiative n'était pas menée par la Société du Vieux-Port. L'implantation de l'œuvre d'art interactive sur la rue de la Commune résulte cependant d'une impossibilité de les installer sur le site du Vieux-Port. La rue de la Commune se présente ainsi, pour le PQdS, comme une extension du Vieux-Port. Le projet de zone cyclopiétonne s'ancrait donc dans un cadre historique et patrimonial en mobilisant des codes associés à la fois au vieux quartier, notamment les bacs Versailles, et au front de fleuve récréatif, comme *Los Trompos*. À cela s'est également ajouté du mobilier présentant plutôt les caractéristiques physiques de l'approche tactique, notamment les deux modules d'assises et l'affichage coloré.

L'intégration de ces différents caractères sur le plan de l'aménagement est évoquée par certains acteurs politiques, qui expliquent le contraste parfois décrié entre le mobilier et le milieu d'insertion par la démarche tactique mobilisée. Cela s'inscrit pourtant à l'encontre des lignes directrices du PPMV (2013) concernant les interventions

d'aménagement sur le domaine public. Ce contraste est par ailleurs relativement peu discuté par les usagers. Les quelques répondants y faisant écho mentionnent tour à tour qu'ils apprécient cette apposition étonnante ou qu'ils estiment que le mobilier jure avec l'environnement.

Au-delà de la manifestation visuelle de ces caractères, ceux-ci commandent également des usages et des ambiances. À cet égard, il semble y avoir un consensus positif quant à la proposition d'aménagement déployée à l'été 2020. L'offre récréative proposée sur la zone cyclopiétonne est ainsi soulignée positivement par la majorité des acteurs. Des acteurs tant politiques que de l'aménagement rappellent ainsi l'effet positif de ces installations sur l'appropriation du site par les usagers tout comme l'offre récréative non tarifée qu'elle représente. Les usagers relèvent également l'opportunité de jeu en ville qu'offrent *Los Trompos*, tout particulièrement pour les enfants.

En outre, il apparaît que – bien que le caractère ludique insufflé à la rue de la Commune dans le cadre du projet pilote semble avoir été bien accueilli – celui-ci a pu entamer la prégnance du caractère historique et patrimonial du quartier dans les représentations des usagers telles que construites *in situ*. En effet, la présence de *Los Trompos* a vraisemblablement canalisé les récits des usagers. Après leur implantation à la fin du mois de juillet, ceux-ci sont ainsi systématiquement évoqués davantage que le Vieux-Montréal, son cachet et ses paysages. Alors qu'on commence la démobilitation des aménagements à la moitié du mois de septembre, le cadre du Vieux-Montréal reprend alors ses droits et domine davantage les récits des usagers, qui évoquent la beauté de l'architecture et des paysages.

La tension autour du caractère des lieux semble ainsi reconnue dans les documents de planification et par les acteurs municipaux, mais finalement peu traitée comme un enjeu

en soi dans le cadre du projet pilote de zone cyclopiétonne. On se retrouve plutôt – sans que cela ait été réfléchi par l'équipe de projet de l'Arrondissement comme tel – avec une rencontre des caractères distincts du Vieux-Montréal et du Vieux-Port sur la rue de la Commune. La présence marquante de *Los Trompos*, au lieu de s'intégrer au cadre du Vieux-Montréal, vient plutôt le supplanter dans les représentations des usagers telles que construites à partir de l'expérience directe du lieu. L'œuvre ayant été implantée de façon temporaire, il semble cependant que cet effet ne soit pas pérenne, alors *Los Trompos* ne sont pas venus teinter le récit des usagers à la suite de leur démobilité. Le projet pilote aura cependant permis de mettre en lumière les conséquences que peuvent avoir certains choix d'aménagement – même si temporaires et relativement peu structurants – sur l'image de la rue. Cela laisse dès lors présager que celle-ci s'avère probablement peu marquante pour ses observateurs. L'expérience de l'été 2020 met ainsi en lumière un point d'attention pour la conception d'un éventuel réaménagement de la rue : elle invite à se questionner sur le caractère que l'on souhaite réellement y mettre de l'avant, que ce soit pour marquer l'appartenance de la rue au quartier historique ou l'inscrire dans l'offre récréotouristique que propose le Vieux-Port.

### 6.1.3 La vocation de la frange

Une troisième tension se dessine au niveau des représentations des acteurs quant à la vocation de la rue, aujourd'hui un espace essentiellement utilitaire. En effet, la rue de la Commune est présentée d'emblée tant par les acteurs politiques que de l'aménagement comme une rue d'abord de transit. Ce qui est source de tension est alors plutôt leur vision de ce que *devrait* être la rue de la Commune.

Les acteurs municipaux insistent ainsi pour souligner que, à la hauteur de la place Jacques-Cartier du moins, la rue de la Commune doit être repositionnée, par son

importance historique, sociale et paysagère, comme autre chose qu'une voie fonctionnelle pour les navetteurs. En ce sens, le projet de zone cyclopiétonne contribue à matérialiser cette ambition et à soumettre ce possible aux autres acteurs du secteur, incluant ses usagers. Au-delà de la vision initiale des acteurs municipaux pour ce projet, rappelons que le traitement réservé à la rue de la Commune à l'été 2020 a été modulé par les considérations techniques qu'a pu faire émerger la crise sanitaire. En ce sens, bien que l'objectif fût de transformer, le temps de quelques mois, un espace utilitaire de transit en un lieu de déambulation et de séjour, la concrétisation et l'évaluation du projet se sont plutôt joués au regard des enjeux de santé, de mobilité et de vitalité commerciale que de l'expérience du site, affectée par l'absence de son habituel flot de touristes et de travailleurs.

Les autres intervenants concernés par le site semblent pour leur part concevoir la rue de la Commune comme un espace fonctionnel avant tout, bien qu'ils y reconnaissent en somme d'autres valeurs. Dans le cas du Vieux-Port, il est vrai que la rue de la Commune constitue une voie de service pour ses activités depuis même ses années industrielles. Cette vision semble cependant toujours prégnante aujourd'hui, alors que la rue de la Commune joue à la fois le rôle de voie d'accès pour les automobilistes tentant de gagner les stationnements du Vieux-Port et de voie de service pour les camions de livraison et les véhicules de service du Vieux-Port. Cette représentation fonctionnelle de la rue de la Commune se présente également dans cette volonté d'y faire dévier les flux que la Société du Vieux-Port ne souhaite pas accommoder sur son territoire. Ainsi en est-il des véhicules de service, mais également des cyclistes au niveau de l'esplanade de la Commune, entre les rues Saint-Gabriel et Bonsecours. D'un autre côté, l'employé de la Société du Vieux-Port (PA5) reconnaît la contribution de la fermeture de la rue de la Commune à l'expérience piétonne des usagers dans le secteur. Le projet pilote de zone cyclopiétonne, qui vise à repositionner la rue de la Commune

comme espace pertinent en soi, remet dès lors en question la vision utilitaire du Vieux-Port sur cet espace, lui mettant en lumière le potentiel d'une telle proposition pour ses propres activités.

Dans le cas du PQdS, cette approche instrumentale du lieu semble également primer, alors qu'on comprend que le choix du site s'est notamment fait en raison d'exigences techniques pour l'implantation de *Los Trompos*, notamment la contrainte d'espace pour cette vaste installation. D'autres considérations sont cependant évoquées, notamment la nature touristique des lieux qui coïncidait bien avec l'aspect ludique et interactif de l'œuvre. À cet égard, rappelons tout de même que le souhait premier du PQdS était d'ancrer cette installation dans le Vieux-Port. La zone cyclopiétonne de la Commune s'est ainsi présentée comme une solution de rechange permettant d'accommoder les installations, faisant valoir d'autant plus la vision utilitaire qu'on a pu poser sur ce lieu.

Les usagers, finalement, explorent relativement peu cette tension dans leur récit. Si la rue est notamment mobilisée dans une perspective de transit par les cyclistes, plusieurs usagers décident aussi de s'y attarder un peu à la vue des installations. À l'exception des quelques-uns qui affirment souhaiter une réouverture complète de la rue pour faciliter l'accessibilité au quartier, la nature utilitaire ressort du reste assez peu des propos des répondants. Il faut souligner à cet égard que la vaste majorité des répondants disent fréquenter le site dans une perspective de plaisance, notamment pour se promener, visiter ou prendre une bouchée. D'ailleurs, nous interrogeons essentiellement des gens à pied ou statiques, moins propices donc à être en déplacement de transit. En ce sens, les usagers interrogés, incluant les résidents, expriment majoritairement une ouverture à ce que la rue de la Commune ne soit pas qu'un lien véhiculaire ou un lieu de passage. Nous creuserons cette question à la prochaine section.

Il semble ainsi que les représentations des acteurs varient quant à la nature utilitaire du lieu. Les acteurs municipaux, d'un côté, souhaiteraient que la rue de la Commune ne soit pas que fonctionnelle, afin de freiner les nuisances liées au transit automobile et d'y favoriser une expérience qui soit à la hauteur du Vieux-Montréal. Ceux-ci sont cependant rattrapés par les impératifs de la crise sanitaire, ramenant l'intervention pilote menée à l'été 2020 à des considérations plutôt techniques. Les autres intervenants, de l'autre côté, proposent d'emblée une vision plus instrumentale de la rue de la Commune, qui participe au déroulement de leurs activités sur un territoire élargi. Le projet de la zone cyclopiétonne les amène cependant à constater la valeur de la rue de la Commune dans l'expérience plus globale du secteur. Le projet pilote aura ainsi permis, à travers une proposition d'aménagement temporaire, un rapprochement des perspectives des différents acteurs quant à la vocation de la rue. Il semble en ce sens y avoir une ouverture de tous, dont les usagers interrogés au premier chef, d'explorer cette vision renouvelée de la rue de la Commune, aux abords de la place Jacques-Cartier du moins.

#### 6.1.4 L'usage de la frange

Dans la même lignée, on retrouve également une tension quant à l'usage du lieu, tiraillé entre la circulation et le séjour. Le projet de la zone cyclopiétonne, s'il visait à retirer le transit automobile de la rue de la Commune entre les rues Saint-Gabriel et Bonsecours, ne remettait pas pour autant la nature de lieu de circulation de cet espace. On réfléchit plutôt cette fonction à un autre rythme, en facilitant le transit et la promenade à vélo tout comme la déambulation piétonne. On souhaite cependant conjuguer cette fonction à des activités plus statiques, où les usagers seraient invités à se poser dans le « point de focalisation » (PA1, employé municipal) que deviendrait la zone cyclopiétonne. En ce sens, le mobilier urbain et particulièrement les installations

ludiques *Los Trompos* constituent des dispositifs de rétention majeurs, venant « [casser] la linéarité » (PA7, employé du PQdS) de la rue et invitant les passants à s’y attarder.

La perspective du Vieux-Port s’en approche également. Bien qu’il souhaiterait utiliser la rue de la Commune comme voie de service, le Vieux-Port reconnaît que les aménagements proposés à l’été 2020 facilitent à la fois l’accès sécuritaire des piétons à son site et la possibilité de s’y poser pour profiter de la vue sur celui-ci. En ce sens, l’expérience du secteur comme entendu par le Vieux-Port combine à la fois la déambulation et la rétention des usagers sur la rue de la Commune.

Cette double fonction du lieu semble donc souhaitée par les différents intervenants de la rue de la Commune. Si un usager mentionne explicitement cette tension, précisant que le mobilier urbain permet de transformer la zone cyclopiétonne d’un lieu de passage à un lieu où l’on peut véritablement se poser, il n’en demeure cependant pas moins que la rue de la Commune, même sur le tronçon cyclopiétonnisé, semble être restée essentiellement une voie de circulation à l’été 2020. Malgré une rétention des usagers grandement encouragée par la présence de *Los Trompos*, l’achalandage – bien que plus faible que les autres années – est surtout nourri par les piétons, particulièrement à la jonction de la rue avec la place Jacques-Cartier et l’allée du Vieux-Port, et par les cyclistes en déplacement sur toutes les strates du site (chaussée, trottoir, bande pavée, chemin de gravier). Les usagers interrogés semblent cependant disposés à ce que la rue de la Commune, au niveau du site d’intervention, ne constitue pas qu’un lieu de passage. Plusieurs en appellent ainsi à ce qu’on y retrouve plus d’aménagements, et notamment plus de places assises pour s’y poser. Cependant, la cohabitation de ces usages de transit et de séjour soulève des questions chez certains répondants, qui estiment problématique la rencontre des cyclistes, des piétons et des enfants qui jouent sur un même site et qui demandent donc une révision des aménagements en ce sens.

Cette dernière tension entre lieu de passage et lieu de convergence montre essentiellement une volonté de tous les acteurs de mieux arrimer les deux fonctions au sein de cet espace (OMV, 2020). La plus-value de pouvoir profiter de la rue de la Commune de façon statique sur ce tronçon est ainsi reconnue, que ce soit pour se reposer, jouer, prendre une bouchée ou apprécier les paysages. La fonction de circulation n'est pas pour autant remise en question, si ce n'est la nature des modes de transport admissibles (piétons, cyclistes, autobus, voitures) et leur mode de cohabitation (espaces désignés ou espace partagé). Le défi est en ce sens de réfléchir un aménagement qui permette à la fois de concilier les activités de circulation et de séjour et d'accommoder différents modes de déplacement sur le site.

#### 6.1.5 Des représentations en tension au service d'une image multidimensionnelle

Quatre tensions, mises en lumière par les discours des acteurs, ont ici été dépeintes afin de montrer la complexité des représentations que porte en elle une rue à la frange d'un quartier emblématique comme le Vieux-Montréal et aux abords d'un secteur attractif comme le Vieux-Port. Il a principalement été montré que l'image de la rue de la Commune demeure, pour le segment étudié du moins, encore en construction et que, dès lors, elle emprunte tour à tour les attributs du Vieux-Montréal et du Vieux-Port, notamment leurs codes visuels, leurs usages et leur ambiance. On constate également que la rue de la Commune se trouve tiraillée quant à son ancrage territorial, jouant à la fois le rôle d'ancien bord de fleuve, de front bâti à la frange du quartier historique et de voie de service et d'accès au Vieux-Port. En outre, la zone cyclopiétonne met cependant en lumière le potentiel de la rue pour en faire autre chose qu'un lieu fonctionnel où les usagers ne font que passer.

Sur le plan empirique, ces tensions brossent un portrait riche de la rue de la Commune, à même d'informer notamment les autorités responsables de la planification et de l'aménagement de la rue quant au milieu d'intervention et à ses enjeux en termes d'image. Il convient en ce sens de ne pas considérer les tensions proposées ici comme des sources de conflit. Si elles traduisent certaines divergences dans les représentations des acteurs à l'endroit de la rue de la Commune et plus spécifiquement de la portion étudiée dans le cadre de ce mémoire, elles constituent néanmoins un matériau notable pour réfléchir cet espace comme complexe, unique et éminemment urbain. Un traitement conséquent de ces tensions peut dès lors contribuer à façonner une image multidimensionnelle de cette frange du quartier, à la fois gardienne du caractère du Vieux-Montréal et ouverte vers le Vieux-Port et le fleuve, permettant d'éviter une certaine réduction narrative des lieux (Vlès, 2011; Vlès *et al.*, 2005). Un risque de détachement de cette frange du quartier, aspirée par le Vieux-Port et son développement, doit néanmoins être considéré selon Courcier (2002). L'image que nous avons dépeinte de la rue de la Commune aux abords de la place Jacques-Cartier met en lumière certains points d'attention à cet égard. Elle démontre ainsi que les acteurs municipaux mêmes tendent en fait à projeter cette frange vers le Vieux-Port et le fleuve, alors que la Société du Vieux-Port ne semble pas activement chercher à la traiter comme une part constitutive de son site. Pour autant, l'image du Vieux-Port semble plus prégnante que celle de la rue de la Commune – marquée par le caractère ludique de sa portion est –, et ses attributs tendent donc à déborder sur cette frange. Cette dynamique particulière est ainsi à repenser lors d'un éventuel réaménagement de la rue afin qu'elle puisse servir le Vieux-Montréal tout autant que son front de fleuve.

Au niveau théorique, la contribution de ce mémoire se décline en trois pans. D'abord, si les tensions présentées sont tirées de notre analyse du cas spécifique du site de la zone cyclopiétonne, nous posons l'hypothèse qu'elles rejoignent, partiellement du

moins, d'autres tronçons de la rue de la Commune, principalement entre les rues McGill et Berri qui en constitue le cœur historique et touristique. D'ailleurs, les quatre tensions identifiées étaient déjà évoquées de manière plus générale pour la rue de la Commune dans les documents de planification ou par les acteurs interrogés avant d'être appliquées spécifiquement au segment entre les rues Saint-Gabriel et Bonsecours. On connaît en outre les mêmes enjeux de fragmentation territoriale et administrative sur l'ensemble de la rue de la Commune. De plus, on y retrouve certains artefacts des identités respectives du Vieux-Montréal et du Vieux-Port qui pourraient tendre à nourrir ces tensions. Pensons notamment, du côté du Vieux-Montréal, au musée Pointe-à-Callières, à l'ancien édifice de la Douane de Montréal et à la place Royale, situés entre le grand stationnement du quai King-Edward et la gare maritime du quai Alexandra, deux générateurs de flux importants. Nous soulevons également l'hypothèse que ces quatre tensions puissent émerger de façon plus ou moins intense dans l'image d'autres franges de quartiers historico-touristiques donnant sur un front d'eau. En effet, les discours des acteurs ayant permis de déterminer sur le plan empirique ce portrait des tensions définissant l'image de ce tronçon de la rue de la Commune sont finalement appuyés sur des caractéristiques partagées avec d'autres franges similaires. Notons à cet effet l'ancrage majeur que constitue le fleuve, la présence d'un front d'eau accueillant des activités récréotouristiques (Ashworth et Tunbridge, 1990/2001) et la présence constitutive d'une *rue* au cœur de cet espace. Il s'agit en ce sens de pistes d'analyse potentielles pour étudier l'image d'autres franges de ce type. Du reste, bien que les tensions identifiées ne puissent s'appliquer d'emblée aux autres franges du quartier historico-touristique, elles invitent à réfléchir leur image à leur tour à partir des tiraillements qui peuvent en être constitutifs. Cette approche apparaît en effet productive pour aborder de front la problématique de la rétention de l'identité du quartier historique telle que mise en lumière par Courcier (2002).

Puis, les résultats de cette étude des représentations des acteurs nous permettent également d'effectuer un retour sur le concept au cœur de ce mémoire : l'imagibilité. Si plusieurs auteurs critiquent l'imagibilité et la lisibilité comme qualités prescriptives du « good urban design » (Kaplan et Kaplan, 1982, dans Carmona *et al.*, 2010; Rapoport, 1977; Stevens, 2006; Taylor, 2009), nous estimons que l'imagibilité demeure néanmoins un concept pertinent au plan analytique, particulièrement pour l'étude de quartiers historiques (Silva, 2009). La mobilisation de l'imagibilité comme concept analytique permet en effet de mettre en évidence les attributs constitutifs de cette image tout comme les enjeux qui en découlent. Ces représentations sont ici présentées sous forme de tensions dans l'objectif non pas de créer un environnement nécessairement plus « imageable », mais de démontrer toute la richesse et les enjeux de l'image de la Commune, encore en construction. Ceux-ci n'ont cependant pu émerger que grâce à l'adoption de la grille analytique étoffée que propose Silva (2009, 2011) pour le concept d'imagibilité. Le concept d'imagibilité avait en effet été favorisé à celui de lisibilité, ce dernier étant considéré comme une lunette que partielle sur les représentations des observateurs (Hospers, 2010; Zmudzinska-Nowak, 2003). Nos résultats attestent de la pertinence d'un tel cadrage conceptuel, permettant de considérer à la fois les dimensions perceptuelles et symboliques de l'espace (Silva, 2009, 2011). Il amène en effet à constituer un portrait nettement plus complet de l'image des lieux, en offrant une prise sur des attributs intangibles qui participent à cette image. Dans le cas du Vieux-Montréal, pensons notamment à la prégnance de l'ambiance dans les récits des usagers, dont il n'est cependant possible de témoigner qu'en élargissant la dimension physique pour tenir compte du perceptuel de façon plus globale tel que Silva (2009) le propose. Soulignons également la dimension symbolique de l'image, que les acteurs politiques et de l'aménagement interrogés mettent particulièrement de l'avant en discutant de l'importance sociale des lieux. Cela

rejoint ainsi la perspective de certains auteurs qui estiment que les significations représentent dans les faits les composantes les plus déterminantes de l'imagibilité (Knox et Pinch, 2000, dans Carmona *et al.*, 2010; Damayanti et Kossak, 2016; Silva, 2009). En outre, mobiliser un tel concept holistique comme l'imagibilité s'est avéré pertinent pour dégager des tensions autour des représentations, qui autrement seraient restées dissimulées. Ainsi, dans notre cas d'étude, la seule considération des attributs physiques aurait évacué ce qui s'avère finalement au cœur de l'image complexe que présente la rue de la Commune : ces décalages observés entre les acteurs et avec leurs interventions dans l'espace quant au rôle de la rue de la Commune au sein de son territoire. Ainsi, le choix du concept d'imagibilité se présente comme particulièrement judicieux pour étudier des espaces tirillés, tant sur le plan spatial que symbolique, entre différents ancrages territoriaux.

Enfin, ce portrait des représentations portées sur la rue de la Commune articulé autour de tensions nous amène à reconsidérer la même notion de frange, que nous avons proposée dans notre problématique pour aborder ces espaces périphériques. Celle-ci avait été choisie au regard de sa mobilisation dans des documents de planification et de conception du secteur, de l'épaisseur qu'elle traduisait (Bonin *et al.*, 2015) et du fait que nous pouvions lui définir un ancrage, soit le quartier historico-touristique dans ce cas-ci. Cette notion aura été utile pour mettre en lumière la propension des acteurs municipaux à projeter dans les faits cette frange vers le front de fleuve, faisant pratiquement dos au quartier auquel elle se rattache. Elle apparaît dès lors pertinente pour étudier l'enjeu premier de la préservation de l'identité du quartier historique puisqu'elle permet de mettre en lumière comment elle s'y raccorde. En ce sens, la notion de frange se recoupait bien avec le concept d'image, au cœur de ce mémoire. Il nous semble cependant, avec le recul de cette étude, qu'elle ne permet pas de traiter de cette image dans toute sa complexité alors que, comme les représentations en tension

détaillées précédemment le montrent, celle-ci peut – par le positionnement intermédiaire de cet espace liminaire – puiser des attributs à la fois du quartier historico-touristique et des secteurs avoisinants, particulièrement si ceux-ci présentent une image forte et attractive. Nous estimons donc que d'éventuelles études sur ces espaces liminaux devraient plus avant explorer la figure de l'interface pour enrichir l'analyse de ces franges, une perspective nourrie par les travaux de l'OMV (Ananian *et al.*, 2021). Cela permettrait d'approfondir notre compréhension de comment les acteurs des secteurs avoisinants se conçoivent à leur tour ces espaces à leur périphérie. Concernant la frange donnant sur les fronts d'eau, et plus spécifiquement dans les cas où le territoire connaît un morcellement administratif (Ananian *et al.*, 2021), nous posons ainsi l'hypothèse que l'intensité de l'intention connaît un déséquilibre entre les acteurs responsables du quartier historico-touristique et ceux responsables du front d'eau. La figure de l'interface permettrait cependant de confirmer cette hypothèse et d'en voir la validité pour les autres pans du quartier historico-touristique.

## 6.2 Les logiques d'intervention sur la frange du quartier historico-touristique

Nos résultats de recherche démontrent que l'intervention menée sur la rue de la Commune à l'été 2020, par sa nature « pilote » et par sa volonté de faire de la rue un lieu d'appropriation, s'inscrit directement dans les paradigmes d'aménagement actuels. Il mobilise ainsi les codes de l'urbanisme tactique afin de générer un espace d'intérêt (Lew, 2017). Pour autant, il ne semble pas qu'une réflexion sur l'image de la rue de la Commune ait véritablement été menée. La vision du projet « vitrine » tel qu'initialement réfléchi posait les bases d'un récit qu'on souhaitait proposer aux usagers. Celui-ci se détachait cependant du quartier dont il représente la frange, plongeant plutôt, conceptuellement, vers le Vieux-Port et le fleuve. Ce scénario s'est

cependant vu renversé par les impératifs de la crise sanitaire, déplaçant les logiques d'intervention sur l'espace public vers des considérations plus techniques.

Nous nous attarderons ci-après à chaque logique d'intervention sur l'espace public du quartier historico-touristique, tel que présenté dans le cadre de notre revue de littérature. Leur ordre de présentation sera cependant révisé de façon à mieux dégager leur filiation. Notre analyse permettra ainsi de mettre en évidence dans quelle mesure l'aménagement pilote de la rue de la Commune a pu s'inscrire dans chacune d'entre elles et comment il en a géré les enjeux potentiels, mais aussi de mesurer comment la nature de frange de l'espace a pu avoir un impact à cet égard.

#### 6.2.1 La mise en tourisme

Le projet de zone cyclopiétonne ayant avant tout été réfléchi comme un geste vitrine, nous pouvons présumer qu'il aurait participé d'une certaine mise en tourisme de la rue de la Commune (Colomb et Novy, 2017). D'ailleurs, la proposition qui avait été développée ne s'inscrivait pas spécifiquement en relation avec l'identité du quartier. La vision « environnementale » faisait plutôt état d'une préoccupation contemporaine et tissait ses liens avec le fleuve bien davantage qu'avec l'héritage historique et patrimonial du Vieux-Montréal. En outre, au-delà de la vision, la problématique même justifiant l'intervention pilote s'expliquait en partie par la situation de cohabitation générée par la rencontre du flux de piétons, en grande partie des visiteurs, se déplaçant dans l'axe nord-sud entre la place Jacques-Cartier et le Vieux-Port avec la circulation automobile sur la rue de la Commune.

Avec les ajustements imposés par le contexte de pandémie et en l'absence des touristes internationaux, la logique de mise en tourisme semble cependant avoir été mise de côté. S'il y avait effectivement une volonté de rendre lisibles certains éléments des

aménagements, principalement le parcours du cycliste, elle s'éloigne d'une perspective de mise en tourisme, notamment parce que le parti d'aménagement retenu s'avère néanmoins complexe en contexte montréalais. Elle demande en effet un certain effort des usagers pour en saisir la structure et la fonction puis une attention particulière et de l'adaptation pour réussir à déambuler dans cet espace. Cela est d'autant plus vrai que les aménagements ont évolué au fil des semaines. En ce sens, ce type de projet pilote qui teste non pas seulement le design de certaines pièces de mobilier, mais bien le fonctionnement intrinsèque du lieu s'avère audacieux en contexte touristique.

La logique de mise en tourisme ne semble ainsi pas avoir été au cœur de l'intervention, bien que la touristification du secteur ait participé à la problématique initiale, alors que l'achalandage qu'elle a généré sur ce site a contribué aux enjeux de gestion des flux à l'origine du projet pilote. Il est dès lors à espérer que les risques de disneylandisation et d'homogénéisation (Vlès *et al.*, 2005) du secteur en aient été tempérés. Les prochaines logiques d'intervention permettront d'aborder plus amplement ces enjeux.

### 6.2.2 La mise en loisirs

Le Vieux-Port de Montréal constitue effectivement un front de fleuve investi par la mise en loisirs (Ashworth et Tunbridge, 1990/2001; Kostopoulou, 2013), présentant de ce type d'installations de loisirs en extérieur, alors qu'on y retrouve le parcours aérien *Voiles en Voiles*, la tyrolienne et la Grande roue. Les abords de la zone cyclopiétonne comprennent par ailleurs déjà une série de terrains de pétanque dans sa partie est. L'effet de la zone cyclopiétonne à cet effet aura cependant été d'étendre cette offre ludique sur la rue de la Commune avec l'implantation de l'œuvre interactive *Los Trompos*, initialement destinée au Vieux-Port mais dont le déploiement s'est rabattu sur la zone cyclopiétonne.

Si les auteurs soulignent un risque d'homogénéisation des villes et des espaces publics à travers la démultiplication des espaces de loisirs et de consommation (García-Hernández *et al.*, 2017; Kostopoulou, 2013), la présence de *Los Trompos* se positionne cependant comme une offre en marge des activités tarifées que propose le Vieux-Montréal. Ce Placott'art participe dès lors davantage d'une appropriation des lieux par ses usagers – agissant comme *props* stimulant le comportement de jeu en ville (Stevens, 2006) – que d'une marchandisation de l'espace public. En contrepartie, cette installation ludique ne s'inscrit pas spécifiquement dans l'environnement du Vieux-Montréal, mais vise plutôt à stimuler la vitalité commerciale du centre-ville dans son ensemble. Le choix de l'œuvre sur la rue de la Commune relève ainsi de considérations techniques et commerciales et ne s'attarde pas spécifiquement à la concordance entre l'œuvre et son contexte. Sur le plan de l'identité du lieu, la rue de la Commune devient dès lors interchangeable avec les autres sites d'implantation de Placott'arts.

### 6.2.3 La sécurisation

L'enjeu de la sécurité s'avère récurrent dans les propos tant des acteurs municipaux que des usagers, se concentrant principalement sur la sécurité des déplacements actifs et sur la santé publique. Or, ce dont il est d'emblée question dans la littérature sur la sécurisation est essentiellement lié au profil des usagers et des pratiques qu'ils déploient dans l'espace public (Jacquot, 2010; Jacquot et Notarangelo, 2016). Dans le cas qui nous occupe, la seule mention des acteurs à cet égard réfère à la présence plus marquée de personnes en situation d'itinérance autour de la portion est de la rue de la Commune, alors qu'un refuge temporaire a été ouvert dans le marché Bonsecours jusqu'au mois de juin inclusivement. Notons également, vis-à-vis le quai de l'Horloge, la présence de l'Accueil Bonneau, dont les bénéficiaires se concentrent dans le secteur particulièrement à l'heure des repas. Les acteurs interrogés insistent cependant pour

indiquer que, malgré les enjeux de cohabitation sociale que peut soulever la rencontre de familles en visite et de personnes en situation d'itinérance, l'objectif n'est pas pour autant de les évincer du site. D'ailleurs, on peut constater une certaine appropriation de la zone cyclopiétonne et de ses abords au-delà du parvis du marché Bonsecours par quelques usagers en situation d'itinérance qui viennent s'y poser, voire y dormir.

On ne semble donc pas agir dans une optique de sécurisation à proprement dit. Certes, les aménagements proposés viennent occuper l'espace, mais bien plus dans une volonté de rétention des passants que de mise en circulation, soit l'un des dispositifs de sécurisation discutés par Jacquot (2010). D'ailleurs, tel que mentionné avec la logique de mise en loisirs, la présence de *Los Trompos* vient au contraire encourager un usage ludique du site (Stevens, 2006). Ils favorisent même une appropriation libre des autres aménagements présents. Des usagers s'assoient en effet fréquemment sur les bancs et se posent sur les trottoirs pour observer les toupies colorées ou manger une bouchée.

La logique d'appropriation et de désappropriation de l'espace (Ouellet, 2017) sous le couvert de la sécurisation des lieux ne semble ainsi pas de mise dans le cas de la zone cyclopiétonne. Deux autres discours sur la sécurité, évoqués précédemment, semblent cependant s'imposer. D'une part, un discours sur la sécurité des déplacements est au cœur de la problématique même ayant justifié l'intervention, alors que la rue de la Commune, tout particulièrement entre les rues Saint-Laurent et Berri, est présentée par les acteurs comme dangereuse et conflictuelle pour ceux qui l'empruntent en transport actif. À cet égard, le parti d'aménagement conçu, une zone partagée entre piétons et cyclistes, s'inscrit bien moins dans une volonté de contrôler les usagers que dans l'esprit d'un lieu démocratique, misant sur l'intégration des modes de transport. Les usagers constatent d'ailleurs les effets de la proposition d'aménagement sur leurs déplacements piétons, les jugeant plus sécuritaires. D'autre part, un discours sur la

sécurité au plan sanitaire domine, alors que l'espace public doit, en temps de pandémie, être revisité pour assurer la distanciation physique de ses usagers (Peremiquel Lluch, 2020). Cette question est évoquée tant par les acteurs municipaux que par les usagers, qui apprécient l'espace de déambulation que leur permet la piétonnisation mais questionnent, pour certains, l'implantation de dispositifs interactifs comme *Los Trompos* et l'absence de flèches désignant le sens de la circulation. À cet égard, mentionnons que les acteurs de l'aménagement ont pris le pari de ne pas contrôler les comportements des usagers, mais plutôt de suggérer des pratiques responsables sur le plan sanitaire. La conception des modules de bois en constitue un exemple probant, alors que le positionnement de dossiers sur certaines assises seulement encourage la distanciation sociale sans la forcer.

L'intervention de la zone cyclopiétonne, bien qu'elle ait eu à traiter d'enjeux de sécurité divers, semble donc avoir systématiquement favorisé une approche misant sur l'appropriation et la responsabilité des usagers plutôt que le contrôle et l'éviction.

#### 6.2.4 La mise en patrimoine

La mobilisation des codes patrimoniaux dans l'aménagement de l'espace public semble avoir été, dans le cas de la zone cyclopiétonne de la Commune, négociée avec les impératifs d'une approche plus tactique. On constate ainsi que le principal document de planification concernant le secteur, le PPMV (2013), prévoit effectivement des lignes directrices pour les interventions d'aménagement dans le secteur, notamment quant au mobilier et au domaine public. En accord avec une logique de mise en patrimoine (Fleury, 2014), celles-ci requièrent une attention particulière des aménagistes quant aux caractéristiques historiques et patrimoniales des lieux, notamment dans le choix du mobilier urbain, et ce, même pour des aménagements

temporaires réalisés dans l'espace public. D'ailleurs, un professionnel estime que les aménagements déployés sur le site se devaient de correspondre au « standing » particulier du quartier (PA2, employé municipal).

Or, la réflexion portée en amont sur l'aménagement du domaine public dans le Vieux-Montréal ne s'est pas traduite spécifiquement en commande auprès de l'équipe de projet. Au contraire, les professionnels devaient répondre à de courts délais d'exécution et concevoir des aménagements non seulement temporaires – donc relativement peu coûteux et pouvant être aisément déployés (Lydon et Garcia, 2015) – mais qui pourraient également être éventuellement répliqués sur d'autres rues piétonnes de l'arrondissement. Les bases étaient donc mises pour que les références au patrimoine se diluent au travers de ces impératifs. Les bacs Versailles font cependant exception à cette logique, alors qu'ils participent à marquer l'identité du secteur. Par ailleurs, l'intervention d'un acteur partenaire sur le site à travers l'installation de *Los Trompos* est également venue déjouer les modalités prévues au PPMV (2013).

Malgré les intentions promulguées dans le PPMV (2013) d'inscrire les interventions sur le domaine public dans le respect du caractère patrimonial et historique des lieux, la mise en patrimoine ne s'est ainsi pas imposée comme logique d'intervention prégnante dans le cadre du projet pilote de zone cyclopiétonne, principalement au regard de l'approche tactique privilégiée pour le déploiement des aménagements qui, d'emblée, semble porter en elle des contradictions avec un contexte d'implantation historique et patrimonial. Deux collaborateurs de l'équipe politique locale rappellent d'ailleurs que l'insertion de l'intervention dans un contexte patrimonial serait à réfléchir lors de la conception d'aménagements permanents.

### 6.2.5 L'esthétisation

Dans le cas de la rue de la Commune, le contexte comprenait déjà certains codes de l'esthétisation. Sur le segment entre les rues Saint-Gabriel et Bonsecours, pensons notamment à la mise en lumière des façades, dont le marché Bonsecours, ou au choix des matériaux, comme le pavé de la chaussée (Gravari-Barbas, 1998). Autrement, le projet pilote ne semble pas réellement s'inscrire dans une perspective d'esthétisation des lieux. La complexité de la proposition d'aménagement, évoquée précédemment, semble ainsi s'éloigner de l'idée d'instaurer un certain ordre dans les espaces esthétisés. Les usagers sont d'ailleurs relativement peu accompagnés dans leur apprivoisement de cette nouvelle configuration. Certains en appellent précisément à une bonification de la signalisation à cet égard, voire à ce que des agents soient présents sur place pour expliquer et assurer le bon fonctionnement de l'espace. En outre, on ne vient pas non plus mobiliser les codes du temporaire (Gravari-Barbas, 1998), en esthétisant le processus d'intervention tactique. Au contraire, l'utilisateur qui se présente sur place ne peut que se fier sur sa connaissance antérieure du site pour constater l'évolution des aménagements, qui ne lui sont jamais présentés ni expliqués. Y font exception *Los Trompos*, que le PQdS a accompagné d'affiches expliquant l'œuvre et l'initiative des Placott'arts dans laquelle ils s'ancrent.

L'intervention menée à l'été 2020, bien qu'elle s'ancre dans un environnement qui a connu une certaine esthétisation, ne semble pas participer de cette logique. Son langage visuel n'emprunte ainsi pas aux environnements esthétisés au profit d'un regard touristique. De plus, si cette logique d'intervention comprend également une dimension de mise en ordre de l'espace, qui peut notamment passer par un contrôle accru des usages, la discussion autour de la sécurisation a déjà démontré que le parti

d'aménagement a plutôt misé sur la responsabilité des usagers dans un environnement relativement peu directif.

#### 6.2.6 La mise en scène

Finalement, une tentative de mise en récit de la zone cyclopiétonne avait été esquissée au début de la conception. Cette narration aux accents écologiques s'articulait autour d'une promenade festive en bord de fleuve. Cette vision se voit cependant réduite par les impératifs de la crise sanitaire, qui entraînent une révision de l'ampleur des aménagements. Un effort de mise en scène de l'espace est effectivement déployé par les acteurs de l'aménagement, alors qu'on propose un nouveau rythme d'utilisation de l'espace axé sur la déambulation, voire la rétention (Vlès, 2011; Vlès *et al.*, 2005). On utilise pour ce faire du mobilier urbain et des installations ludiques, des dispositifs favorisant une appropriation des lieux (Curnier, 2016). Le choix même de ce mobilier pourrait également être perçu comme une mise en expérience du lieu, alors qu'il s'inscrit en plutôt contraste avec son milieu d'insertion que constitue la rue de la Commune (Curnier, 2016). L'intégration du mobilier dans son environnement est d'ailleurs soulignée – de façon critique ou positive – par les acteurs politiques et professionnels interrogés tout comme par certains usagers.

Au-delà des dispositifs de rétention mobilisés sur le site – que plusieurs usagers auraient souhaité voir en plus grand nombre –, le volet déambulation de la proposition apparaît avoir été apprécié, mais difficilement compris. Si l'espace pour se promener est ainsi souligné comme élément gagnant du parti d'aménagement par les usagers, l'efficacité du scénario est cependant à questionner au regard de la lisibilité de la proposition (Vlès *et al.*, 2005). Les usagers se sont montrés souvent confus quant aux divers corridors de circulation proposés. Ceux-ci, à travers leurs récits sur le sujet,

témoignent d'ailleurs des interprétations diverses qu'ils ont pu faire du site. Plusieurs demandent en ce sens une signalisation plus marquée des lieux pour en expliquer le fonctionnement. Néanmoins, aucun accrochage entre les usagers statiques et les usagers en mouvement ni entre cyclistes et piétons n'a été constaté sur le site l'été 2020.

La rue de la Commune a ainsi fait l'objet d'une certaine fabrication narrative (Vlès, 2011) à travers le projet de la zone cyclopiétonne. Celle-ci constituait cependant davantage une mise en scène de l'utilisation du site, dont on fournissait un « mode d'emploi » renouvelé (Vlès, 2011, p. 17). Le succès de cette proposition est à cet égard variable. On délaisse cependant la fabrication narrative au sens de proposer un récit sensible du lieu, alors que la vision initiale de la rue de la Commune comme bord de fleuve aux tendances environnementales se voit éclipsée par les considérations techniques qu'entraîne la pandémie et les capacités de l'urbanisme tactique d'y répondre.

#### 6.2.7 Une réflexion sur l'image délaissée, pour le meilleur et pour le pire

Les logiques d'intervention sur l'espace public propres aux quartiers historico-touristiques telles qu'abordées par la littérature scientifique semblent ainsi avoir été peu prégnantes dans le cadre du projet pilote de la zone cyclopiétonne. La conjugaison d'une approche tactique aux impératifs de la crise sanitaire a vraisemblablement amené les acteurs intervenant sur le site à prioriser d'autres enjeux, d'une part pressants et d'autre part techniques. La réflexion sur l'image du lieu, tant sur le plan physique que symbolique, est bel et bien entamée dans les documents de planification et supportée par les acteurs municipaux, autant politiques que professionnels. Elle ne s'est cependant pas concrétisée dans une proposition d'aménagement conséquente dans le cadre de ce projet. La combinaison d'une vision utilitaire du lieu chez les parties

prenantes à la priorisation des impératifs pressants de la crise sanitaire semble ainsi avoir passablement éloigné la conception du projet pilote d'une considération réelle pour la question de l'image du site.

Au niveau empirique, ce retour sur les logiques d'intervention permet de mettre en lumière les retombées et les risques d'une approche tactique sur ce site, alors que les autorités n'écartent pas la possibilité qu'une nouvelle intervention s'y déploie éventuellement. Il est cependant à noter que le projet de zone cyclopiétonne n'a pas été renouvelé à l'été 2021. Une démarche tactique implique l'implémentation d'un *prototype* qu'on vient tester et ajuster au besoin (Emond, 2019; Lydon et Garcia, 2015). Au-delà des aménagements, le prototype semble réellement avoir été, dans le cas de la zone cyclopiétonne, la fermeture de la rue à la circulation et sa piétonnisation. Le projet s'est ainsi vu modulé tout au long de son déploiement, notamment avec la réduction du site d'implantation et l'ajout d'une piste cyclable sur rue pour s'adapter aux inquiétudes de certains commerçants. Le projet pilote a ainsi permis aux porteurs de projet de vérifier si la proposition d'aménagement développée était réellement la meilleure pour répondre aux objectifs du projet. Il a du même coup participé à mettre en évidence les atouts d'une telle intervention pour les autres acteurs du milieu tout en apaisant leurs craintes face à ses effets néfastes. L'urbanisme tactique a dans ce cas-ci constitué véritablement un outil d'expérimentation et de démonstration (Emond, 2019), dans un contexte sensible en raison du cadre patrimonial du secteur et de la nature parfois controversée du retrait du transit automobile. Le « tactique » comme outil de collaboration (Emond, 2019) ne semble pour sa part pas avoir été exploité à son plein potentiel, au-delà des efforts de concertation avec certaines parties prenantes et de la démarche d'évaluation menée par la Ville auprès des usagers de la zone cyclopiétonne et d'autres rues piétonnisées à l'été 2020. C'est en ce sens qu'un élu municipal estime que, le projet pilote clos, il convient maintenant de « travailler avec le milieu » (AP2,

acteur municipal). Les consultations à venir sur le Plan d'action du Vieux-Montréal se positionnent d'ailleurs comme une opportunité à cet effet. L'édition 2020 du projet pilote aura au moins eu le mérite de rendre visible ce tronçon voire la rue de la Commune aux yeux des acteurs et de démontrer son potentiel comme véritable espace public significatif, au-delà du rôle fonctionnel qu'elle joue déjà. La mobilisation des acteurs dans le cadre de la poursuite de la réflexion sur cet espace s'inscrira alors dans une certaine filiation.

Cela dit, le projet pilote a été déployé à l'été 2020 dans des circonstances exceptionnelles et comporte dès lors des limites pour réfléchir les prochaines interventions sur le site. D'abord, celui-ci n'a connu ni son achalandage habituel ni son public typique. Dès lors, les enjeux dégagés du projet pilote tout comme les récits des usagers ne peuvent être transférés à un éventuel projet en des circonstances plus régulières. L'avantage de ces conditions exceptionnelles aura été de mettre en évidence les représentations des Montréalais et des visiteurs métropolitains, apportant un intransigant significatif à la réflexion sur l'image et la vocation de la rue de la Commune, dans la perspective assumée d'en faire un espace qui demeure signifiant pour ses habitants. Ceci dit, les touristes internationaux tout comme les travailleurs – des usagers essentiellement absents à l'été 2020 – constituent néanmoins des « habitants » (Stock, 2004) du lieu en temps normal. La planification de la rue de la Commune ne peut en ce sens se priver de leurs perspectives sans risquer une réduction narrative (Vlès, 2011; Vlès *et al.*, 2005). En outre, cela a été mentionné auparavant, le retour sur le projet a fait émerger certains impératifs dans le traitement de la rue de la Commune. Cependant, les leçons à tirer du projet pilote n'en sont pas pour autant que techniques. Certes, il a permis de mettre en lumière des enjeux liés à la circulation des véhicules de service du Vieux-Port, à la signalisation ou encore au parcours des cyclistes. Il convient cependant d'entendre également ces enjeux pour ce qu'ils révèlent de l'image actuelle et

potentielle de la rue de la Commune. Il importe donc de développer une réflexion à cet égard qui, d'une part, dépasse les seuls enjeux fonctionnels de l'espace et, d'autre part, questionne réellement le rôle de la rue de la Commune au sein de son quartier, sans quoi elle risque de se noyer dans une planification plus large. Une telle réflexion pourrait ainsi lui permettre d'assumer une vocation pertinente, tant au regard de son quartier que dans son rapport au fleuve.

Sur le plan théorique, l'étude des logiques d'intervention à travers un cas spécifique permet de mieux comprendre comment celles-ci se déploient ou pas sur la frange du quartier historico-touristique. Dans les faits, l'intervention menée sur la rue de la Commune à l'été 2020 semble s'être éloignée des logiques d'intervention agissant dans une optique de façonnement de l'image dans un contexte de quartier historico-touristique. Cette situation s'avère néanmoins intéressante sur le plan de la recherche, nous permettant de constater ses effets sur les enjeux potentiels de ces logiques. En ce sens, nous mettons en évidence une diminution significative des risques de disneylandisation de l'espace. À travers un scénario d'aménagement expérimental laissant relativement libre cours à l'appropriation des lieux, on prévient dès lors la constitution d'un espace éventuellement régulé et commercialisé et dès lors disneylandisé. Ne pigeant cependant pas dans les ressources patrimoniales et culturelles propres au quartier, la proposition pose alors un risque d'homogénéisation des espaces publics, pouvant se monter interchangeable dans la forme et le récit qu'elle met de l'avant. En effet, si les logiques d'intervention peuvent tendre à reprendre des mécanismes similaires d'espace public en espace public (García-Hernández *et al.*, 2017; Gravari-Barbas, 1998), elles invitent néanmoins à mobiliser activement les ressources patrimoniales et culturelles propres au quartier (Chang *et al.*, 1996). Délaissant cet ancrage identitaire unique, l'aménagement de la zone cyclopiétonne court alors le risque de se montrer interchangeable, comme le cas de Bruxelles le démontre

également (Bleus, 2019). Nous pouvons en ce sens affirmer qu'une intervention en contexte historico-touristique qui s'éloigne des logiques d'intervention permettant de façonner l'image peut à la fois y perdre et y gagner dans sa quête d'un quartier distinctif et authentique (Ashworth et Tunbridge, 1990/2001; Kostopoulou, 2013).

Cette discussion nous amène en outre à nous questionner sur le rôle de la frange dans la négociation de ces logiques d'intervention. Dans le cas de la zone cyclopiétonne, la question de la qualité des déplacements piétons et cyclistes a été travaillée sur le plan technique alors que la réflexion sur l'identité du lieu semble avoir été écartée. Le site d'intervention aura ainsi laissé la nature du Vieux-Port s'immiscer sur son site, sans que la Société du Vieux-Port le planifie ainsi. Le projet pilote accueille en outre cette vocation ludique sans pour autant assumer le caractère historique et patrimonial du quartier qu'elle borde. On retrouve ainsi assez peu les codes habituels de la conservation et de la mise en valeur patrimoniales, et ce, tant au niveau des aménagements offerts que du récit proposé. À cet égard, les impératifs d'un projet tactique réalisé en plus en temps de pandémie sont fortement évoqués par les acteurs pour expliquer la priorité accordée aux enjeux de santé publique, de sécurité et de vitalité commerciale. Le rôle qu'a pu avoir la fonction de frange de la rue de la Commune dans le cadre de la négociation de ces enjeux demeure à sonder. Cela dit, il apparaît manifeste que pour plusieurs acteurs non municipaux étant intervenus sur le site à l'été 2020, le positionnement périphérique de la rue à l'égard des activités du Vieux-Port a pu constituer un facteur dans leur approche face au site. Ils conçoivent alors, comme nous avons pu le constater précédemment dans cette discussion, la rue de la Commune comme essentiellement fonctionnelle, pouvant influencer l'importance accordée à son image et le traitement réservé à son aménagement. Il va sans dire que cette hypothèse mérite d'être confirmée par des recherches subséquentes sur d'autres franges de quartiers historico-touristiques donnant sur les fronts d'eau ou non afin de

pouvoir mieux mesurer comment le contexte de pandémie, les contraintes de la démarche tactique et la nature liminale de cet espace peuvent respectivement influencer ce jeu de priorisation. Deux questions se posent néanmoins. D'une part, aurait-on permis que les codes de l'urbanisme tactique s'imposent si le projet avait été déployé au cœur du site historique de Montréal ou sur une autre frange du quartier ? Les priorités en termes d'enjeux d'aménagement auraient-elles été les mêmes si l'intervention n'avait pas été à la frange du quartier ? Et d'autre part, comment ce positionnement en marge du quartier offre-t-il des opportunités inédites de proposer une image multidimensionnelle de la frange et d'éviter les effets indésirables de certaines logiques d'aménagement du quartier historico-touristique ?

## CONCLUSION

Ce mémoire s'est intéressé à la façon dont les interventions d'aménagement sur l'espace public des quartiers historico-touristiques façonnent une certaine image du secteur pour qui le fréquente. Il s'est penché plus spécifiquement sur l'espace public aux franges du quartier, une portion du territoire qui semble avoir été peu étudiée à cet égard, alors que les opérations de façonnement de l'image se concentrent sur des espaces de centralités, comme les places publiques ou les rues commerçantes (Fleury, 2014; Vlès, 2011; Vlès *et al.*, 2005). Nous avons donc cherché à comprendre comment une intervention d'aménagement participe à façonner l'image d'une frange d'un quartier historico-touristique. Nous avons en ce sens formulé l'hypothèse que la frange du quartier historico-touristique, si laissée à elle-même, tendrait à répondre à des besoins essentiellement fonctionnels et à se fondre dans son secteur limitrophe. Cette hypothèse s'avère finalement à nuancer à la lumière de nos résultats. Les contributions de ce mémoire, exposées ci-après, en attesteront.

Il nous est apparu en outre pertinent de nous attarder davantage à la frange donnant sur le front de fleuve, un espace d'autant plus problématique en raison à la fois de la fragmentation administrative et territoriale qui s'y joue et de l'attractivité particulière de ce secteur limitrophe (Courcier, 2002; Kostopoulou, 2013; White, 2016). Nous avons sélectionné pour ce faire le cas de la rue de la Commune, qui délimite les territoires du Vieux-Montréal et du Vieux-Port. Celui-ci se montrait pertinent en ce que, son aménagement demeurant pratiquement intouché depuis 1992 à la hauteur de la place Jacques-Cartier, il accueillait à l'été 2020 un projet d'aménagement pilote visant à cyclopiétonniser De la Commune entre les rues Saint-Gabriel et Bonsecours. Ce

projet se présentait dès lors comme une opportunité d'étudier plus amplement l'image de cette frange du Vieux-Montréal, mise en lumière par une intervention tactique.

Pour procéder à cette analyse, nous avons mobilisé le concept d'imagibilité (Lynch, 1960) tel que conceptualisé par Silva (2009, 2011). Sa division du concept entre la dimension perceptuelle et la dimension symbolique nous permettait en effet d'obtenir un portrait plus riche à la fois des représentations des acteurs et de l'image qu'on tentait de projeter par l'intervention d'aménagement. Nous avons appliqué cette grille, déclinée en attributs, sur quatre étapes du processus de design du projet pilote : la situation avant-projet, la conception, le déploiement et l'évaluation. Cela a amené à pouvoir confronter entre elles les représentations des acteurs de façon évolutive. À cet égard, notre appareil méthodologique visait à la fois à s'attarder à chacun des moments du processus et à récolter le discours de tous les acteurs impliqués dans le projet. Nous avons procédé à une analyse de documents de planification et de conception, à une série d'entretiens avec des acteurs politiques, des acteurs municipaux de l'aménagement et d'autres professionnels de l'aménagement, à dix séances d'observation non participante sur le terrain ainsi qu'à une enquête *in situ* ayant rejoint 280 répondants. Cette méthodologie nous a ainsi permis de mieux comprendre le processus de conception du projet et les représentations des acteurs à l'égard de son site d'implantation, à la fois à travers les discours des intervenants de la rue de la Commune et les récits de ses usagers.

Nos résultats montrent avant tout que la frange du quartier historico-touristique que constitue la rue de la Commune propose, aux abords de la place Jacques-Cartier, une image marquée par des tensions, tant au niveau de son territoire d'ancrage que de son rôle. Ces tensions ne représentent cependant pas des impasses. Les discours des acteurs s'avèrent relativement nuancés; d'ailleurs, on dénote certaines contradictions entre

leurs discours et leurs interventions sur le terrain. En ce sens, ils semblent disposés à une négociation de ces différentes représentations au profit d'une image d'autant plus riche du site. Notre recherche permet également de mettre en lumière la faible prégnance des logiques de façonnement de l'image dans le cadre du projet pilote de zone cyclopiétonne implanté sur la rue de la Commune à l'été 2020, réduisant les risques de disneylandisation de l'espace public, mais participant à son homogénéisation. Les résultats démontrent que l'approche tactique et le contexte de crise sanitaire ont eu un impact majeur à cet effet. Ils questionnent cependant le rôle qu'a pu jouer la nature de frange du lieu, alors qu'on le conçoit de prime abord comme un espace fonctionnel en raison de son positionnement périphérique.

En conclusion, ce mémoire participe à déterminer la frange du quartier historico-touristique comme véritable objet de recherche, encore peu exploré. Courcier (2002) soulignait le risque que les « pourtours » du quartier ne s'en détournent, absorbés par les secteurs attractifs qui le cernent. Notre recherche vient appuyer cette préoccupation en mettant en lumière les tensions au cœur de l'image de la frange donnant sur le front de fleuve, et tout particulièrement sa tendance à se projeter vers le fleuve sans pour autant se rattacher au cœur historique. L'objectif n'est cependant pas d'ériger la frange du quartier comme objet isolé ni comme muraille impénétrable qui ne serve qu'à protéger l'identité du quartier historico-touristique. Nous proposons simplement de reconnaître le rôle de cet espace, distinct de toute autre rue du quartier et qui mérite en ce sens d'être réfléchi au-delà de sa seule fonction de corridor de circulation. À la lumière de nos résultats, nous recommandons cependant que les études subséquentes sur ce territoire favorisent la figure de l'interface à celle de la frange (Ananian *et al.*, 2021), de manière à mettre en lumière les tensions qui lui sont inhérentes.

À cet égard, notre mémoire soulève certaines interrogations qui gagneraient à être explorées pour mieux comprendre comment mieux y intervenir. Notre recherche a amené à identifier certaines tensions propres à la frange du quartier en front de fleuve et que nous présumons communes aux autres espaces du même type. Cette hypothèse demeure cependant à valider. Du reste, si nous avons démontré que les logiques d'intervention communes aux espaces publics du quartier historico-touristique se sont avérées peu prégnantes dans le cadre du projet pilote de la zone cyclopiétonne, il convient de s'intéresser plus avant aux logiques qui guident effectivement les interventions d'aménagement sur les franges de ce type de quartier et en quoi la nature de frange de l'espace peut y jouer un certain rôle. En outre, l'ensemble de notre processus de recherche nous a permis d'accompagner un projet pilote contemporain, que nous avons ici analysé sous l'angle du façonnement de l'image. Nous espérons ainsi que les résultats de notre mémoire pourront nourrir de façon productive la démarche tactique entamée sur la rue de la Commune à l'avenir.

## ANNEXE A

### ENTRETIENS SEMI-DIRIGÉS AUPRÈS DES ACTEURS : FORMULAIRE D'INFORMATION ET DE CONSENTEMENT<sup>20</sup> ET CANEVAS D'ENTRETIEN<sup>21</sup>

---

<sup>20</sup> Il s'agit ici d'un exemple de formulaire d'information et de consentement mobilisé. Les objectifs de l'entretien étaient cependant modulés quelque peu selon la nature du répondant. Il faut également souligner que les objectifs et le titre de la recherche avaient évolué à la suite de la tenue des entretiens.

<sup>21</sup> Le canevas présenté ici indique également les dérivés de certaines questions, mobilisés en fonction de la nature de l'acteur interrogé.



Formulaire d'information et de consentement  
Entretiens semi-dirigés - Acteurs

## Formulaire d'information et de consentement Acteurs en charge de l'aménagement

*L'imagibilité au cœur du processus de transformation  
de l'espace public du Vieux-Montréal :  
Étude du projet de zone cyclopiétonne de la Commune*

Vous êtes invité(e) à participer à un projet de recherche qui vise à mieux comprendre comment la planification et la conception de la zone cyclopiétonne de la Commune intègrent les enjeux de l'image et de la lisibilité de l'environnement physico-spatial. Avant d'accepter de participer à ce projet, il est important de prendre le temps de lire et de bien comprendre les renseignements ci-dessous. S'il y a des mots ou des sections que vous ne comprenez pas, n'hésitez pas à poser des questions

### OBJECTIFS DU PROJET et FINANCEMENT :

*Le Vieux-Montréal et ses anciens faubourgs constituent un quartier historique animé et habité, aujourd'hui investi par une mixité de fonctions. Il accueille en ce sens une variété d'usagers (résidents, travailleurs, visiteurs...) aux besoins multiples. Face aux situations de co-présence inhérentes à la cohabitation d'une telle diversité sur un territoire restreint, les autorités doivent négocier divers enjeux lorsqu'ils planifient le territoire et conçoivent ses espaces publics. Cette situation se trouve exacerbée au niveau de l'interface de la Commune, alors que les acteurs impliqués se multiplient et que les barrières physiques sont prégnantes. Un enjeu pour tout usager parcourant le territoire réfre en ce sens à l'imagibilité, soit la qualité d'un aménagement permettant de reconnaître ses parties et de les structurer ensemble en une image claire et qui fait sens pour les usagers. Le projet de la zone cyclopiétonne de la rue de la Commune, à l'intersection de la place Jacques-Cartier, constitue dès lors une opportunité d'agir sur cette problématique. Nous nous questionnons donc à savoir comment la planification et la conception de la zone cyclopiétonne de la Commune intègre les enjeux de l'image et de la lisibilité.*

**Votre avis est précieux pour le développement harmonieux de ce quartier !**

Vos réponses permettront de :

- Définir les enjeux guidant le projet de zone cyclopiétonne de la rue de la Commune ;
- Cerner l'image que les acteurs en charge de l'aménagement souhaitent en projeter;
- Évaluer comment cela traduit dans la planification et la conception de l'espace.

Les résultats seront utilisés dans le cadre d'une recherche indépendante menée par une étudiante à la maîtrise en études urbaines à l'Université du Québec à Montréal (UQAM), sous la direction de Priscilla Ananian, professeur-chercheur à l'École des sciences de la gestion (ESG) de l'UQAM. Par ailleurs, les résultats serviront à l'Observatoire des milieux de vie urbains (OMV) de l'ESG UQAM, financée par l'organisme fédéral Mitacs dans le cadre du programme Mitacs Accélération.

Merci d'avance pour votre contribution. **Votre participation est essentielle !**

**Valérie Ebacher**

Candidate à la maîtrise en études urbaines  
ESG UQAM  
[ebacher.valerie@courrier.uqam.ca](mailto:ebacher.valerie@courrier.uqam.ca)

Sous la direction de Priscilla Ananian  
Professeure en urbanisme et en études urbaines  
Directrice de l'Observatoire des Milieux de Vie urbains (OMV)  
ESG UQAM  
[ananian.priscilla@uqam.ca](mailto:ananian.priscilla@uqam.ca)

**Formulaire d'information et de consentement**  
Entretiens semi-dirigés - Acteurs

**IDENTIFICATION COMPLÈTE :**

Étudiante responsable du projet : Valérie Ebacher, candidate à la maîtrise en études urbaines  
 Chercheure responsable du projet, directrice de recherche : Priscilla Ananian, professeure  
 Département, centre ou institut : Département d'études urbaines et touristiques  
 Adresse postale : case postale 8888, succursale centre-ville, Montréal (Québec) H3C 3P8  
 Adresse courriel : [ananian.priscilla@uqam.ca](mailto:ananian.priscilla@uqam.ca) / [omv@uqam.ca](mailto:omv@uqam.ca)  
 Numéro de téléphone : 514.987.3000 poste 1532

**PROCÉDURES OU TÂCHES DEMANDÉES AU PARTICIPANT :**

Votre participation consiste à discuter de l'enjeu de l'imagibilité de l'environnement urbain de la rue de la Commune à l'égard de la planification et de la conception du projet de zone cyclopiétonne . L'entretien durera de **45 à 60 minutes**. L'interviewer a pour rôle de vous écouter et non de réagir ou de donner son avis. Son silence ne signifie pas son accord ou désaccord et doit être compris comme une marque d'intégrité et d'éthique de recherche. Ainsi, il vous posera des questions générales et, si nécessaire, des questions complémentaires ou de clarification. L'entretien se tiendra sur la plateforme Zoom et sera enregistré afin de nous aider à faire le verbatim. Aucun extrait audio de l'entretien ne sera diffusé en aucun cas. Seuls la responsable et son délégué auront accès à cet enregistrement et au verbatim.

**AVANTAGES et RISQUES POTENTIELS :**

Votre participation contribuera à l'avancement des connaissances pour une meilleure compréhension des enjeux d'aménagement dans le Vieux-Montréal et les anciens faubourgs et plus spécifiquement des atouts et des difficultés en termes d'imagibilité de l'environnement urbain de la rue de la Commune . De plus, les résultats pourraient être favorables à la bonne conduite de vos activités et orienter vos décisions et stratégies.

En partageant et en diffusant des informations sur vos activités, votre point de vue et les plans et/ou aménagements que vous ou votre organisation participez à mettre en œuvre, vous pourriez être exposés à la critique de la part de vos pairs et du grand public. Toutefois, aucun risque ou inconvénient majeur n'est prévu concernant votre participation aux entretiens semi-dirigés.

**ANONYMAT ET CONFIDENTIALITÉ :**

Il est entendu que tous les renseignements recueillis lors de l'entretien sont confidentiels. En tant qu'acteur du milieu, vous acceptez de participer à un entretien semi-dirigé de manière libre et éclairée, en sachant que les informations transmises par vous pourront être diffusées dans le cadre du mémoire de l'interviewer et d'autres publications et communications. Dans la mesure où il sera question de votre organisation, de ses activités et des plans et/ou aménagements que vous ou votre organisation participez à mettre en œuvre, votre anonymat et la confidentialité des données ne peuvent donc pas être garantis.

Néanmoins, votre nom, votre rôle et vos coordonnées spécifiques ne seront pas diffusés, à moins d'être déjà publics ou d'avoir fait l'objet de votre consentement. Votre formulaire de consentement et ces données vous concernant seront conservés de façon sécuritaire à nos bureaux et sur nos serveurs protégés pour la durée du projet. Lorsque possible, vos réponses seront aussi présentées de manière agrégée ou sans référence directe ou sous-entendue à votre identité et à celle de votre organisation. L'enregistrement sera effacé au terme de cinq (5) ans. Votre formulaire d'information et de consentement sera conservé durant la même avant d'être détruit.

**PARTICIPATION VOLONTAIRE et DROIT DE RETRAIT :**

Votre participation à ce projet est volontaire. Cela signifie que vous acceptez de participer au projet sans aucune contrainte ou pression extérieure et que, par ailleurs, vous être libre de mettre fin à votre participation en tout temps au cours de cette recherche, sans préjudice de quelque nature que ce soit et sans avoir à vous justifier. Dans ce cas, et à moins d'une directive contraire de votre part, les documents vous concernant seront détruits, à l'exception de ce formulaire de consentement initial et des mentions concernant votre retrait. Toutefois, dans la mesure où certaines informations pourront avoir préalablement été publiées, imprimées et copiées par des tiers, il ne sera alors pas possible d'en assurer la suppression complète et totale.

**Formulaire d'information et de consentement**  
Entretiens semi-dirigés - Acteurs

**COMPENSATION FINANCIÈRE ou AUTRE :**

Dans la mesure où la recherche a comme objectif de mieux éclairer la planification et les interventions concernant un territoire sur lequel vous intervenez à titre d'acteur du milieu, aucune compensation financière ou d'un autre ordre n'est prévue pour votre participation.

**CLAUDE DE RESPONSABILITÉ :**

En acceptant de participer à ce projet, vous ne renoncez à aucun de vos droits ni ne libérez les chercheurs, le commanditaire ou les institutions impliquées de leurs obligations légales et professionnelles.

**RECHERCHES ULTÉRIEURES :**

Au terme du présent projet, nous aimerions conserver sur une période de deux (2) ans les données recueillies auprès de vous pour conduire d'autres projets de recherche. Les règles d'éthique du présent projet s'appliquent à cette conservation à long terme de vos données. Vous êtes libre de refuser cette utilisation secondaire.

*J'accepte*  *Je refuse* que mes données puissent être utilisées pour des projets de recherche ultérieurs.

**REMERCIEMENTS**

Votre collaboration est importante à la réalisation du projet et nous tenons à vous en remercier. Si vous souhaitez être ajouté à nos listes d'envoi pour obtenir une fiche de synthèse des principaux résultats de cette recherche et/ou recevoir l'infolettre de l'OMV, vous pouvez indiquer votre adresse courriel ci-dessous. Vous pourrez vous retirer de nos listes d'envoi en tout temps.

*Oui, je désire être ajouté à vos listes d'envoi concernant cette recherche.*

*Courriel :* \_\_\_\_\_

**DES QUESTIONS SUR LE PROJET OU SUR VOS DROITS ?**

Pour des questions additionnelles sur le projet, sur votre participation et sur vos droits en tant que participant de recherche ou pour vous retirer du projet, vous pouvez communiquer avec :

Priscilla Ananian, professeure-chercheure  
Directrice de l'Observatoire des milieux de vie urbains (OMV)  
Département d'études urbaines et touristiques (DEUT)  
Numéro de téléphone : 514.987.3000 poste 1532  
Adresse courriel : [ananian.priscilla@uqam.ca](mailto:ananian.priscilla@uqam.ca)  
Site web : [www.omv.esg.uqam.ca](http://www.omv.esg.uqam.ca)

Ombudsman de l'UQAM  
Pavillon Maisonneuve  
405, boulevard de Maisonneuve Est, 2e étage  
Numéro de téléphone : 514.987.3151  
Adresse courriel : [ombudsman@uqam.ca](mailto:ombudsman@uqam.ca)  
Site web : [www.ombudsman.uqam.ca](http://www.ombudsman.uqam.ca)

Le Comité institutionnel d'éthique de la recherche avec des êtres humains (CIEREH) de l'UQAM a approuvé ce projet de recherche (certificat no. 3216\_e\_2019). Pour des informations concernant les responsabilités de l'équipe de recherche sur le plan de l'éthique de la recherche avec des êtres humains ou pour formuler une plainte, vous pouvez contacter la présidence du Comité, par l'intermédiaire de son secrétariat :

CIEREH  
Site web : [www.ciereh.uqam.ca](http://www.ciereh.uqam.ca)  
Numéro de téléphone : 514.987.3000 poste 7753  
Adresse courriel : [ciereh@uqam.ca](mailto:ciereh@uqam.ca)

Formulaire d'information et de consentement  
Entretiens semi-dirigés - Acteurs

**SIGNATURE DU PARTICIPANT :**

Par la présente :

- a) *Je reconnais avoir lu le présent formulaire d'information et de consentement.*
- b) *Je consens volontairement à participer à ce projet de recherche.*
- c) *Je comprends les objectifs du projet et ce que ma participation implique.*
- d) *Je confirme avoir disposé de suffisamment de temps pour réfléchir à ma décision de participer.*
- e) *Je reconnais aussi que le responsable du projet (ou son délégué) a répondu à mes questions de manière satisfaisante.*
- f) *Je comprends que ma participation à cette recherche est totalement volontaire et que je peux y mettre fin en tout temps, sans pénalité d'aucune forme ni justification à donner.*
- g) *Je comprends que les informations déjà diffusées lors de mon retrait ne pourront pas nécessairement être supprimées complètement et totalement par l'équipe de recherche si elles ont été reproduites par des tiers.*

Nom en lettres moulées : \_\_\_\_\_

Date : \_\_\_\_\_

**CO-SIGNATURE DU CHERCHEUR RESPONSABLE DU PROJET ou SON/SA DÉLÉGUÉ-E :**

Je (soussigné) déclare :

- a) *Avoir expliqué le but, la nature, les avantages, les risques du projet et autre disposition de ce formulaire.*
- b) *Avoir remis au participant un exemplaire de ce formulaire d'information et de consentement.*
- c) *Avoir répondu au meilleur de ma connaissance aux questions posées.*
- d) *M'être engagé au nom de l'équipe de recherche à respecter nos responsabilités éthiques.*

Nom en lettres moulées : \_\_\_\_\_

Date : \_\_\_\_\_

## Guide d'entretien – Entretiens semi-dirigés Acteurs professionnels en charge de l'aménagement

*L'imagibilité au cœur du processus de transformation  
de l'espace public du Vieux-Montréal :  
Étude du projet de zone cyclopiétonne de la Commune*

### PRÉSENTATION DE L'INTERVIEWER :

Bonjour, je m'appelle Valérie Ebacher.

Je mène actuellement une recherche portant sur le secteur du Vieux-Montréal et plus spécifiquement la rue de la Commune dans le cadre de ma maîtrise en études urbaines à l'UQAM sous la supervision de la professeure Priscilla Ananian. L'objectif de l'entretien est de mieux comprendre comment la planification et la conception de la zone cyclopiétonne de la Commune intègrent les enjeux de l'image et de la lisibilité de l'environnement physico-spatial.

Cette recherche respecte les exigences canadiennes en matière d'éthique. L'objectif, les tâches demandées et les conditions d'anonymat et de confidentialités sont résumés dans le **formulaire d'information et de consentement** qui vous a été préalablement soumis par courriel.

Tel qu'indiqué, la durée de cet entretien devrait être de **60 minutes**, dépendant des informations dont vous voudrez et pourrez nous faire part. Pour des fins de retranscription et d'analyse, la réunion sera **enregistrée** via la plateforme de visioconférence Zoom. Notez que les notes, l'enregistrement, les retranscriptions et toutes autres données issues de notre entretien seront conservés sous clé et sur nos serveurs protégés, accessibles seulement à l'étudiante et à la directrice de l'Observatoire des milieux de vie urbains qui supervise ma recherche.

### MISE EN CONTEXTE POUR L'ENTRETIEN :

Au cours de l'entretien, j'aimerais que nous discutons du projet de zone cyclopiétonne de la rue de la Commune, au regard principalement des enjeux de l'image et de la lisibilité de ces aménagements. Nous parlerons ainsi de la vision pour ce projet, des enjeux d'aménagement qui le caractérisent et plus spécifiquement de la façon dont la problématique d'image et de lisibilité du site a été abordée.

#### *Définition :*

L'**image** fait référence aux représentations que se font les usagers d'un espace en regard de ce qu'ils perçoivent et de la manière dont ils organisent ces informations. L'image est à la fois influencée par des attributs tangibles (caractéristiques physico-spatiales, activités) et intangibles (significations, souvenirs, appréciation).

La **lisibilité** est ici entendue comme étant l'aisance avec laquelle l'utilisateur peut reconnaître et organiser les différents éléments de l'environnement urbain en une image cohérente et forte.

Les **enjeux d'aménagement** sont ici compris comme des conditions relatives à l'aménagement de l'espace public qui influencent la cohabitation des usages et des usagers.

#### *Déroulement :*

Après quelques **questions d'introduction**, nous aborderons de façon générale les enjeux considérés dans la planification et la conception de la zone cyclopiétonne et, le cas échéant, du réseau dans lequel il s'inscrit. Nous en arriverons à discuter plus spécifiquement de la question de l'image et de la lisibilité dans un deuxième temps.

À la fin de l'entretien, il vous sera **possible de compléter** votre contribution en ajoutant toute idée qui est importante pour vous et que vous n'aurez pas pu aborder dans les questions précédentes.

**Introduction**  
(5 à 10 minutes)

QUESTIONS PRINCIPALES	QUESTIONS SECONDAIRES
1. Pour commencer, pouvez-vous m'expliquer en quelques mots pourquoi vous avez accepté de participer à l'étude ?	
2. En quelques phrases, quelles sont vos activités au sein de la Ville ?	a. Dans quels secteurs ?
3. Quel rôle avez-vous joué dans le cadre de la zone cyclopiétonne de la Commune ?	a. Quelles autres parties prenantes étaient impliquées dans le processus ?

**La vision et les enjeux d'aménagement**  
(15 à 20 minutes)

QUESTIONS PRINCIPALES	QUESTIONS SECONDAIRES
4. Quelle est la vision qui guidait le projet de la zone cyclopiétonne ? <i>Question dérivée : Comment vous a-t-on présenté la vision qui guidait le projet de la zone cyclopiétonne ?</i>	a. Quelle ambiance y était recherchée ? b. Quelles fonctions souhaitait-on qu'elle assure ? c. Quelle commande vous avait été spécifiquement formulée ?
5. Lors de la conception de cet espace, quels ont été les principaux enjeux considérés ? <i>Question dérivée : Quels enjeux ce projet a-t-il soulevés pour vous ?</i>	a. Qui étaient les usagers visés par ces aménagements ? b. À quels besoins principaux de ces usagers cherchait-on à répondre ? c. Comment ces enjeux ont-ils évolué au fil du déploiement du projet ? d. Et l'enjeu de la cohabitation entre cyclistes et piétons ?
6. Quelle place le façonnement de l'image des lieux a-t-il occupé à travers ces enjeux ?	a. Y a-t-il fallu faire des choix, en prioriser certains, en abandonner d'autres ?
7. Quelle place la lisibilité des lieux a-t-elle occupé à travers ces enjeux ?	b. <i>Question dérivée : Comment la négociation avec les porteurs de projet s'est-elle opérée ?</i>
8. Comment ces enjeux ont-ils été négociés entre eux ?	

**L'image et la lisibilité**  
(15 à 20 minutes)

QUESTIONS PRINCIPALES	QUESTIONS SECONDAIRES
9. Selon vous, comment cet espace était-il perçu avant son réaménagement ? Quelle en était son image ? Pouvez-vous me décrire l'espace ?	a. Quelle était son ambiance ? b. Comment était-il utilisé ? c. Quelle importance (sociale, historique...) les gens lui accordaient-ils ?

**Guide d'entretien**  
Entretiens semi-dirigés – Acteurs professionnels

10. Comment ces volontés se sont-elles traduites concrètement dans la conception de l'espace ?	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Au niveau du plan (de la géométrie) de l'espace</li> <li>b. Au niveau des aménagements, du mobilier urbain</li> <li>c. <i>Question dérivée</i> : Pourquoi ces installations sur ce site ?</li> <li>d. Au niveau de la programmation</li> <li>e. Au niveau de son intégration dans son environnement</li> </ul>
11. Qu'avez-vous constaté comme effets de ces aménagements sur le terrain ?	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Au niveau de l'utilisation</li> <li>b. Au niveau de l'ambiance</li> <li>c. Au niveau de l'importance, de la signification du lieu</li> </ul>
12. Comment les aménagements se sont-ils adaptés au fil du déploiement du projet ?	

**Conclusion**  
(5 à 10 minutes)

QUESTIONS PRINCIPALES	QUESTIONS SECONDAIRES
13. Cet espace correspond-t-il aujourd'hui à ce que vous aviez conçu ? Comment est-il perçu par les usagers ? Quelle en est-il finalement son image ? <i>Question dérivée</i> : Comment le projet a-t-il participé à l'image que souhaite entretenir votre organisation pour le secteur ?	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Usages</li> <li>b. Ambiances</li> <li>c. Aménagements</li> <li>d. Etc.</li> </ul>
14. Avec le recul, auriez-vous des recommandations pour améliorer l'image et la lisibilité de cet espace ? <i>Question dérivée</i> : À la lumière de ce qui a été fait cet été, que souhaiteriez-vous pour la rue de la Commune ?	
15. Y a-t-il d'autres éléments que vous aimeriez rajouter ?	

**Sortie (1 à 2 minutes)**

- Merci beaucoup pour votre contribution à la recherche !
- Nous vous invitons à rester informé sur la recherche et sur l'Observatoire des milieux de vie urbains en consultant notre site web ou notre plateforme de partage de connaissances et de cartographie.
- *Annoncer l'envoi d'un courriel avec les coordonnées et les liens vers les sites web.*

## ANNEXE B

### DÉTAIL DES DOCUMENTS DE CONCEPTION MIS À NOTRE DISPOSITION PAR L'ÉQUIPE DE PROJET DE L'ARRONDISSEMENT DE VILLE-MARIE

- Neuf documents de présentation du projet, comprenant des plans du site, des photos de précédents, voire des croquis d'ambiance;
- Une planche présentant en mots et en images le parti d'aménagement proposé quant à la piste cyclable, aux dispositifs anti camions béliers, au mobilier, à la végétation et au concept;
- Deux images de croquis d'ambiance de la rue de la Commune;
- Deux images de bancs modélisés, dont l'un implanté dans un décor;
- Un dessin technique d'un banc proposé par un fournisseur;
- Une estimation des coûts pour les bancs proposés par un fournisseur;
- Un document présentant la proposition finale pour les bancs, réalisée à l'interne;
- Deux dessins techniques de la proposition finale pour les bancs;
- Six plans d'implantation des aménagements;
- Un plan d'accès véhiculaire au site;
- Un fond de plan du site et de ses abords.

## ANNEXE C

### OBSERVATION NON PARTICIPANTE : AIDE-MÉMOIRES, FICHES DE RESTITUTION ET FORMULAIRE D'INFORMATION<sup>22</sup>

---

<sup>22</sup> Le formulaire présenté ici est en français. Une version en anglais était également disponible sur le site web de l'OMV, accessible via le code QR apposé sur les cocardes des assistants de recherche.



Aide-mémoire pour la collecte de données  
Zone cyclopiétonne de la Commune

Assistants en zones

PARTIE 1 : observation (20 minutes)

CARACTÉRISATION GÉNÉRALE	
CONTEXTE TEMPOREL (si conditions nouvelles)	
Date	
Jour de la semaine	
Heure	
Météo <i>(température, ensoleillement, précipitations, vent, nuages)</i>	
CONTEXTE SITUATIONNEL (si conditions nouvelles)	
Animation <i>(flux d'usagers, usagers statiques, niveau d'achalandage)</i>	
Ambiance <i>(incluant sons, odeurs)</i>	
Interventions sur les aménagements <i>(évolution au niveau du mobilier, de l'affichage, etc.)</i>	
Interventions sur la programmation <i>(événements en cours in situ ou ex situ)</i>	
Mesures de gestion <i>(présence des cadets, etc.)</i>	
Situations particulières (+ heure)	
POUR CHAQUE SOUS-ESPACE	
Usages	Description (type, intensité, variations, etc.)
	Autres commentaires (élément d'ambiance particulier, gestion de la cohabitation...)
Flux	Description (mode de transport, direction, intensité)
	Autres commentaires (élément d'ambiance particulier, gestion de la cohabitation...)

SITUATIONS DE COHABITATION
CONTEXTE TEMPOREL (si différent)
Heure
Météo <i>(température, ensoleillement, précipitations, vent, nuages)</i>
CONTEXTE SITUATIONNEL (si différent)
Animation <i>(flux d'usagers, usagers statiques, niveau d'achalandage)</i>
Ambiance <i>(incluant sons, odeurs)</i>
Interventions sur les aménagements <i>(évolution au niveau du mobilier, de l'affichage, etc.)</i>
Interventions sur la programmation <i>(événements en cours in situ ou ex situ)</i>
Mesures de gestion <i>(présence des cadets, etc.)</i>
Situations particulières (+ heure)
DESCRIPTION DE LA SITUATION
QUOI - Que se passe-t-il? <i>(description de l'usage)</i>
QUI - D'autres usagers sont impliqués? La situation de cohabitation implique-t-elle des interactions? Semble-t-il y avoir conflit? <i>(nature de la cohabitation sociale)</i>
COMMENT - Quels aménagements et équipements sont impliqués? L'utilisateur adapte-t-il son environnement? <i>(nature de l'interaction avec le cadre physico-spatial)</i>
QUAND - Dans quel contexte? <i>(contexte particulier expliquant l'usage ex. : événement, achalandage, etc.)</i>
POURQUOI - Est-ce pour éviter quelque chose? Pour répondre à quel besoin?  Une intervention sur les aménagements ou sur la programmation ou une mesure de gestion est-elle impliquée? <i>(ex. : cadets, blocs anti-terroristes, etc.)</i>






 Fiche de caractérisation générale des zones  
 Zone cyclopiétonne de la Commune

A compléter par assistant mobile et à bonifier par assistant en zone

ZONE				<input type="checkbox"/> Nord	<input type="checkbox"/> Sud	<input type="checkbox"/> Ouest	<input type="checkbox"/> Est
ASSISTANT.E							
CONTEXTE TEMPOREL							
Date							
Jour de la semaine							
Heure							
Météo							
<i>(température, ensoleillement, précipitations, vent, nuages)</i>							
CONTEXTE SITUATIONNEL							
Animation							
<i>(flux d'usagers, usagers statiques, niveau d'achalandage)</i>							
Ambiance							
<i>(incluant sons, odeurs)</i>							
Interventions sur les aménagements							
<i>(évolution au niveau du mobilier, de l'affichage, etc.)</i>							
Interventions sur la programmation							
<i>(événements en cours in situ ou ex situ)</i>							
Mesures de gestion							
<i>(présence des cadets, etc.)</i>							
Situations particulières (+ heure)							
SOUS-ESPACE	USAGES <i>(types d'usage, intensité, variations)</i>	FLUX <i>(mode de transport, direction, intensité)</i>	AUTRES COMMENTAIRES <i>(élément d'ambiance particulier, gestion de la cohabitation, situations de cohabitation)</i>				
NORD							
N1 – Trottoir nord							
N1 – Chaussée							
N2 – PJC Ouest							
N2 – PJC Est							
N2 – Traverse							
N2 – Chaussée Ouest							
SUD							
S1 – Trottoir en paliers							
S1 – Allée de gravier							
S1 – Piste cyclable							
S1 – Banc et rebord							
S2 – Allée centrale							
S2 – Trottoir en paliers							
S2 – Allée de gravier							
S2 – Piste cyclable							
S3 – Chemin de gravier							

A compléter par assistant en zone

Fiche de caractérisation générale des zones  
Zone cyclopiétonne de la Commune

S2 – Banc et rebord			
S3 – Trottoirs en paliers			
S3 – Allée de gravier			
S3 – Piste cyclable			
S3 – Chemin de gravier			
OUEST			
O1 – Trottoir nord			
O1 – Chaussée			
O2 – Trottoir nord			
O2 – Chaussée			
O2 – Dos d'âne			
O3 – Trottoirs en paliers			
O3 – Allée de gravier			
O3 – Piste cyclable			
O4 – Trottoirs en paliers			
O4 – Allée de gravier			
O4 – Piste cyclable			
EST			
E1 – Trottoir nord			
E1 – Chaussée			
E2 – Trottoirs en paliers			
E2 – Allée de gravier			
E2 – Piste cyclable			
E2 – Chemin de gravier			

PHOTOS (à insérer ici et à déposer sur le OneDrive)

(Insérer le nom de chaque photo – suivant le modèle dans le protocole – au-dessus de l'image)

VIDÉO (à déposer sur le OneDrive)

- Oui – Nom du vidéo : (Insérer le nom du vidéo suivant le modèle dans le protocole)  
 Non

## FORMULAIRE D'INFORMATION

### Observation dans l'espace public — Usagers du Vieux-Montréal

« Reconnecter le Vieux-Montréal pour gérer les conflits de cohabitation des usagers »

#### CONTEXTE et OBJECTIFS DU PROJET :

Le Vieux-Montréal et ses anciens faubourgs constituent un quartier mixte, animé et habité, soumis à la pression du développement urbain résidentiel, touristique, événementiel, culturel et d'affaires. Ce secteur unique à Montréal est confronté à mieux faire cohabiter ses différentes fonctions et ses multiples usagers. C'est pourquoi l'Observatoire des milieux de vie urbains (OMV) de l'École des sciences de la gestion (ESG-UQAM) mène un projet concernant les dynamiques de cohabitations des usagers, l'évolution des modèles de gouvernance et de planification, et l'innovation en matière d'aménagement et gestion des usages dans le secteur du Vieux-Montréal.

En s'intéressant au contexte sanitaire particulier de la pandémie de Covid-19 et aux changements survenus sur la rue de la Commune depuis la fermeture à la circulation automobile, entre les rues Saint-Gabriel et du Marché Bonsecours, l'observation des usagers dans l'espace public permettra de :

- Identifier les appropriations et trajectoires des usagers par l'analyse des comportements in situ, la cartographie, la photographie et la vidéo.
- Caractériser les pratiques spatiales et les conditions de cohabitation des usagers dans l'espace urbain.
- Comprendre l'effet des aménagements permanents et temporaires, de la programmation et des mesures de gestion sur les situations de cohabitation entre les usages et usagers.

Cette recherche indépendante est menée en partenariat avec la Ville de Montréal et l'arrondissement Ville-Marie, sous la direction de Priscilla Ananian, professeur-chercheure à l'École des sciences de la gestion (ESG) de l'UQAM et directrice de l'Observatoire des milieux de vie urbains (OMV) — [www.omv.esg.uqam.ca](http://www.omv.esg.uqam.ca).

Merci pour votre contribution. Votre participation est essentielle !

#### IDENTIFICATION COMPLÈTE :

Chercheuse responsable du projet Directrice de recherche Directrice de l'OMV	Priscilla Ananian professeure-chercheure, ESG-UQAM
Membres de l'équipe	Ariane Perras, Valérie Ebacher, Victor Bouguin, Kenny Fallah Suzy Gomes, Marc-Philippe Rebelo, Manoarii Ah-Min
Département et université d'attache	Département d'études urbaines et touristiques Observatoire des milieux de vie urbains (OMV) École des sciences de la gestion (ESG) Université du Québec à Montréal (UQAM)
Coordonnées	Numéro de téléphone : 514.987.3000 poste 1532 Adresse courriel : <a href="mailto:ananian.priscilla@uqam.ca">ananian.priscilla@uqam.ca</a> – ou – <a href="mailto:omv@uqam.ca">omv@uqam.ca</a> Site web : <a href="http://www.omv.esg.uqam.ca">www.omv.esg.uqam.ca</a> Case postale 8888, succursale centre-ville, Montréal (Québec) H3C 3P8
Comité institutionnel d'éthique de la recherche avec des êtres humains (CIEREH) de l'UQAM	No. Réf. du certificat éthique du projet : 3216_e_2019 Numéro de téléphone : 514.987.3000 poste 7753 Adresse courriel : <a href="mailto:ciereh@uqam.ca">ciereh@uqam.ca</a> Site web : <a href="http://www.ciereh.uqam.ca">www.ciereh.uqam.ca</a>
Ombudsman de l'UQAM	Pavillon Maisonneuve — 405, boulevard de Maisonneuve Est, 2e étage Numéro de téléphone : 514.987.3151 Adresse courriel : <a href="mailto:ombudsman@uqam.ca">ombudsman@uqam.ca</a> Site web : <a href="http://www.ombudsman.uqam.ca">www.ombudsman.uqam.ca</a>

**PROCÉDURES OU TÂCHES DEMANDÉES AU PARTICIPANT :**

Aucune tâche n'est demandée aux participants, dans la mesure où la méthode de recherche consiste à les observer dans un contexte naturel, sans intervention du chercheur. Toute personne traversant l'espace d'étude est considérée comme un participant. L'observation in situ a pour but de recueillir des données pour faire l'analyse critique des dynamiques étudiées, afin de constater les enjeux en présence et surtout la manière dont les aménagements et les mesures de gestion déployées dans l'espace public semblent influencer la cohabitation entre usagers. Il s'agit donc d'observation non participante des lieux publics, impliquant la prise de note, de photos et de courtes vidéos à des fins de documentation et d'analyse.

**AVANTAGES et RISQUES POTENTIELS :**

Votre participation à la recherche contribuera à l'avancement des connaissances pour une meilleure compréhension des enjeux et des modalités des usagers dans le Vieux-Montréal, le Vieux-Port et les anciens faubourgs. Ceci vous permettra de collaborer à la compréhension des bénéfices et des difficultés causées par l'aménagement, l'animation et la gestion de l'espace urbain. De plus, comme participant, vous aurez l'occasion d'aider à une amélioration des aménagements et modalités de gestion du quartier. Aucun inconfort ou risque majeur n'a été identifié concernant la participation à l'observation in situ.

**ANONYMAT ET CONFIDENTIALITÉ :**

Votre participation à l'enquête est anonyme. Les données récoltées seront principalement utilisées à des fins d'analyse. Les photographies et enregistrements vidéo qui sont collectés ont pour but de documenter les usages de manière cartographique, schématique et qualitative. Certaines images pourront être utilisées dans le cadre de communications ou publications scientifiques. Le cas échéant, l'équipe de recherche devra assurer l'anonymat des personnes observées.

**PARTICIPATION VOLONTAIRE et DROIT DE RETRAIT :**

Dans le contexte d'une observation non participante, le consentement volontaire, libre et éclairé des participants ne peut pas être recueilli systématiquement sans risquer de modifier les comportements et conditions d'étude. Toutefois, vous conservez votre droit de retrait conformément aux normes éthiques canadiennes en matière de recherche avec des sujets humains. Si vous en faites la demande, votre présence sur le territoire d'étude ne sera pas cartographiée et les photos et vidéos de vous seront effacées. Pour des raisons d'intégrité de la recherche, les prises de vue générales montrant les usages du territoire seront conservées, mais vos actions ne seront pas répertoriées.

**COMPENSATION FINANCIÈRE ou AUTRE :**

Dans la mesure où la recherche a comme objectif avant tout d'améliorer les conditions de cohabitations dans un territoire dont vous bénéficiez à titre d'usager, aucune compensation financière ou d'un autre ordre n'est prévue pour votre participation.

**CLAUSE DE RESPONSABILITÉ :**

En acceptant de participer à ce projet, vous ne renoncez à aucun de vos droits ni ne libérez les chercheurs, le commanditaire ou les institutions impliquées de leurs obligations légales et professionnelles.

**REMERCIEMENTS :**

Votre collaboration est importante à la réalisation de notre projet et l'équipe de recherche tient à vous en remercier. Si vous le souhaitez, vous pouvez vous inscrire pour obtenir un résumé écrit des principaux résultats de cette recherche et/ou recevoir notre infolettre. Notez que vous pourrez vous désinscrire en tout temps.

Écrivez-nous au [omv@uqam.ca](mailto:omv@uqam.ca)

Pour plus d'information, consultez notre site web au [www.omv.esg.uqam.ca](http://www.omv.esg.uqam.ca)

## ANNEXE D

### COMPTABILISATION DES SÉANCES D'OBSERVATION ET DES PHOTOS ET VIDÉOS RÉCOLTÉES PAR DATE D'ADMINISTRATION

#Séance	Date de la séance (2020)	Jour de la séance	Heure de la séance	Conditions météorologiques	Nombre de photos/ vidéos du site
01	4 juillet	Samedi	16h00	Chaud (environ 30°C), ensoleillé, avec un ciel sans nuages et un petit vent	206
02	18 juillet	Samedi	16h00	Chaud, nuageux, avec des averses peut-être en perspective et du vent	200
03	1 août	Samedi	14h45	Chaud, ensoleillé, avec quelques nuages et un petit vent	266
04	7 août	Vendredi	17h00	Chaud, ensoleillé, avec un ciel sans nuages et un petit vent	194
05	13 août	Jeudi	17h00	Un peu plus frais que les autres séances, nuageux et avec un petit vent	158
06	20 août	Jeudi	16h00	Environ 20°C, nuageux et avec un petit vent	205
07	5 septembre	Samedi	14h30	Environ 20°C, ensoleillé avec quelques passages nuageux, venteux	221
08	12 septembre	Samedi	14h00	Frais et ensoleillé	166
09	16 septembre	Mercredi	17h30	Environ 20°C, un peu sombre et venteux	183
10	19 septembre	Samedi	14h30	Frais (environ 15°C), ensoleillé avec passages nuageux, venteux	181
<b>TOTAL</b>					<b>1980</b>

## ANNEXE E

### QUESTIONNAIRE *IN SITU* : FORMULAIRE D'INFORMATION ET DE CONSENTEMENT<sup>23</sup> ET CANEVAS DE QUESTIONNAIRE

---

<sup>23</sup> Le formulaire présenté ici est en français. Une version en anglais était également disponible sur le site web de l'OMV, accessible via le code QR apposé sur les cocardes des assistants de recherche.

## FORMULAIRE D'INFORMATION ET DE CONSENTEMENT

### Enquête dans l'espace public auprès des usagers de la rue de la Commune

« Reconnecter le Vieux-Montréal pour gérer les conflits de cohabitation des usagers »

#### SOMMAIRE DES OBJECTIFS DE LA RECHERCHE ET DES CONDITIONS DE VOTRE PARTICIPATION :

Le présent sondage s'insère dans une recherche indépendante menée en partenariat avec la Ville de Montréal et l'arrondissement Ville-Marie, sous la direction de Priscilla Ananian, professeure-chercheure à l'École des sciences de la gestion (ESG) de l'UQAM et directrice de l'Observatoire des milieux de vie urbains (OMV). Cette recherche concerne les dynamiques de cohabitations des usagers, l'évolution des modèles de gouvernance et de planification, et l'innovation en matière d'aménagement et gestion des usages dans le secteur du Vieux-Montréal.

Concrètement, en s'adressant aux usagers de la rue de la Commune :

- Connaître votre perception des changements survenus sur la rue de la Commune depuis la fermeture à la circulation automobile, entre les rues Saint-Gabriel et du Marché Bonsecours.
- Proposer des interventions pour améliorer la planification et mieux gérer la cohabitation dans le quartier.

Votre participation consiste à répondre à un questionnaire, en français ou en anglais, qui porte votre expérience d'usager et votre perception des environs de la rue de la Commune. La participation au sondage prendra **environ cinq (5) minutes** de votre temps. Les données issues de votre participation seront conservées sur un serveur sécurisé pour une période de cinq (5) ans avant d'être détruits. Les données seront accessibles seulement par les membres de l'équipe de recherche.

Sachez que votre participation à l'enquête est **anonyme** et **volontaire**. Seuls les individus majeurs et aptes mentalement sont donc admissibles. Vous êtes libre de mettre fin à votre participation en tout temps au cours du sondage, sans préjudice de quelque nature que ce soit et sans avoir à vous justifier. Toutefois, en raison de l'anonymat de vos réponses, il ne vous sera pas possible de vous retirer à une date ultérieure.

**Aucun risque majeur** n'est lié à la participation à cet entretien, mais vous vous soumettez aux regards ou aux interrogations des passants et autres usagers. En contrepartie, vous participerez à l'**avancement des connaissances** pour une meilleure compréhension des enjeux d'aménagement dans le Vieux-Montréal. Vous pourrez d'ailleurs avoir accès aux principaux résultats de cette recherche en consultant le site web de l'OMV, tel qu'indiqué à la page suivante. Dans la mesure où la recherche a comme objectif de mieux éclairer la planification et les interventions concernant un territoire dont vous bénéficiez à titre d'usager, aucune compensation financière ou d'un autre ordre n'est prévue pour votre participation.

Pour chaque question de l'enquête, vous êtes libre de répondre selon votre propre opinion. Le silence de l'interviewer doit être compris comme une marque de respect et de professionnalisme.

#### CONSENTEMENT DU PARTICIPANT :

Reconnaissez-vous avoir obtenu les informations nécessaires pour prendre une décision éclairée quant à votre participation et consentez-vous volontairement à participer à ce projet de recherche?

**IDENTIFICATION COMPLÈTE :**

Chercheure responsable du projet, Directrice de recherche	Priscilla Ananian professeure-chercheure, ESG-UQAM
Membres de l'équipe	Ariane Perras, Valérie Ebacher, Victor Bouguin, Kenny Fallah Suzy Gomes, Marc-Philippe Rebelo, Manoarii Ah-Min
Département et université d'attache	Département d'études urbaines et touristiques Observatoire des milieux de vie urbains (OMV) École des sciences de la gestion (ESG) Université du Québec à Montréal (UQAM)
Adresse postale	case postale 8888, succursale centre-ville, Montréal (Québec) H3C 3P8
Adresse courriel	<a href="mailto:ananian.priscilla@uqam.ca">ananian.priscilla@uqam.ca</a> <a href="mailto:omv@uqam.ca">omv@uqam.ca</a>
Site web	<a href="http://www.omv.esg.uqam.ca">www.omv.esg.uqam.ca</a>
Numéro de téléphone	514.987.3000 poste 1532

**DES QUESTIONS SUR LE PROJET OU SUR VOS DROITS ?**

Pour des questions additionnelles sur le projet, sur votre participation et sur vos droits en tant que participant de recherche ou pour vous retirer du projet, vous pouvez communiquer avec :

Priscilla Ananian  
Professeure-chercheure  
Directrice de l'OMV  
Numéro de téléphone : 514.987.3000 poste 1532  
Adresse courriel : [ananian.priscilla@uqam.ca](mailto:ananian.priscilla@uqam.ca)  
Site web : [www.omv.esg.uqam.ca](http://www.omv.esg.uqam.ca)

Ombudsman de l'UQAM  
Pavillon Maisonneuve  
405, boulevard de Maisonneuve Est, 2e étage  
Numéro de téléphone : 514.987.3151  
Adresse courriel : [ombudsman@uqam.ca](mailto:ombudsman@uqam.ca)  
Site web: [www.ombudsman.uqam.ca](http://www.ombudsman.uqam.ca)

Le Comité institutionnel d'éthique de la recherche avec des êtres humains (CIEREH) de l'UQAM a approuvé ce projet de recherche (certificat no. 3216\_e\_2019). Pour des informations concernant les responsabilités de l'équipe de recherche sur le plan de l'éthique de la recherche avec des êtres humains ou pour formuler une plainte, vous pouvez contacter la présidence du Comité, par l'intermédiaire de son secrétariat :

CIEREH  
Site web : [www.ciereh.uqam.ca](http://www.ciereh.uqam.ca)  
Numéro de téléphone : 514.987.3000 poste 7753  
Adresse courriel : [ciereh@uqam.ca](mailto:ciereh@uqam.ca)

Merci pour votre contribution. Votre participation est essentielle !

**Priscilla Ananian**  
Directrice de recherche  
Professeure en urbanisme et en études urbaines  
École des sciences de la gestion  
Université du Québec à Montréal  
[ananian.priscilla@uqam.ca](mailto:ananian.priscilla@uqam.ca)



Aide-mémoire pour l'enquête in situ  
Zone cyclopiétonne de la Commune

**PARTIE 2 : enquête in situ (40 minutes)**

**Accroche** : Bonjour, Nous faisons une recherche universitaire sur la perception des usagers dans le secteur. Cela prendra 5 minutes de votre temps. Accepteriez-vous de répondre à notre enquête ?

**Complément** : La recherche est menée par l'Observatoire des milieux de vie urbains de l'UQAM en partenariat avec la Ville de Montréal. Votre anonymat est garanti, et le son est enregistré pour fins de retranscriptions seulement. Si vous souhaitez en savoir plus, vous pouvez scanner le code ici avec votre cellulaire. Avez-vous d'autres questions ?

ANGLAIS – Hi, We are doing a university research about users' perception in this area. It will only take 5 minutes of your time. Would you agree to answer our survey?

+ This research is conducted by the Observatory of Living Environments of UQAM, in partnership with the City of Montréal. Your anonymity is guaranteed. Please note that our conversation will be recorded only to facilitate the transcript of the interview afterwards. If you would like to know more about the project, you can scan this QR code with your cellphone. Do you have any additional questions?

\* En cas de doute, s'assurer que le participant est bien majeur.

\* Si deux personnes d'un même groupe sont recrutées, leur proposer de se distancer pour ne pas entendre les réponses de l'autre.

Si la personne accepte, partir le dictaphone. Demander formellement au participant :

Reconnaissez-vous avoir obtenu les informations nécessaires pour prendre une décision éclairée quant à votre participation et consentez-vous volontairement à participer à ce projet de recherche ?

ANGLAIS – Do you acknowledge having received the necessary information to make a well-informed decision concerning your participation and do you consent to participate freely in this research project?

\*\*\*QUESTIONNAIRE AU VERSO\*\*\*

À compléter par interprétation via le formulaire LimeSurvey (à prendre en note sur le terrain) :

- Où la personne a été interpellée (cadran + repère spatial ; ex. : mobilier urbain ou équipement, végétation, façade d'immeuble, commerce, etc.)
- Genre
- Jeune adulte (18-25) – adulte (25-50) – adulte senior (50-70) – personne âgée (70+)
- Nombre de personnes dans le groupe
- Nombre d'enfants dans le groupe
- Mobilité réduite ou pas (spécifier le handicap)
- Usager stationnaire ou en mouvement – Quel usage
  - o **Stationnaire** : Observer, discuter, manger, attendre, cellulaire, (se faire) photographier, jouer, prendre soin d'un enfant, attacher un vélo, prendre un Bixi, autre (à spécifier)
  - o **En mouvement** : piéton, cycliste, trottinette, mobilette, segway, tri/quadriporteur, autre mode de transport (à spécifier)



Aide-mémoire pour l'enquête in situ  
Zone cyclopiétonne de la Commune

QUESTIONS en français	QUESTIONS en anglais
1. Où <u>habitez</u> -vous ?	1. Where do you <u>live</u> ?
2. Quelle est la <u>raison</u> de votre déplacement ici aujourd'hui ?	2. <u>Why</u> are you here today?
3. Par quel <u>mode de déplacement</u> êtes-vous arrivé dans le quartier ? Par quelle rue / station de métro ? À quel stationnement ?	3. <u>How did you get</u> to the neighborhood? By which street / subway station? At which parking?
4. Pourriez-vous me <u>décrire</u> brièvement le <u>trajet</u> que vous avez emprunté et les <u>activités</u> que vous avez réalisées depuis votre arrivée dans le quartier ?	5. Could you briefly describe the <u>route</u> you have taken and the <u>activities</u> you have done since you got in the neighborhood?
5. Est-ce que la <u>fermeture</u> de la rue de la Commune à la circulation automobile a eu un <u>impact</u> sur le mode de transport ou le parcours que vous avez emprunté pour arriver ici ?	5. Did the De la Commune street closure to traffic affect your mode of transportation or your route to get here?
6. D'ailleurs, aviez-vous <u>remarqué</u> que la rue était <u>fermée</u> à la circulation automobile ?	6. In this regard, did you <u>notice</u> that the street was <u>closed</u> to traffic?
7. À quelle <u>fréquence</u> êtes-vous venu ici depuis que la rue est fermée à la circulation automobile (depuis le 11 juin 2020) ?	7. <u>How often</u> do you come on the street since it is closed to traffic?
8. <u>À partir de 3 visites</u> : Depuis votre première visite, avez-vous <u>remarqué</u> des <u>changements</u> dans l'aménagement de la rue de la Commune ?	8. <u>À partir de 3 visites</u> : Since your first visit, did you notice any changes in the design of De la Commune street?
9. Pour répondre aux questions suivantes, je vous invite à <u>regarder autour de vous</u> et à <u>référer</u> à ce que vous voyez. (Si et seulement si l'utilisateur demande une précision, ou s'il diverge trop du territoire d'étude, le référer à « sur de la Commune »)	9. To answer the next questions, I suggest you take a look around you and answer based on what you see. (Si et seulement si l'utilisateur demande une précision, ou s'il diverge trop du territoire d'étude, le référer à « on De la Commune »)
a. Qu'est-ce que vous <u>appréciez</u> , et qu'est-ce que vous <u>n'appréciez pas</u> ? Pourquoi ?/Précisez. b. Que pensez-vous des <u>aménagement</u> s ? Pourquoi ?/Précisez. c. Vous sentez-vous <u>confortable</u> ici ? (Relance : l'espace répond-il à vos besoins ?) Pourquoi ?/Précisez. d. Vous sentez-vous en <u>sécurité</u> ici ? Pourquoi ?/Précisez. e. Trouvez-vous facile de vous <u>repérer</u> dans l'espace ? (Relance : Est-ce que les fonctions et la signalétique sont claires ?) Pourquoi/Précisez.	a. What do you <u>like</u> , and what <u>don't</u> you like? Why?/Specify. b. What do you think about the <u>design</u> ? Why?/Specify. c. Do you feel <u>comfortable</u> here? (Relance : does this space meet your needs?) Why?/Specify. d. Do you feel <u>safe</u> here ? Why?/Specify. e. Do you find it easy to find your way in this space ? (Relance : Are the functions and signage clear?) Why?/Specify.
10. Depuis votre arrivée ici, avez-vous vécu des <u>situations problématiques</u> ou <u>déplaisantes</u> avec d'autres usagers ? Ou au contraire, avez-vous vécu des <u>situations conviviales</u> ou <u>agréables</u> avec d'autres usagers ?	10. Since you arrived on this here, have you experienced <u>problematic or unpleasant situations</u> with <u>other users</u> ? On the contrary, have you experienced <u>friendly or pleasant situations</u> with other users?
11. <u>Si oui</u> : Pouvez-vous me décrire la situation? Comment avez-vous réagi? Comment vous êtes-vous adapté face à cette situation ?	11. <u>Si oui</u> : Can you describe this situation ? How did you react / how did you adapt to this problematic situation?
12. Avez-vous des <u>recommandations</u> pour améliorer votre <u>expérience</u> ici ?	12. Do you have any <u>recommendations</u> to improve your experience here?
<b>Conclusion</b> : Merci beaucoup pour votre contribution. Je vous invite à nous suivre ou nous contacter via notre site web. (Proposer le code QR si pas déjà scanner par le répondant). Bonne fin de journée! ANGLAIS – Thank you very much for your participation in this research project. You may contact us or follow us on our website. Have a good day!	

## ANNEXE F

### COMPTABILISATION DES QUESTIONNAIRES *IN SITU* PAR DATE D'ADMINISTRATION

#Séance	Date de la séance	Jour de la séance	Heure de la séance	Nombre de répondants
01	4 juillet 2020	Samedi	16h00	30
02	18 juillet 2020	Samedi	16h00	28
03	1 août 2020	Samedi	14h45	25
04	7 août 2020	Vendredi	17h00	28
05	13 août 2020	Jeudi	17h00	35
06	20 août 2020	Jeudi	16h00	32
07	5 septembre 2020	Samedi	14h30	29
08	12 septembre 2020	Samedi	14h00	21
09	16 septembre	Mercredi	17h30	18
10	19 septembre	Samedi	14h30	27
Hors séance	7 juillet 2020	Mardi	14h45	2
	12 août 2020	Mercredi	17h00	5
<b>TOTAL</b>				<b>280</b>

## ANNEXE G

### PROFIL DES RÉPONDANTS AU QUESTIONNAIRE *IN SITU*

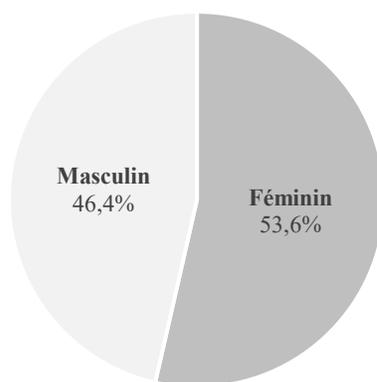


Figure G.1 Répartition des répondants en fonction de leur genre présumé par interprétation

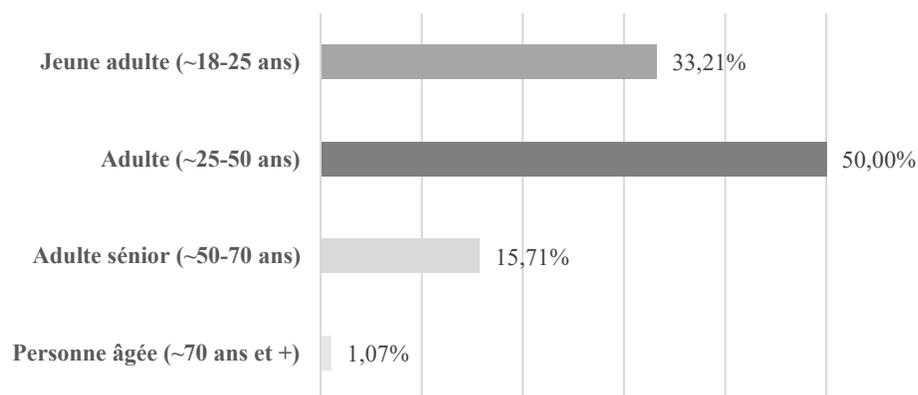


Figure G.2 Répartition des répondants en fonction de leur âge présumé par interprétation

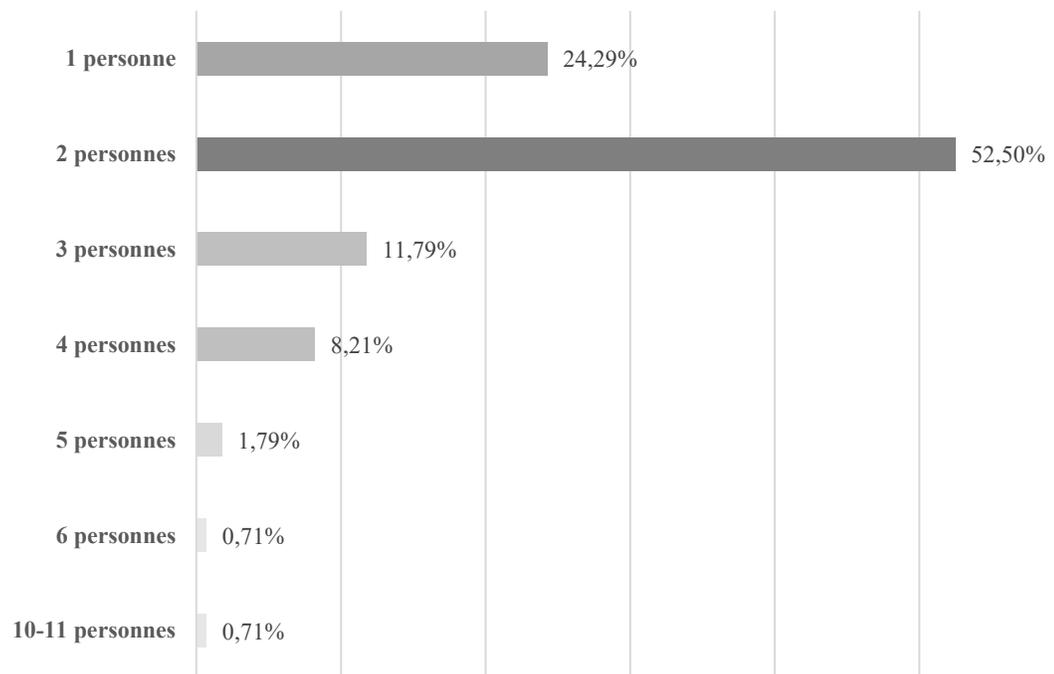


Figure G.3 Répartition des répondants du nombre de personnes dans leur groupe

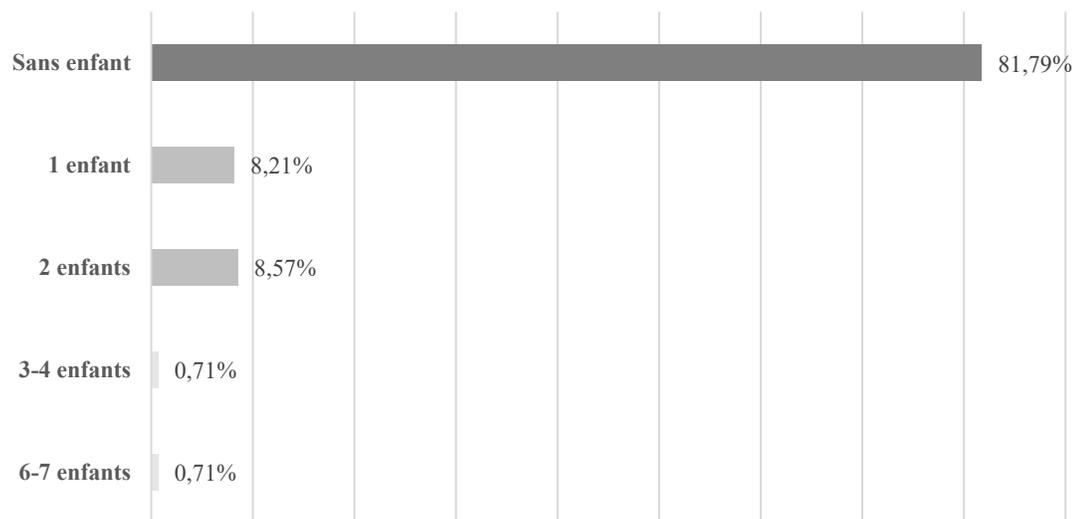


Figure G.4 Répartition des répondants du nombre d'enfants dans leur groupe

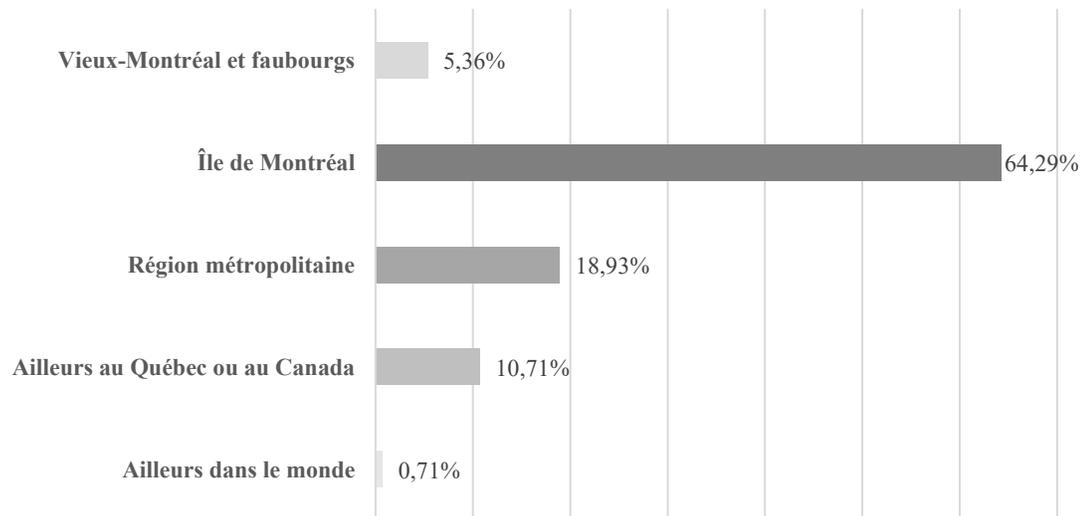


Figure G.5 Répartition des répondants selon leur lieu de résidence

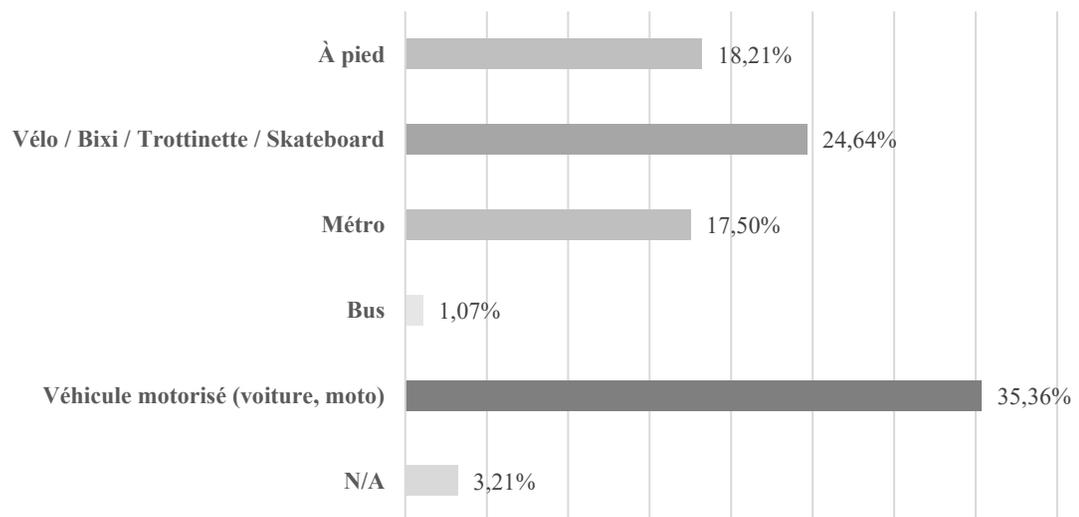


Figure G.6 Répartition des répondants selon le mode de transport mobilisé pour venir sur le site

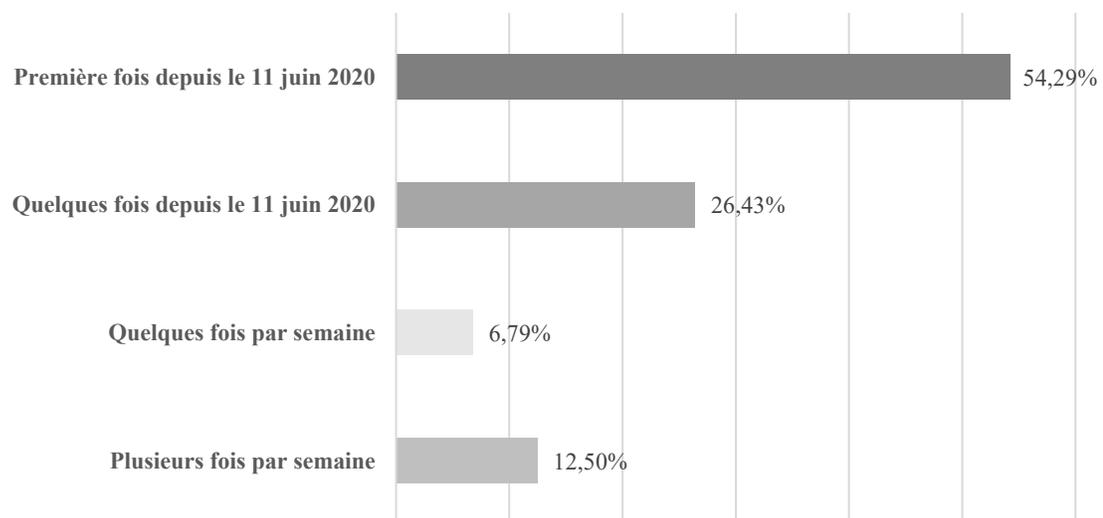


Figure G.7 Répartition des répondants selon leur fréquence de visite du site

## RÉFÉRENCES

- Agence France-Presse. (2020, 2 août). À Montréal, un bien drôle d'été sans visiteurs étrangers. *Le Journal de Montréal [En ligne]* (Montréal). Récupéré de <https://www.journaldemontreal.com/2020/08/02/a-montreal-un-bien-drole-dete-sans-visiteurs-etrange>
- Agglomération de Montréal. (2015). *Schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Montréal*. Montréal : Ville de Montréal.
- Amos, D. (2020). Understanding the Legacy of Pedestrian Malls. *Journal of the American Planning Association*, 86(1), 11-24. doi: 10.1080/01944363.2019.1656103
- Ananian, P. (2017). Cinquante ans de développement de la fonction résidentielle dans le Vieux-Montréal et les anciens faubourgs : quelles leçons en tirer ? *Environnement Urbain / Urban Environment*, 12(2017).
- Ananian, P., Ebacher, V. et Perras, A. (2021). Reconnecting waterfronts and central neighbourhoods: the lessons to be learned from user behaviour for the redesign of public spaces. *Journal of Urban Design [En ligne]*. doi: 10.1080/13574809.2021.1938981
- Ananian, P., Perras, A. et Borde, M.-A. (2018). Living in Old Montreal: Residents' perceptions of the effects of urban development and tourism development on local amenities. *The Canadian Geographer / Le Géographe canadien*, 62(4), 535-550. doi: 10.1111/cag.12484
- Ananian, P., Perras, A., Ebacher, V. et Gomes Antunes Paes Leme, S. (2020, septembre). Bilan préliminaire des enquêtes et des observations estivales 2020. *Communication présentée à l'Arrondissement de Ville-Marie et la Ville de Montréal*.

- Ananian, P., Perras, A. et Rebelo, M. P. (2020, octobre). Bilan des enquêtes et des observations estivales 2020. *Assemblée générale annuelle de l'Association des résidents du Vieux-Montréal (ARVM)*. ARVM.
- Appleyard, D. (1969). Why Buildings Are Known. *Environment and Behavior*, 1(2), 131-156. doi: 10.1177/001391656900100202
- Arrondissement de Ville-Marie. (2020). *Ville-Marie en mouvement. Plan local de déplacement 2020-2030*. Montréal : Arrondissement de Ville-Marie.
- Ashworth, G. J. et Tunbridge, J. E. (1990/2001). *The Tourist-Historic City. Retrospect and Prospect of Managing the Heritage City*. Londres et New York : Routledge.
- Association / Le Vieux-Port. (1979). *Une stratégie de réaménagement pour le Vieux-Port de Montréal*. Montréal : Association / Le Vieux-Port.
- Atelier BRAQ. (1996). *Mise à jour du concept d'aménagement de la promenade de la Commune*. Montréal : Ville de Montréal - Service d'urbanisme.
- Atkinson, R. (2003). Domestication by Cappucino or a Revenge on Urban Space ? Control and Empowerment in the Management of Public Spaces. *Urban Studies*, 40(9), 1829-1843. doi: 10.1080/0042098032000106627
- Ballester, P. (2018). Barcelone face au tourisme de masse : « tourismophobie » et vivre ensemble. *Teoros [En ligne]*, 37(2).
- Barata-Salgueiro, T., Mendes, L. et Guimarães, P. (2017). Tourism and urban changes : Lessons from Lisbon. Dans M. Gravari-Barbas et S. Guinand (dir.), *Tourism and Gentrification in Contemporary Metropolises : International Perspectives* (p. 256-275). Londres et New York : Routledge.
- Bédard, M. (2002). Une typologie du haut-lieu, ou la quadrature d'un géosymbole. *Cahiers de géographie du Québec*, 46(127), 49-74. doi: 10.7202/023019ar

- Benny, R. (1980). *Hangars du port de Montréal pour la future Cité du cinéma (VM94-B251-040)* [Photographie]. Montréal : Archives de la Ville de Montréal. Récupéré de <http://archivesdemontreal.com/>
- Benny, R. (1987). *Port de Montréal, Centre-ville, Vieux-Montréal, Jardin botanique, etc. (VM94-B267-034)* [Photographie]. Montréal : Archives de la Ville de Montréal. Récupéré de <http://archivesdemontreal.com/>
- Blanco-Romero, A., Blázquez-Salom, M. et Cànoves, G. (2018, 2018-06-15). Barcelona, Housing Rent Bubble in a Tourist City. Social Responses and Local Policies. *Sustainability*, 10(6), 2043. doi: 10.3390/su10062043
- Bleus, J.-M. (2019). Bruxelles, « Le plus grand piétonnier d'Europe » : Une disneylandisation de l'espace public ? *Transports urbains*, 2019(135), 18-21. doi: 10.3917/turb.135.0018
- Bonin, S., Toublanc, M., Dérioz, P. et Béringuier, P. (2015). Des franges du projet urbain au projet de frange urbaine. La lisère comme nouvelle figure paysagère ? *Projets de paysage [En ligne]*, 13(2015). doi: 10.4000/paysage.10137
- Bordeleau, S. (2020, 15 mai). Montréal ajoute plus de 300 kilomètres de « corridors sécuritaires » dans ses rues. *ICI Radio-Canada [En ligne]*. Récupéré de <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1703312/plan-deplacement-montreal-pandemie-voies-securitaires>
- Cardinal, A. (1997). Le Vieux-Montréal. Un quartier, un port, une ville. *Continuité*, (72), 37-41.
- Cardinal Hardy et Associés et Rose, P. (1990). *Vieux-Port de Montréal. Plan directeur d'aménagement*. Montréal : Société du Vieux-Port de Montréal.
- Carmona, M. (2014). The Place-shaping Continuum: A Theory of Urban Design Process. *Journal of Urban Design*, 19(1), 2-36. doi: 10.1080/13574809.2013.854695
- Carmona, M., Heath, T., Tiesdell, S. et Oc, T. (2010). *Public Places, Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design*. Londres : Routledge.

- Castillo-Manzano, J. I., Lopez-Valpuesta, L. et Asencio-Flores, J. P. (2014). Extending pedestrianization processes outside the old city center; conflict and benefits in the case of the city of Seville. *Habitat International*, 44, 194-201. doi: 10.1016/j.habitatint.2014.06.005
- Chang, T. C., Milne, S., Fallon, D. et Pohlmann, C. (1996). Urban Heritage Tourism: The Global-Local Nexus. *Annals of Tourism Research*, 23(2), 284-305. doi: 10.1016/0160-7383(95)00064-x
- Chelkoff, G. (2016). Expérimenter les seuils d'ambiance : basculement, échappement sensible, distanciation critique. Dans N. Rémy et R. Tixier (dir.), *3rd International Congress on Ambiances : Ambiances, tomorrow* (p. 123-128). Volos, Grèce : International Ambiances Network et University of Thessaly.
- CNW Telbec. (2007, 20 septembre). Rénovation de la rue de la Commune. *Canada NewsWire*. Récupéré de Eureka.cc
- Colomb, C. et Novy, J. (2017). Urban tourism and its discontents : an introduction. Dans C. Colomb et J. Novy (dir.), *Protest and Resistance in the Tourist City* (p. 1-30). Londres et New York : Routledge.
- Comité consultatif du Vieux-Port de Montréal. (1986). *Consultation publique. Rapport final 1986*. Montréal : Vieux-Port de Montréal (Société immobilière du Canada).
- Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). (2011). *Un Grand Montréal attractif, compétitif et durable*. Montréal : Communauté métropolitaine de Montréal.
- Courcier, S. (2002). *De l'évaluation de l'effet structurant d'un projet urbain à l'analyse des congruences entre stratégies d'acteurs : le réaménagement du Vieux-Port de Montréal*. Université de Montréal.
- Curnier, S. (2016). Expériences urbaines et espaces publics à Copenhague. *Les cahiers de l'ASPAN [En ligne]*, 2016(2), 8-13.

- Daamen, T. A. et Vries, I. (2013). Governing the European port–city interface: institutional impacts on spatial projects between city and port. *Journal of Transport Geography*, 27, 4-13. doi: 10.1016/j.jtrangeo.2012.03.013
- Damayanti, R. (2015). *Extending Kevin Lynch's Theory of Imageability through an investigation of kampungs in Surabaya, Indonesia*. University of Sheffield.
- Damayanti, R. et Kossak, F. (2016). Extending Kevin Lynch's concept of imageability in third space reading; case study of Kamûngs, Surabaya-Indonesia. *A/Z ITU Journal of Faculty of Architecture*, 13(1), 57-67.
- Douay, N. et Prévot, M. (2016). Circulation d'un modèle urbain "alternatif" ? *EchoGéo*, (36). doi: 10.4000/echogeo.14617
- Dovey, K. (2016). Temporary/Tactical. Dans *Urban Design Toolkit. A Conceptual Toolkit* (p. 235-244). Londres et New York : Bloomsbury Edition.
- Drouin, M. (2009a). Entre gloire et infamie : le rôle ambivalent du tourisme dans la mise en valeur du Vieux-Montréal. *Téoros [En ligne]*, 28(2), 93-96.
- Drouin, M. (2009b). Le tourisme dans le Vieux-Montréal : une fonction au cœur de sa renaissance et de sa réhabilitation. *Téoros [En ligne]*, 28(1), 93-96.
- Eisinger, P. (2000). The Politics of Bread and Circuses. Building the City for the Visitor Class. *Urban Affairs Review*, 35(3), 316-333. doi: 10.1177/107808740003500302
- Emond, M. (2019). *Quand les professionnels de l'aménagement s'approprient l'urbanisme tactique : regard sur la production de connaissances dans des projets récents au Québec*. Université de Montréal.
- Ewing, R. et Handy, S. (2009). Measuring the Unmeasurable: Urban Design Qualities Related to Walkability. *Journal of Urban Design*, 14(1), 65-84. doi: 10.1080/13574800802451155

- Félix-Fromentin, C. (2017). Tragédie à Volos. Comptes rendus. *Ambiances [En ligne]*. doi: 10.4000/ambiances.850
- Feriel, C. (2018). La piétonnisation des centres-villes dans les années 1960-1970. Patrimonialisation ou modernisation ? *Ciudades*, 3(2018), 99-11.
- Fleury, A. (2014). La mise en patrimoine des espaces publics. Regards croisés à Paris et à Berlin. Dans G. Djament-Tran et P. San Marco (dir.), *La métropolisation de la culture et du patrimoine* (chap. 9, p. 221-240). Paris : Le Manuscrit.
- Francis, M. (1991). 1. The Making of Democratic Streets. Dans *Public Streets for Public Use* (p. 23-39). New York : Columbia University Press.
- Füller, H. et Michel, B. (2014). ‘Stop Being a Tourist!’ New Dynamics of Urban Tourism in Berlin - Kreuzberg. *International journal of urban and regional research*, 38(4), 1304-1318.
- Gagnon, M. (2009). *Joyau du patrimoine mondial et tourisme : l'exemple de St-Georges, Bermudes*. Université de Montréal.
- Gagnon, Y. C. (2012). *L'étude de cas comme méthode de recherche, 2e édition*. Québec : Les Presses de l'Université du Québec.
- García-Hernández, M., De la Calle-Vaquero, M. et Yubero, C. (2017). Cultural Heritage and Urban Tourism: Historic City Centres under Pressure. *Sustainability*, 9(8). doi: 10.3390/su9081346
- Gaudet, S. et Robert, D. (2018). *L'aventure de la recherche qualitative. Du questionnement à la rédaction scientifique*. Les Presses de l'Université d'Ottawa.
- Gauthier, G. (1991, 19 juin). 6,3 millions pour poser du granit sur 450 mètres, rue de la Commune. *La Presse* (Montréal). Récupéré de Eureka.cc
- Gehl, J. et Svarre, B. (2013). *How to study public life*. Washington, D.C. : Island Press.

- Goeldner-Gianella, L. et Humain-Lamoure, A.-L. (2010). Les enquêtes par questionnaire en géographie de l'environnement. *Espace géographique*, 39(4). doi: 10.3917/eg.394.0325
- Gouvernement du Québec. (2020, 23 mars). *La pandémie de la COVID-19. Le Québec sur pause pour trois semaines*. Récupéré le 8 octobre de <https://www.quebec.ca/premier-ministre/actualites/detail/le-quebec-sur-pause-pour-trois-semaines/>
- Gravari-Barbas, M. (1998, 1998). Belle, propre, festive et sécurisante : l'esthétique de la ville touristique. *Norois*, (178), 175-193. doi: 10.3406/noroi.1998.6863
- Gravari-Barbas, M. (2017). Super-gentrification and hyper-tourismification in Le Marais, Paris. Dans M. Gravari-Barbas et S. Guinand (dir.), *Tourism and Gentrification in Contemporary Metropolises : International Perspectives* (p. 299-328). Londres et New York : Routledge.
- Gregg, K. (2019). Conceptualizing the pedestrian mall in post-war North America and understanding its transatlantic transfer through the work and influence of Victor Gruen. *Planning Perspectives*, 34(4), 551-577. doi: 10.1080/02665433.2018.1437555
- Guinand, S. (2017). Post-tourism on the waterfront : Bringing back locals and residents at the Seaport. Dans M. Gravari-Barbas et S. Guinand (dir.), *Tourism and Gentrification in Contemporary Metropolises: International Perspectives* (p. 207-232). Londres et New York : Routledge.
- Hayllar, B., Griffin, T. et Edwards, D. (2008). *City spaces - Tourist places : Urban tourism precincts*. Oxford et Burlington : Butterworth-Heinemann.
- Hospers, G.-J. (2010). Lynch's The Image of the City after 50 Years: City Marketing Lessons from an Urban Planning Classic. *European Planning Studies*, 18(12), 2073-2081. doi: 10.1080/09654313.2010.525369
- Hoyle, B. S. (1989). The port—City interface: Trends, problems and examples. *Geoforum*, 20(4), 429-435. doi: 10.1016/0016-7185(89)90026-2

- Hussein, M. M. F. (2015). *Urban Regeneration and the Transformation of the Urban Waterfront: A Case Study of Liverpool Waterfront Regeneration*. University of Nottingham.
- Jacquot, S. (2010). Déqualification, sécurisation et éviction au service de la réappropriation du centre historique de Gênes. *Norois*, 217(4), 29-39. doi: 10.4000/norois.3451
- Jacquot, S. et Notarangelo, C. (2016). Vendeurs ambulants dans l'espace touristique à Gênes : politiques d'éviction, résistances et arrangements. *L'espace politique*, 28(16). doi: 10.4000/espacepolitique.3765
- Judd, D. R. (2003). Visitors and the Spatial Ecology of the City. Dans L. M. Hoffman, S. S. Fainstein et D. R. Judd (dir.), *Cities and visitors: regulating people, markets, and city space* (p. 23-28). Hoboken : Wiley-Blackwell.
- Kadri, B., Bondarenko, M. et Pharicien, J.-P. (2019). La mise en tourisme : un concept entre déconstruction et reconstruction. *Téoros [En ligne]*, 38(1).
- Khullar, A. (1985). *Cognitive processes in the perception of the environment: A Framework for study of legibility in small urban spaces*. Massachusetts Institute of Technology (MIT), Cambridge.
- Koseoglu, E. et Onder, D. E. (2011). Subjective and objective dimensions of spatial legibility. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 30, 1191-1195. doi: 10.1016/j.sbspro.2011.10.231
- Kostopoulou, S. (2013). On the Revitalized Waterfront: Creative Milieu for Creative Tourism. *Sustainability*, 5(11), 4578-4593. doi: 10.3390/su5114578
- Kott, J. (2017). A framework for research on pedestrian streets in America. *Journal of Urban Planning, Landscape & Environmental Design*, 2(2), 319-324. doi: 10.6092/2531-9906/5271
- Lang, J. (2011). City branding. Dans T. Banerjee et A. Loukaitou-Sideris (dir.), *Companion to Urban Design* (p. 541-551). New York et Oxon : Routledge.

- Laperrière, A. (2016). L'observation directe. Dans B. Gauthier (dir.), *Recherche sociale : De la problématique à la collecte de données* (p. 269-291). Québec : Les Presses de l'Université du Québec.
- Laroche, S. et Bailly, É. (2019). Lisières urbaines, lieux de couture ?, *21e Rencontres internationales en urbanisme de l'APERAU, Strasbourg, France, Juin 2019*. APERAU. Récupéré de <https://hal.ird.fr/AAU/hal-02474479v1>
- Lazzarotti, O. (1995). *Les loisirs à la conquête des espaces périurbains*. Paris : L'Harmattan.
- Lazzarotti, O. (2003). Tourisme et patrimoine: ad augusta per angustia. *Annales de Géographie*, (629), 91-110.
- Le Floch, M. (2016). Les artistes, nouveaux DJ de l'urbain. Dans L. Gwiazdzinski (dir.), *L'hybridation des mondes. Territoires et organisations à l'épreuve de l'hybridation* (p. 133-143). Grenoble : Elya Editions.
- Leloup, X. et Germain, A. (2018). La cohabitation interethnique dans quatre quartiers de classes moyennes à Montréal : une approche pragmatiste inspirée par la lecture de Jean Remy. Dans E. Lenel (dir.), *L'espace des sociologues. Recherches contemporaines en compagnie de Jean Remy* (p. 39-61). Paris : Érès.
- Lew, A. A. (2017). Tourism planning and place making: place-making or placemaking? *Tourism Geographies*, 19(3), 448-466. doi: 10.1080/14616688.2017.1282007
- Lo Iacono, V., Symonds, P. et Brown, D. H. K. (2016). Skype as a Tool for Qualitative Research Interviews. *Sociological Research Online*, 21(2), 103-117. doi: 10.5153/sro.3952
- Loiseau-van Baerle, F. (1990). *La rue, un espace à mieux partager : concilier circulation, sécurité et vie locale*. Paris : Amarcande.
- Long, Y. et Baran, P. K. (2012). Does Intelligibility Affect Place Legibility? Understanding the Relationship Between Objective and Subjective Evaluations of the Urban Environment. *Environment and Behavior*, 44(5), 616-640. doi: 10.1177/0013916511402059

- Luque-Martínez, T., Del Barrio-García, S., Ibáñez-Zapata, J. Á. et Rodríguez Molina, M. Á. (2007). Modeling a city's image: The case of Granada. *Cities*, 24(5), 335-352. doi: 10.1016/j.cities.2007.01.010
- Lydon, M. et Garcia, A. (2015). *Tactical Urbanism. Short-term Action for Long-term Change [En ligne]*. Washington, Covelo et Londres : Island Press.
- Lynch, K. (1960). *The Image of the City*. Cambridge : The M.I.T. Press.
- Lynch, K. (1960/1998). *L'image de la cité* (2 éd., M.-F. Vénard et J.-L. Vénard, trad.). Paris : Dunod.
- Madureira, A. M. (2013). Physical planning in place-making through design and image building. *Journal of Housing and the Built Environment*, 30(1), 157-172. doi: 10.1007/s10901-013-9381-2
- Maitland, R. (2008). Conviviality and everyday life : the appeal of new areas of London for visitors. *International Journal of Tourism Research*, 10(1), 15-25.
- Marin, B. (2017). Marquer et pratiquer les lisières urbaines. Les portes de ville à l'époque moderne. *Città e Storia*, 11, 113-130. doi: 10.17426/25192
- Marsan, J.-C. (1994). Le Vieux-Montréal 30 ans après. *Cap-aux-Diamants*, (37), 14-18.
- Marsan, J.-C. (2016). *Montréal en évolution : quatre siècles d'architecture et d'aménagement*. Québec : Les Presses de l'Université du Québec.
- Martel. (1985). *Centre-ville et quartiers du sud-ouest* [Photographie]. Montréal : Archives de la Ville de Montréal. Récupéré de <http://archivesdemontreal.com/>
- McCunn, L. J. et Gifford, R. (2018). Spatial navigation and place imageability in sense of place. *Cities*, 74, 208-218. doi: 10.1016/j.cities.2017.12.006
- Mercier, G. (2010). La ville du patrimoine mondial face au défi politique de sa propre image. *Géographie et cultures*, (73), 23-37. doi: 10.4000/gc.1832

- Meunier, L.-P. (1965). *Vues diverses - altitude 2000' à 5000' (VM94-B015-014)* [Photographie]. Montréal : Archives de la Ville de Montréal. Récupéré de <http://archivesdemontreal.com/>
- Moulay, A., Ujang, N. et Said, I. (2017). Legibility of neighborhood parks as a predictor for enhanced social interaction towards social sustainability. *Cities*, 61, 58-64. doi: 10.1016/j.cities.2016.11.007
- Observatoire de milieux de vie urbains (OMV). (2020). Découvrir la méthodologie d'observation. *J'habite, tu habites, nous cohabitons dans le Vieux-Montréal*. OMV.
- Oualid El Alaoui, H. (2015). *L'avènement du patrimoine et la construction de l'image touristique de Montréal*. Université du Québec à Montréal.
- Ouellet, A. (2017). *Coprésence et rapports à l'espace dans les petites villes touristiques et patrimoniales. : lecture croisée de Dinan (Côtes d'Armor) et Sarlat-la-Canéda (Dordogne)*. Université d'Angers.
- Peremiquel Lluch, F. (2020). Ciudad, calle y casa para un escenario pospandemia. *Eidos*, (16), 3-12.
- Peyvel, E. (2012). "L'enfer, c'est les autres." De la cohabitation touristique au Viet Nam à travers trois cas d'évitement spatial. Dans B. Frelat-Kahn et O. Lazzarotti (dir.), *Habiter : Vers un nouveau concept ?* (p. 151-180). Paris : Armand Colin.
- Pradel, B. (2007). Mettre en scène et mettre en intrigue : un urbanisme festif des espaces publics. *Géocarrefour*, 82(3), 123-130. doi: 10.4000/geocarrefour.2177
- Pradel, B. (2017). La production d'une urbanité événementielle. Entre stimulation et normalisation du vivre-ensemble dans les espaces publics. Dans J. Piriou, P. Ananian et C. Clergeau (dir.), *Tourisme et événementiel : Enjeux territoriaux et stratégies d'acteurs* (p. 91-105). Québec : Les Presses de l'Université du Québec.
- Pressman, N. E. P. (1991). The European Experience. Dans *Public Streets for Public Use* (chap. 2, p. 40-44). New York : Columbia University Press.

- Radeloff, V. C., Hammer, R. B., Stewart, S. I., Fried, J. S., Holcomb, S. S. et McKeefry, J. F. (2005). The Wildland-Urban Interface in the United States. *Ecological Applications* (p. 799-805). doi: 10.1890/04-1413
- Ramet, P. (1994). L'arrondissement historique de Montréal. *Cap-aux-Diamants*, (37), 73.
- Rapoport, A. (1977). *Human Aspects of Urban Form*. Oxford, New York, Toronto, Sydney, Paris et Frankfurt : Pergamon Press.
- Raynaud, M. et Wolff, P. (2009). *Design urbain: approches théoriques. Approches historiques et conceptuelle* : Université de Montréal. Récupéré de [https://observatoire-ivanhoe-cambridge.umontreal.ca/liens-pdf/Publications/2012-Raynaud\\_Wolff\\_DU-Vol1.pdf](https://observatoire-ivanhoe-cambridge.umontreal.ca/liens-pdf/Publications/2012-Raynaud_Wolff_DU-Vol1.pdf)
- Rezvanpour, N. et Bayat, A. (2017). Determining effective urban design factors within the branding strategy due to brand city spaces and evaluating city spaces by comparing them to the presented factors. A case study of ChaharBagh Avn, Isfahan, Iran. *Energy Procedia*, 115, 6-17. doi: 10.1016/j.egypro.2017.05.002
- Ripoll, F. et Veschambre, V. (2005). Introduction : L'appropriation de l'espace comme problématique. *Norois [En ligne]*, 195(2).
- Rofe, M. W. et Stein, L. (2011). Shedding New Light on Adelaide? Intersections between Urban Design Projects and City Marketing. *Journal of Urban Design*, 16(03), 333-350. doi: 10.1080/13574809.2011.571162
- Sabourin, P. (2016). L'analyse de contenu. Dans B. Gauthier (dir.), *Recherche sociale : De la problématique à la collecte de données* (p. 357-385). Québec : Les Presses de l'Université du Québec.
- Safari, H., Moridani, F. F. et Mahdzar, S. S. (2016). Influence of geometry on legibility: An explanatory design study of visitors at the Kuala Lumpur City Center. *Frontiers of Architectural Research*, 5(4), 499-507. doi: 10.1016/j.foar.2016.08.001

- Savoie-Zajc, L. (2016). L'entrevue semi-dirigée. Dans B. Gauthier (dir.), *Recherche sociale : De la problématique à la collecte de données* (p. 293-316). Québec : Les Presses de l'Université du Québec.
- Silva, K. D. (2009). The Image of the Historic City: Reconciling Challenges and Contradictions in Urban Conservation. *10th Cambridge Heritage Seminar*.
- Silva, K. D. (2011). Mapping meaning in the city image: A case study of Kandy, Sri Lanka. *Journal of architectural and planning research*, 28(3), 229-251.
- Slater, E. A. (1974). *Re-using Downtown Waterfronts*. Massachusetts Institute of Technology (MIT), Cambridge.
- Souther, J. M. (2007). The Disneyfication of New Orleans : The French Quarter as Facade in a Divided City. *Journal of American History*, 94(3), 804-811. doi: 10.2307/25095142
- Southworth, M. (1985). Shaping the City Image. *Journal of Planning Education and Research*, 5(1), 52-59. doi: 10.1177/0739456x8500500107
- St-Jacques, M. (2019). Mettre en scène des entrées de ville harmonieuses - volet ingénierie. Dans *Renouveler un territoire urbain morcelé : Conférences inspirantes pour le secteur Bridge-Bonaventure, Montréal, 5 septembre 2019*. Office de consultation publique de Montréal (OCPM).
- Statistique Canada. (2011). *Recensement de 2011 - Fichiers des limites*. Récupéré de <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2011/geo/bound-limit/bound-limit-2011-fra.cfm>
- Stevens, Q. (2006). The Shape of Urban Experience: A Reevaluation of Lynch's Five Elements. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 33(6), 803-823. doi: 10.1068/b32043
- Stock, M. (2004). L'habiter comme pratique des lieux géographiques. *EspacesTemps.net [En ligne]*.

- Tavassolian, G. et Nazari, M. (2015). Studying Legibility Perception and Pedestrian Place in Urban Identification. *International Journal of Science, Technology and Society*, 3(2-1), 112-115. doi: 10.11648/j.ijsts.s.2015030201.32
- Taylor, N. (2009). Legibility and Aesthetics in Urban Design. *Journal of Urban Design*, 14(2), 189-202. doi: 10.1080/13574800802670929
- Thibaud, J.-P. (2001). La méthode des parcours commentés. Dans M. Grosjean et J.-P. Thibaud (dir.), *L'espace urbain en méthodes* (p. 79-100). Marseille : Éditions Parenthèses.
- Tree top.png*. (s.d.). Récupéré de <https://i.pinimg.com/originals/b2/18/74/b2187417bd11aa279f50e7e33a3f36f7.png>
- Université du Québec à Montréal (UQAM). (2020). *Accueil - CIEREH*. Récupéré le 25 mai 2020 de <https://ciereh.uqam.ca/>
- Vieux-Port de Montréal. (s.d.). *Histoire*. Récupéré le 5 décembre 2020 de <https://www.vieuxportdemontreal.com/histoire>
- Ville de Montréal. (1966). *VM94-A0313-006* [Photographie]. Montréal : Archives de la ville de Montréal. Récupéré de <http://archivesdemontreal.com/>
- Ville de Montréal. (1992). *VM94-A1054-022* [Photographie]. Montréal : Archives de la Ville de Montréal. Récupéré de <http://archivesdemontreal.com/>
- Ville de Montréal. (2004). *Plan d'urbanisme de Montréal*. Montréal : Ville de Montréal.
- Ville de Montréal. (2006). *La Ville de Montréal et ses arrondissements au 1er janvier 2006*. Montréal : Ville de Montréal. Récupéré de [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/DROIT\\_INITIATIVE\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/CARTE%20-%20MONTR%C9AL%20ET%20S%C3%89S%20ARRONDISSEMENTS.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/DROIT_INITIATIVE_FR/MEDIA/DOCUMENTS/CARTE%20-%20MONTR%C9AL%20ET%20S%C3%89S%20ARRONDISSEMENTS.PDF)

- Ville de Montréal. (2013). *Vieux-Montréal. Plan de protection et de mise en valeur*. Montréal : Ville de Montréal.
- Ville de Montréal. (2017-2019). *Cartographie de base*. Récupéré de <https://donnees.montreal.ca/ville-de-montreal/cartographie-de-base>
- Ville de Montréal. (2018). *Géobase - réseau routier. Montréal* Récupéré de <http://donnees.ville.montreal.qc.ca/dataset/geobase>
- Ville de Montréal. (s.d.-a). *Bilan des legs*. Montréal : Ville de Montréal,.
- Ville de Montréal. (s.d.-b). *L'aménagement du Vieux-Port | Promenade Fleuve-Montagne*. Récupéré le 10 novembre 2020 de <https://ville.montreal.qc.ca/fleuve-montagne/fr/attract/3>
- Ville de Montréal. (s.d.-c). *La future rue Saint-Paul*. Récupéré le 10 novembre 2020 de [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=9517,142302009&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=9517,142302009&_dad=portal&_schema=PORTAL)
- Viola, S. (2008). Urban Renewal and Sustainable Development Efforts in Montreal: Vitality and Multiculturalism Requirements from an Identity Protection Perspective. *International Journal of Canadian Studies*, (37). doi: 10.7202/040801ar
- Vlès, V. (2011). Entre redynamisation urbaine et banalisation des espaces : tensions et enjeux de l'urbanisme touristique. *Mondes du Tourisme*, 3(2011), 14-25. doi: 10.4000/tourisme.507
- Vlès, V., Berdoulay, V. et Clarimont, S. (2005). *Espaces publics et mise en scène de la ville touristique*. Pau : Université de Pau et des Pays de l'Adour.
- Wall, E. et Waterman, T. (2010). What is urban design? Dans *Basic Landscape Architecture 01: Urban Design* (p. 14-37). Lausanne : AVA Publishing SA.

- White, J. T. (2016). Pursuing design excellence: Urban design governance on Toronto's waterfront. *Progress in Planning*, 110, 1-41. doi: 10.1016/j.progress.2015.06.001
- Yassin, H. H. (2019). Livable city: An approach to pedestrianization through tactical urbanism. *Alexandria Engineering Journal*, 58, 251-259. doi: 10.1016/j.aej.2019.02.005
- Yavuz, A., Canbakal Ataoğlu, N. et Acar, H. (2020). The Identification of The City on The Legibility and Wayfinding Concepts: A Case of Trabzon. *Journal of Contemporary Urban Affairs*, 4(2), 1-12. doi: 10.25034/ijcua.2020.v4n2-1
- Yin, R. K. (2009). *Case study research : design and methods*. Thousand Oaks, Californie : Sage.
- Zmudzinska-Nowak, M. (2003). Searching for legible city form: Kevin Lynch's theory in contemporary perspective. *Journal of Urban Technology*, 10(3), 19-39. doi: 10.1080/1063073032000175390