

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL

LE RETOUR À LA RUE
ÉTUDE DE CAS D'UNE RUE PARTAGÉE OUBLIÉE À MONTRÉAL :
L'AVENUE DULUTH-EST

MÉMOIRE
PRÉSENTÉ
COMME EXIGENCE PARTIELLE
DE LA MAÎTRISE EN GÉOGRAPHIE

PAR
JÉRÉMY DIAZ

OCTOBRE 2015

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL
Service des bibliothèques

Avertissement

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

REMERCIEMENTS

Voilà, on y arrive ! Dernière page écrite. Premières lignes lues. Quelle ironie ! C'est le temps de la dernière réflexion, de l'ultime précision, du retour final sur soi-même. Faisons le point... pas trop longtemps. Car la faiblesse prolongée de l'agencement de mes mots réduirait ceux qui m'ont fait et me font. Avant toute chose, ne m'en voulez pas si la pudeur retient ma parole, mais sachez que mes premières pensées s'adressent à vous trois, là-bas, outre-Atlantique. Et en particulier à toi qui trimes sans cesse.

Inestimable astrolabe lorsque mon entreprise était à la dérive, je tiens à exprimer toute ma reconnaissance à mon directeur de recherche, Sylvain Lefebvre, pour son aide, sa disponibilité et son enthousiasme. Outre la qualité de ton encadrement et de tes précieux conseils, je te remercie de m'avoir donné l'occasion de vivre des expériences professionnelles formidables au sein du GREF.

Dans cet archipel des remerciements, je souhaite accoster à quelques encablures de deux acolytes qui se sont moqués de mon malheur pour mon plus grand bien tout au long de ce périple. Merci à toi, Joan, pour ton aide précieuse, ta critique avisée et la tendresse de tes charmes. Merci à toi, Pierre, pour ces trois années de cohabitation qui ont forgé une amitié solide sur l'enclume de l'expatriation. *Amicus certus in re incerta cernitur*. Bon, ça ne veut presque absolument rien dire, mais je trouve que c'est assez dans le ton ! Y'a « amicus », y'a « cernitur », on peut vaguement en faire quelque chose...

Je désire également remercier l'UQÀM et les Fonds de l'Accessibilité et à la Réussite des Etudes (FARE) pour m'avoir décerné une bourse d'excellence. Enfin, je remercie toutes les personnes qui ont participé anonymement à la réussite de ce mémoire.

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES FIGURES.....	VIII
LISTE DES TABLEAUX.....	X
LISTE DES GRAPHIQUES.....	XII
LISTE DES CARTES.....	XIV
RÉSUMÉ	XV
INTRODUCTION	1
CHAPITRE I : ÉLÉMENTS DE PROBLEMATIQUE.....	4
1.1 Retour sur la rue : mise en tension des territoires urbains	4
1.1.1 La conflictualité de l'espace.....	5
1.1.2 Lutte urbaine au début des années 1980	6
1.2 Aménager les rues de Montréal au tournant des années 1980 : le programme de Revitalisation des Artères Commerciales (RAC)	9
1.2.1 Une politique de régénérescence.....	9
1.2.2 Territorialisation de l'action municipale.....	10
1.3 Aménager les rues de Montréal au tournant des années 2010 : la politique de la Ville en faveur d'une image de marque	11
1.3.1 Le marketing territorial de Montréal.....	12
1.3.2 Les rues en première ligne.	16
1.4 L'aménagement de la rue Duluth-Est	18
1.5 Hypothèses de travail	20
1.5.1 Pourquoi avons-nous besoin de réaliser cette recherche ?.....	20
1.5.2 Objectifs de recherche.....	24
1.6 Concepts et définitions.....	26
1.6.1 La valorisation.....	26
1.6.2 L'appropriation	27

1.6.3 La morphogénèse urbaine	29
1.6.4 Le glissement urbain	30
1.6.5 Le paysage urbain	31
CHAPITRE II : METHODOLOGIE	33
2.1 Cadre opératoire, variables et indicateurs	33
2.1.1 Première grille méthodologique : la morphogenèse urbaine.....	34
2.1.2 Seconde grille méthodologique : le glissement urbain	36
2.1.3 Troisième grille méthodologique : le paysage urbain	37
2.2 L'étude de cas comme stratégie de vérification.....	38
2.3 Collecte et traitement des données.....	43
CHAPITRE III : LA RUE, ÉLÉMENTS THÉORIQUES.....	52
3.1 La forme de la rue, matrice du fonctionnement et du développement urbain de la ville.....	53
3.1.1 L'objet d'un doute.....	53
3.1.2 « <i>What makes a good city</i> »?.....	57
3.1.3 Changer de méthode, un projet utilitariste	59
3.1.4 La rue, une forme invisible	61
3.1.5 Au fondement de la ville	63
3.1.6 La forme : support d'un accord durable et matrice de transfert.....	66
3.1.7 La rue, ADN de la ville	68
3.2 La rue retrouvée : de l'élimination à l'imitation de son dispositif.....	71
3.2.1 La mise à mort de la rue au début du siècle	71
3.2.2 À l'échelle locale, la rue animée et la vie sociale	76
3.3.3 À l'échelle métropolitaine, la rue branchée et la spécialisation commerciale.....	78
3.2.4 À l'échelle mondiale, la rue globale et le marketing territorial	80
3.2.5 Rue et pastiche	83

3.2.6 De la ville apaisée au risque de la tranquillité.....	85
3.3 Des corps ignorés, impliqués et expulsés : l'incarnation de la rue	88
3.3.1 De l'ignorance du corps à l'implication du sien	88
3.3.2 L'art de la composition urbaine	91
3.3.3 Une territorialité en action : les rues convoitées	94

CHAPITRE IV : LA MORPHOGENÈSE URBAINE DE LA RUE DULUTH, ŒUVRE COLLECTIVE DES GÉNÉRATIONS.....102

4.1 La mise en place du dispositif de la rue	102
4.1.1 Le tracé du domaine public et la partition de l'aire en parcelles.....	102
4.1.2 L'édification	109
4.1.3 Types et nature de l'utilisation du sol.....	115
4.2 Profil évolutif des résidents de l'aire d'influence de la rue Duluth	118
4.2.1 Dynamique démographique de la rue Duluth.....	120
4.2.2 Profil socio-culturel	126

CHAPITRE V : ENTRE FLUIDITE ET FROTTEMENT, LE GLISSEMENT URBAIN SUR LA RUE DULUTH.....134

5.1 Modes de déplacement.....	134
5.1.1 Se déplacer sur la rue Duluth-Est en 1982	135
5.1.2 Se déplacer sur la rue Duluth-Est en 2014	135
5.1.2.1 La marche, une adhérence forte.....	137
5.1.2.1 L'automobile, une adhérence faible	139
5.1.2.3 Le retour de la bicyclette, une adhérence intermédiaire	143
5.1.2.4 Les ORNI (Objets Roulants Non Identifiés), une adhérence quasi nulle	145
5.2 Activités observées	147

CHAPITRE VI : L'EVOLUTION DU PAYSAGE URBAIN DE LA RUE DULUTH 155 |

6.1 Fragments du paysage urbain au tournant des années 1980	155
6.2 Paysage urbain de la rue Duluth en 2014.....	160
6.2.1 Façades et rez-de-chaussée.....	160
6.2.2 Représentations spatiales et imaginaire collectif.....	162
6.2.3 Imaginaire collectif et représentations spatiales de la rue Duluth	167
 CHAPITRE VII : FORME URBAINE, APPROPRIATION ET VALORISATION.....	174
7.1 Retour sur le questionnement de recherche	174
7.1.1 Retour sur la revue de la littérature.....	175
7.1.2 Retour sur la problématique initiale	176
7.2 Causes et conséquences de la transformation de la rue Duluth	177
7.2.1 Changement de main	177
7.2.2 À flux tendu.....	178
7.2.3 La fête ! Oui, mais laquelle ? De Duluthville à Greek town	179
7.2.4 1981 : crise de la forme, crise dans la forme	182
7.2.5 Appropriation et requalification	184
7.3 Trente ans plus tard, qualité esthétique, convivialité et urbanité	186
7.3.1 Dégradations et usure de l'environnement physique.....	186
7.3.2 Dans quelle mesure le spatial influence-t-il le social ?.....	187
7.3.3 L'espace partagé encourage-t-il la rencontre sur Duluth ?.....	189
7.3.4 Duluth est-elle devenue plus «conviviale» après son réaménagement ?	193
7.3.5 Une identité aux contours flous	196
7.3.6 Des signes d'une réappropriation par le bas, vers un processus lent de revalorisation du lieu ?.....	197
 CONCLUSION.....	200
ANNEXES A	204
ANNEXES B	212

BIBLIOGRAPHIE	218
REVUE DE PRESSE « RUE DULUTH »	236

LISTE DES FIGURES

Figure 1.1 L'avenue Duluth au croisement avec la rue de l'Hôtel de Ville.....	6
Figure 1.2 L'avenue Duluth au croisement avec la rue Henri-Julien	7
Figure 1.3 L'avenue Duluth au croisement avec la rue Rivard.....	7
Figure 1.4 L'avenue Duluth au croisement avec la rue Berri	8
Figure 1.5 La dynamique du succès de George Benko	15
Figure 1.6 Localisation du territoire d'étude.....	18
Figure 2.1 Les douze segments du territoire d'étude de la rue Duluth-Est.....	46
Figure 2.2 Aperçu d'une représentation graphique de la rue Duluth-Est	48
Figure 2.3 L'enquête dans la triangulation des modes de collecte	50
Figure 3.1 Représentation dans l'espace-temps du diagramme des forces de la forme urbaine de la rue.....	70
Figure 4.1 Quatre ruelles de la rue Duluth-Est	110
Figure 4.2 Evolution architecturale des bâtiments sur la rue Duluth-Est du boulevard St-Laurent à la rue St-Hubert	112
Figure 4.3 Les quatre secteurs de recensement.....	119
Figure 5.1 Au croisement de la rue St-Denis durant les travaux	141
Figure 5.2 Le micro-aménagement terminé.....	142
Figure 5.3 Une trottinette sur Duluth	146
Figure 5.4 Activités nécessaires sur la rue Duluth-est	149
Figure 5.5 Activités optionnelles sur la rue Duluth-est	150
Figure 5.6 Activités sociales sur la rue Duluth-est	151
Figure 6.1 Un saltimbanque de la rue Duluth.	156
Figure 6.2 Photographies de la rue Duluth (1977 -1979).....	158
Figure 6.3 Photographies des travaux du réaménagement (1982).....	159
Figure 6.4 Le mauvais état du pavé, les nombreux graffitis et les sacs poubelles à l'air libre.....	165

Figure 6.5 L'état des arbres, le positionnement des bancs et le déneigement	166
Figure 6.6 Termes et occurrences évoquant la rue Duluth d'après soixante-trois répondants du 1er avril 2014 au 31 janvier 2015	168
Figure 6.7 Cartes mentales de la rue Duluth-Est	170
Figure 7.1 Morphogenèse provoquée par l'aménagement de la rue Duluth dans le cadre du programme RAC	183
Figure 7.2 Schéma de l'évolution des marquages d'appropriation de la rue Duluth avant et après l'aménagement	185
Figure 7.3 La rue Duluth, de la rue St-Hubert à l'avenue Chateaubriand	192
Figure 7.4 Schéma de l'évolution des marquages d'appropriation de la rue Duluth d'après l'aménagement à 2014	198

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 2.1 Dates des 96 observations effectuées de 15 minutes par segment	46
Tableau 2.2 Éléments des questionnaires.....	48
Tableau 2.3 Récapitulatif des entretiens	49
Tableau 3.1 Comparatif des grands ensembles et des lotissements défectueux	74
Tableau 4.1 Utilisations du sol (1976, 1980, 1984, 1989 et 2014) des bâtiments attenants à la rue Duluth-est du boulevard Saint-Laurent à la rue Saint-Hubert :.....	115
Tableau 4.2 Évolution de la population	120
Tableau 4.3 Évolution de la population et taux de variation	122
Tableau 4.4 Population qui habitait dans un autre pays cinq ans auparavant l'année du recensement sur le territoire d'étude	123
Tableau 4.5 Population qui habitait dans une autre province cinq ans auparavant l'année du recensement sur le territoire d'étude	124
Tableau 4.6 Population qui habitait dans la même province ou le même territoire cinq ans auparavant, a cependant changé d'adresse et de subdivision de recensement (municipalité) dans la même province ou le même territoire	124
Tableau 4.7 Population qui habitait dans la même province ou le même territoire cinq ans auparavant, a cependant changé d'adresse tout en demeurant dans la même subdivision de recensement (municipalité).....	124
Tableau 4.8 Population qui habitait à la même adresse un an auparavant	125
Tableau 4.9 Population qui habitait à la même adresse cinq ans auparavant	125
Tableau 4.10 Niveau de scolarité en fonction des années de recensement (%)...	130
Tableau 5.4 Total des activités observées sur les quatre-vingt-seize plages d'observations en fonction des douze segments de la rue Duluth-est.....	152
Tableau 6.1 Types, nombres et pourcentages des façades de la rue Duluth- Est du boulevard Saint-Laurent à la rue Saint-Hubert	161
Tableau 6.2 Éléments dessinés dans les cartes mentales	162
Tableau 6.3 Éléments cités dans les questionnaires.....	163

Tableau 6.4 Typologie et échelle des cartes mentales	171
Tableau 7.1 Les joggeurs observés sur la rue Duluth-Est (mai-juin 2014).....	187
Tableau 7.2 Les flâneurs observés sur la rue Duluth-Est (mai-juin 2014).....	188
Tableau 7.3 Les flâneurs observés sur la rue Duluth-Est (mai-juin 2014).....	188
Tableau 7.4 Niveaux d'activités et qualité de la forme physique	190

LISTE DES GRAPHIQUES

Graphique 4.1 Âge des bâtiments présents sur la rue Duluth-est (2012).....	104
Graphique 4.2 Locaux vacants (1976, 1980, 1984, 1989 et 2014) des bâtiments attenants à la rue Duluth-est du boulevard Saint-Laurent à la rue Saint-Hubert	117
Graphique 4.3 Nombre de logements (1976, 1980, 1984 et 1989) des bâtiments attenants à la rue Duluth-est du boulevard Saint-Laurent à la rue Saint-Hubert	118
Graphique 4.4 Evolution de la population	121
Graphique 4.5 Comparaison des taux de variation démographique du Plateau Mont-Royal et du territoire d'étude (%).....	123
Graphique 4.6 Evolution temporelle du nombre moyen de personnes et d'enfants dans toutes les familles de recensement (%)	127
Graphique 4.7 Evolution temporelle du nombre moyen de personnes par ménage (%)	128
Graphique 4.8 Evolution des classes d'âge sur le territoire d'étude de la rue Duluth-Est	129
Graphique 4.9 Evolution de l'état matrimonial des personnes résidentes dans le territoire d'étude de la rue Duluth-est en fonction des années de recensement.....	129
Graphique 5.1 Partages modaux de 1982 et 2014.....	136
Graphique 5.2 Modes de déplacement (%) selon les segments de l'avenue Duluth-Est (mai-juin 2014).....	137
Graphique 5.3 Moyenne de piétons observés par heure selon les segments de l'avenue Duluth-Est (mai-juin 2014).....	138
Graphique 5.4 Moyenne de piétons observés par heure en fonction de créneaux horaires sur l'avenue Duluth-Est (mai-juin 2014).....	139
Graphique 5.5 Moyenne d'automobilistes observés par heure selon les segments de l'avenue Duluth-Est (mai-juin 2014)	141
Graphique 5.6 Moyenne d'automobilistes observés par heure en fonction de créneaux horaires sur l'avenue Duluth-Est (mai-juin 2014).....	143

Graphique 5.7 Moyenne de cyclistes observés par heure selon les segments de l'avenue Duluth-Est (mai-juin 2014).....	144
Graphique 5.8 Moyenne de cyclistes observés par heure en fonction de créneaux horaires sur l'avenue Duluth-Est (mai-juin 2014).....	145

LISTE DES CARTES

Carte 4.1 Plan de la ville et cité de Montréal (1801)	105
Carte 4.2 Carte de la ville de Montréal (1834).....	106
Carte 4.3 Pocket map of the City of Montreal (1861).....	107
Carte 4.4 Atlas de la ville et l'île de Montréal (1879)	108

RÉSUMÉ

Depuis la fin des années 1970, la plupart des villes se sont engagées dans une requalification des espaces publics. L'enjeu est de taille : recréer du sens, accroître la lisibilité et redonner une sensibilité au monstre froid qu'est devenue la ville conçue par l'urbanisme fonctionnaliste de la Charte d'Athènes. La contestation de la réduction de la rue à un simple espace de circulation voit l'émergence de nouvelles représentations de la ville tandis que la redécouverte de son rôle au fondement du développement urbain refonde le paradigme des études urbaines. Que ce soit dans le champ des sciences sociales sensibles aux luttes urbaines ou au sein des milieux professionnels influencés par l'urbanisme culturel, se déploie une triple reconnaissance de la rue comme un espace physique de tensions entre les éléments bâtis, un espace support de la vie sociale et un espace idéal de la culture urbaine. Le traitement urbanistique des rues devient une catégorie d'action à part entière des pouvoirs publics dans un mouvement urbanistique global d'un *retour à la rue*. De nouveaux pastiches de la rue émergent comme les cours résidentielles (*woonerven*), les rues habitables (*livable streets*) ou les rues partagées (*shared streets*)

L'objectif de ce mémoire a été de mesurer les causes et les effets de la transformation de l'avenue Duluth-Est en 1981 afin d'évaluer l'approche populaire de l'espace partagé dans sa capacité à améliorer la qualité de l'environnement des rues. Si la forme urbaine de Duluth ne résulte pas d'une volonté initiale de réaliser une rue partagée, les contingences du milieu ont produit ce qui nous est apparu comme l'un des premiers cas du partage de l'espace à Montréal. C'est pourquoi l'étude de la rue Duluth a offert les conditions irrésistibles d'une exploration sur le temps long, des résultats concrets de cette forme d'aménagement. Elle a permis de confronter la réalité des effets durables du partage de la rue avec la promotion actuelle de la *ville apaisée* qui promeut une représentation partielle de l'urbanité des comportements individuels (citoyens, civils, conviviaux ou bienveillants).

Pour n'omettre aucun phénomène à l'œuvre dans la rue, nous l'avons appréhendée par le prisme de la forme urbaine. Produit de forces antinomiques et complémentaires (mouvement/établissement; renouvellement/durée; univers privés/espace public; économie de capital/économie de patrimoine), la forme urbaine de la rue nous a révélé la complexité des systèmes d'acteurs et des logiques de pouvoirs dans la production de l'espace-rue.

Nos résultats font apparaître de nouvelles dimensions critiques au concept d'espace partagé. En effet, si la rue partagée doit permettre une

«réappropriation» de l'espace public par la marche, il n'en découle pas nécessairement une réhabilitation de l'«habiter» des citoyens dans la ville. Dans le cas de Duluth, la rue était pleinement «habitée» avant la réfection. Les multiples usages, les liens de solidarité et les représentations se sont réduits après la transformation. Autrement dit, la transformation radicale de la forme urbaine de Duluth en limitant, paradoxalement, l'appropriation de ceux qui y vivaient, a détruit l'implication des résidents dans la fabrique de la rue. L'apaisement a affaibli l'expression politique (par politique, il faut entendre : l'appropriation par chacun de la totalité de l'espace public) et ses effets s'étirent jusqu'à nos jours.

Mots clés : rue, Duluth, forme urbaine, espace partagé, appropriation, ville apaisée, retour à la rue

Nous voulons nous traduire nous-mêmes en pierre et en plante, nous voulons nous promener en nous-mêmes lorsque nous parcourons ces portiques et ces jardins.

Friedrich Nietzsche, 1882

Que fait-on dans la rue, le plus souvent ? On rêve. C'est un des lieux les plus méditatifs de notre époque, c'est notre sanctuaire moderne, la Rue.

Louis-Ferdinand Céline, 1924

INTRODUCTION

La rue est un objet en vogue ces dernières années. Elle s'est imposée comme un objet d'étude transversal à plusieurs champs de recherche pour arpenter les dimensions de notre urbanité.

La rue est la plus petite alvéole portant la marque de l'œuvre humaine dans la ville. Plus que toute autre échelle, tout citoyen peut façonner cette cellule élémentaire et fléchir infinitésimalement les conditions de la vie urbaine. Par excellence, la rue est l'œuvre modeste de la quotidienneté. Son architecture vernaculaire rayonne l'identité et les valeurs successives de ses habitants. Elle transmet avant d'ancrer, l'héritage de celles et ceux qui y ont pris racine. La *ruga*, étymologie latine de la rue, désignait la ride tracée sur la terre avant de nommer l'édification bordant ce sillon. Celui qui veut approfondir sa compréhension géographique du fait urbain ne peut faire l'économie d'une réflexion sur la rue dans la mesure où il doit analyser «comment ses habitants cherchent à s'en approprier des portions» (De Koninck, 2001, p.124).

Les études sur la rue sont récentes. Angle mort des sciences humaines, sa redécouverte procède de l'analyse des crises des grands ensembles et de l'anémie sociale des espaces publics centraux dans les métropoles occidentales. L'élimination et la réduction de cet organe au seul mouvement correspondent à une nouvelle étape du malaise urbain. Alors que Simone Weil prévenait en 1949 que «l'enracinement est peut-être le besoin le plus important et le plus méconnu de l'âme humaine» (p.156), l'élimination des rues dans les grands ensembles a mis en évidence son rôle dans le

bien-être d'une population. La rue assure l'emprise des citoyens dans l'aménagement informel de leur portion de ville. Elle garantit la possibilité de la modifier, de la transformer puis de s'en revendiquer. Le sillon précède l'enracinement de l'être humain «par sa participation réelle, active et naturelle à l'existence d'une collectivité qui conserve vivants certains trésors du passé et certains pressentiments d'avenir» (ibid.). Le malaise urbain ne résulterait-il pas également de la disparition de cet agent faisant prendre racine les hommes dans la ville ?

Dans la compréhension de «l'emboîtement dynamique des facteurs» (De Koninck, 2001, p.127), l'étude de la rue présente une nouvelle étape dans la recherche en géographie urbaine poussée par l'ampleur de la métropolisation. Que ce soit la hausse démographique, le vieillissement de la population, la segmentation socio-territoriale, l'accroissement des inégalités économiques, les crises identitaires ou la protection environnementale, ces enjeux semblent élever la civilisation urbaine à un nouveau palier d'intensité. Parallèlement, les réponses politiques peinent à y répondre adéquatement. Si certains défis appellent une coopération transnationale, d'autres impliquent une transformation locale pour aménager des lieux où il fait bon vivre pour le plus grand nombre. Lieu d'une participation silencieuse de la société et des expérimentations collectives, la rue apparaît comme l'espace résilient le plus approprié pour transformer la ville à moindre coût. Sans rues, pouvons-nous parler de ville ? C'est pourquoi le présent mémoire ambitionne un approfondissement de nos connaissances sur le développement et le fonctionnement de la rue.

Montréal voit actuellement ses rues se transformer. Influencés par le véhicule international de nouveaux pastiches de la rue, ses choix d'aménagement s'arriment sur des modèles qui privilégient une réappropriation des espaces publics en faveur des mobilités actives. Parmi eux, le principe de l'espace partagé se diffuse. Sa

prétention à ranimer une manière d'être et de vivre ensemble dans la ville en éliminant toute séparation physique entre les usages de l'espace public séduit les politiques publiques, les chercheurs et les professionnels du milieu. Dans cet élan enthousiaste, certains ont oublié que Montréal possède déjà une rue partagée depuis 1981 : l'avenue Duluth-Est ! Étudié comme un idéal-type vers «ce à quoi peuvent tendre» les rues partagées montréalaises, notre objectif est d'étudier les conditions dans lesquelles sa transformation originale émerge ainsi que ses effets jusqu'à nous.

La première partie du texte proposera une mise en contexte du réaménagement de la rue Duluth avant de présenter la méthodologie de recherche. Puis, nous nous interrogerons, aux chapitres trois, quatre et cinq, sur le changement paradigmatique en études urbaines qui semble s'ouvrir depuis la redécouverte de la rue au fondement du développement et du fonctionnement de la ville. Les trois chapitres suivants exposeront les résultats de notre recherche. Enfin, à partir de ces éléments, nous proposerons une analyse exhaustive de l'évolution de la rue Duluth afin de répondre à notre questionnement de recherche.

CHAPITRE I

ÉLÉMENTS DE PROBLEMATIQUE

1.1 Retour sur la rue : mise en tension des territoires urbains

Ce mémoire découle d'une avancée dans le champ des études urbaines, celui de la reconnaissance du rôle de la rue comme matrice fondatrice du fonctionnement et du développement urbain. Si « nombreux sont ceux qui ont tenté de comprendre et d'expliquer la véritable nature de la ville, » (S. Lefebvre, 1996, p.7) aucun consensus n'émerge sur l'origine, la rationalité ou l'évolution du fait urbain. La redécouverte du rôle fondateur de la rue contribue à l'amélioration de nos connaissances sur la formation de la ville. C'est pourquoi la rue redevient la forme spatiale prépondérante dans les recherches et les plans d'aménagement. Toute la difficulté est de déterminer s'il s'agit d'une étape dans un processus continu ou d'une transformation fondamentale de la forme urbaine et de la vie urbaine. En d'autres mots, ce retour à la rue participe-t-il à l'émergence d'un nouveau type de ville ? Dans l'état de la recherche des études urbaines, l'établissement d'une telle césure n'est pas unanime. Par ailleurs, notre étude du temps long nous a révélé l'inhérence de la rue à la ville. Difficile dans ces conditions d'y voir l'émergence d'un nouveau type de ville alors que la rue a toujours été au fondement de la croissance urbaine. Seule son élimination issue de l'urbanisme fonctionnaliste de la Charte d'Athènes est une rupture nette dans ce processus continu de la fabrique urbaine dont l'action urbanistique du retour à la

rue agit finalement, en contrepoids. En ce sens, le retour à la rue constitue un revirement et devient une catégorie d'action à part entière des pouvoirs publics. Nous y reviendrons un peu plus loin. Au travers d'une étude de cas, l'objectif de ce mémoire est de mettre en lumière les effets de la transformation pionnière de la rue Duluth-Est au début des années 1980 selon ces principes urbanistiques et sociaux de la nouvelle ère de production morphologique de la ville dans laquelle nous sommes entrés.

1.1.1 La conflictualité de l'espace

Le retour à la rue dessine un nouveau mode de production de l'espace dans la mesure où sa réalisation inscrit les classes sociales dans l'espace en fonction de leur place hiérarchique au sein de la société. (H. Lefebvre, 2000, XXV)

Le nouveau mode de production (la société nouvelle) s'approprie c'est-à-dire aménage à ses fins, l'espace pré-existant, modelé antérieurement. Modifications lentes, pénétrant une spatialité, déjà consolidée, mais la bouleversant parfois avec brutalité » (*Ibid.*).

La diffusion de ce mode de production redistribue la territorialité de la ville c'est-à-dire « la tentative par un individu ou un groupe d'affecter, d'influencer ou de contrôler d'autres personnes, phénomènes ou relations et d'imposer son contrôle sur une aire géographique, appelé territoire » (Kourtessi-Philippakis et Treuil, 2011, p.8). Comment sont appropriés ces nouveaux espaces ? Quels sont les mécanismes de prise de possession d'un groupe social sur les autres dans l'espace-rue ? Ces modalités de prise de contrôle d'une portion du territoire seront analysées par le prisme de la forme urbaine de la rue en crise. Car seule l'activité conflictuelle en milieu urbain, est

révélatrice d'une connaissance plus véridique de l'espace étudié et des pratiques associées (H. Lefebvre, 2000)

1.1.2 Lutte urbaine au début des années 1980 : l'opportunité de la rue Duluth

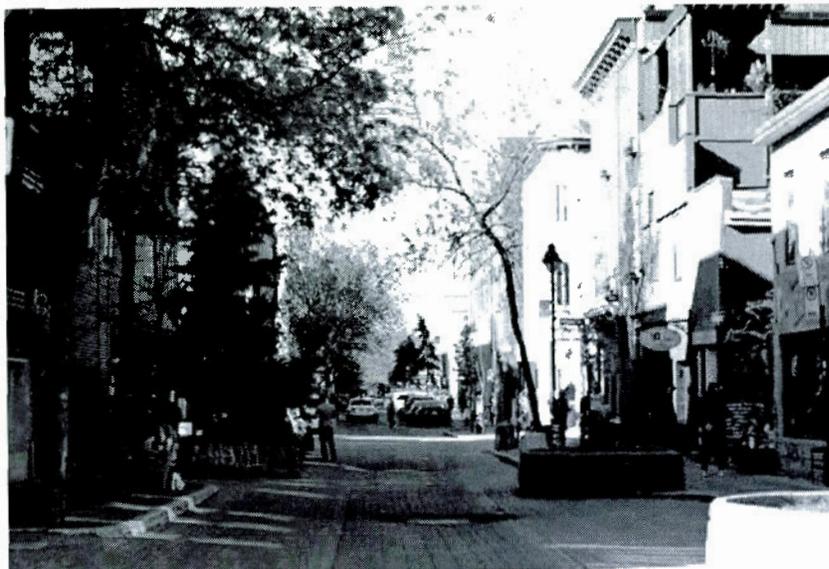
L'été qui précédait ma rentrée en maîtrise, je sillonnais les rues de Montréal en quête d'une idée, d'une piste, d'un bout de pas grand-chose. Alors que j'arpentais la rue Saint-Denis pour rejoindre le métro. Figurez-vous qu'elle était pavée l'avenue Duluth ! Un pavage délabré qui m'indiquait timidement un passé oublié dans l'histoire urbaine de Montréal. On en avait déjà vu des rues pavées dans le vieux Montréal. Des fameuses même comme la rue Saint-Paul. Mais rien de tel dans les anciens faubourgs de la vieille ville. Quelque chose, là, clochait avec ma perception de la ville nord-américaine. Elle se distinguait clairement des autres : son calme, sa forme, son paysage. (Figure 1.1, 1.2, 1.3, 1.4) Mon étude préliminaire révéla des luttes antérieures dans la production originale de cet espace-rue.

Figure 1.1 L'avenue Duluth au croisement avec la rue de l'Hôtel de Ville



Source : Cliché de l'auteur (2014)

Figure 1.2 L'avenue Duluth au croisement avec la rue Henri-Julien



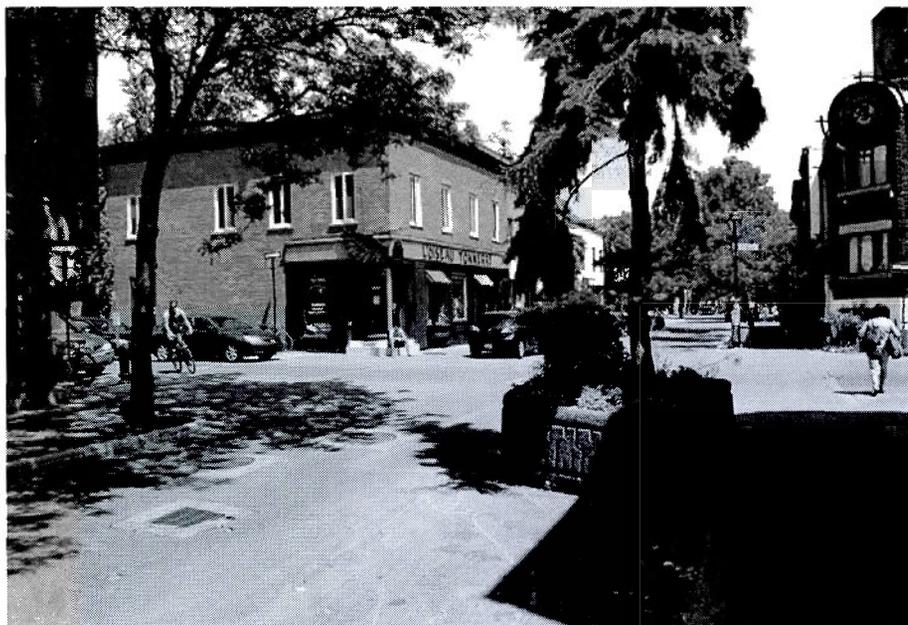
Source : Cliché de l'auteur (2014)

Figure 1.3 L'avenue Duluth au croisement avec la rue Rivard



Source : Cliché de l'auteur (2014)

Figure 1.4 L'avenue Duluth au croisement avec la rue Berri



Source : Cliché de l'auteur (2014)

Quelques aller-retour aux archives de presse de la Ville plus tard, le passé tumultueux de la rue Duluth se fit jour. L'avenue Duluth-Est s'identifiait comme un territoire marqué par une crise urbaine, chère à Henri Lefebvre, elle-même consécutive – du moins dans le temps - au réaménagement de la rue. L'interaction des quatre instances à l'identification d'un territoire se présentait,

soit une construction sociale, simultanée par l'espace géographique et par ses paysages, par les réalités économiques, les pratiques et les contraintes qu'elles imposent, par les représentations idéologiques, mais aussi par les stratégies, les actes et les discours du pouvoir, des pouvoirs qui se glissent dans toute institution et dans tout rapport social (Di Méo, 1998, p.165).

La mise en regard des similarités entre l'aménagement de l'avenue Duluth-Est au tournant des années 1980 et l'aménagement actuel des rues à Montréal, fit éclore Duluth comme un témoin *a posteriori* unique des modalités de ce changement de paradigme dans la production d'espace dans le contexte montréalais.

1.2 Aménager les rues de Montréal au tournant des années 1980 : le programme de Revitalisation des Artères Commerciales (RAC)

1.2.1 Une politique de régénérescence

En 1977, le représentant du Comité exécutif de la Ville de Montréal entreprend une «politique de régénérescence de la ville traditionnelle» (Simoneau, 1977, p.296). Dans son projet de revitalisation, la Ville est appuyée par le Gouvernement du Québec (Morin, 1987, p.46). En février 1978, le Conseil des ministres énonce les objectifs de la politique d'aménagement : « la consolidation du tissu urbain, à l'intérieur du périmètre urbanisé actuel, et le réaménagement accéléré de l'île de Montréal, en termes de qualité de vie » (Office de Planification et de Développement du Québec). Le Ministre d'Etat à l'Aménagement entend lutter contre le coût de l'étalement urbain, la diminution et l'appauvrissement de la population de l'île de Montréal et le fait que la Ville de Montréal supporte le coût des équipements de la région sans bénéficier des retombées fiscales des ménages solvables et des entreprises des territoires périphériques de la métropole. Ces objectifs affichent la volonté de renverser le rapport de forces vis-à-vis des communes de la banlieue proche (Morin, 1987, p.47). Le plan se traduit par l'adoption de quatre lois par l'Assemblée nationale du Québec en 1979.

1. Adoptée le 12 décembre, la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.A.U. ; L.R.Q., c.A-19.1) oblige une cohérence de la planification territoriale québécoise aux paliers régionaux et locaux. Elle «détermine et articule le cadre juridique et institutionnel à l'intérieur duquel doivent être élaborés, discutés, adoptés et appliqués les instruments d'urbanisme» (Guay, 1987, p.85) ;

2. La Loi sur la protection du territoire agricole. Elle instaure un macrozonage à l'échelle du territoire québécois en vue de freiner l'urbanisation des terres arables et la consolidation du tissu urbain existant en particulier sur l'île de Montréal ;
3. La Loi sur la fiscalité municipale. Elle renforce le rôle de l'impôt foncier comme principale source de revenus pour les Municipalités, dont Montréal ;
4. L'amendement à l'article 964B de la Charte de la Ville. Cet amendement donne les pouvoirs nécessaires à la création d'une corporation sans but lucratif ayant pour mandat l'acquisition d'immeubles d'habitation pour personnes ou familles autres que celles à faible revenu ou à revenu modique. Ce sont les ménages aux revenus élevés qui sont visés afin de les inciter à acheter des logements neufs ou à restaurer les anciens.

Ce dispositif législatif met en œuvre toutes les conditions favorables à un retour des ménages aisés de la banlieue proche en renforçant la centralité urbaine de Montréal.

1.2.2 Territorialisation de l'action municipale

En accord avec les décisions provinciales, les prémices de la territorialisation de l'action municipale de la Ville de Montréal apparaissent. En 1979, l'administration de Jean Drapeau crée la Commission d'Initiative et de Développement Economique de Montréal (CIDEM). L'idée est d'associer les forces des secteurs public et privé dans un conseil destinée à favoriser le développement économique local (Breville, 2011, p.507) Pour relancer le commerce, la CIDEM crée la Société d'Initiative et de Développement des Artères Commerciales (SIDAC). Les SIDAC ont pour objectifs de travailler à la promotion et à l'amélioration de l'apparence des artères

commerciale. La Ville incite les commerçants et les gens d'affaires d'une même rue à mettre en commun leurs ressources afin de lutter contre la concurrence des centres commerciaux à la périphérie de la ville. Toutefois Richard Morin (1987) affirme qu'à l'été 1984, peu d'associations de marchands du Centre se sont constituées en SIDAC. D'après notre enquête dans les archives de la Ville, la rue Duluth ne s'est jamais constituée en SIDAC à la différence du boulevard Saint-Laurent et de la rue Saint-Denis. L'impulsion de ce dispositif, couplée avec l'Opération 10 000 logements, amène la Ville à entreprendre le réaménagement des artères commerciales de Montréal. Elle élabore, par le biais du Service des travaux publics, le programme de Revitalisation des Artères Commerciales (RAC).

Il s'agira d'enfouir les fils électriques, de refaire les chaussées et les trottoirs, de planter des arbres, d'installer des lampadaires, des bancs publics et des bacs à fleurs afin de rendre ces rues plus attrayantes pour la clientèle existante et une nouvelle clientèle potentielle (*Ibid.*)

Un mémorandum, daté du 23 septembre 1981 d'Yvon Lamarre, secrétaire administratif de la ville, amendant le programme RAC de la séance du 2 septembre 1982 du Comité exécutif, rappelle que

les principaux éléments visuels de cette revitalisation : l'amélioration et l'addition de l'éclairage, le réaménagement des chaussées, l'élargissement des trottoirs, la plantation d'arbres, l'implantation de nouveaux produits du mobilier urbain, enfin, tout ce qui s'inscrit dans le décor urbain.²

1.3 Aménager les rues de Montréal au tournant des années 2010 : la politique de la Ville en faveur d'une image de marque

² Archives de Montréal. Duluth. Fonds 82-01389

1.3.1 Le marketing territorial de Montréal

Dans le marché concurrentiel d'Amérique du Nord, Montréal s'affirme comme une métropole internationale par la corrélation de deux éléments : l'évènementiel urbain et la redynamisation urbaine (Houillier-Guibert, 2010).. Sa politique urbaine compense son ralentissement économique par un repositionnement stratégique sur ses attraits de métropole « où il fait bon vivre ». La diffusion internationale de cette image de marque s'opère par le réaménagement des espaces publics montréalais afin de soutenir sa centralité culturelle et festive. Pour preuve, nous avons recensé quatre extraits de publications issues d'organismes chargés de « vendre » la ville à l'internationale et un cinquième destiné aux ménages résidant à la périphérie de l'agglomération.

Vivre dans le Grand Montréal, c'est vivre au vert, même en hiver! La région dispose d'un réseau de 17 grands parcs totalisant près de 2 000 hectares et de 1160 parcs de quartier – dont une centaine dans le centre-ville – qui sont autant d'aires de détente et de loisir pour toute la famille. Il est fréquent de croiser des cyclistes en cravate et des skieurs sur les sentiers du mont Royal, à deux pas des tours de bureaux! (...) Le Grand Montréal est une région sécuritaire où l'on peut se promener en toute tranquillité. Contrairement à bien des villes nord-américaines, les lieux publics et le centre-ville sont vivants de jour comme de nuit, bien fréquentés et très fréquentables. La criminalité, déjà très faible pour une grande ville, diminue régulièrement depuis 1990. Et, selon Statistique Canada et le FBI, le taux d'homicide est le plus bas des grandes métropoles d'Amérique du Nord.

Extrait de Cinq bonnes raisons de vivre à Montréal, Montréal International, 2014

Afin de favoriser des projets de qualité, la Ville de Montréal doit faire preuve d'exemplarité dans l'aménagement des parcs, des places publiques, des rues et des ruelles constituant l'essentiel du domaine public. La qualité de la conception, des matériaux et de l'exécution donne aux interventions un caractère plus durable, attrayant et économique à long terme. De plus, cette qualité participe à l'amélioration des quartiers, à la qualité de vie des résidents et, conséquemment, à l'attractivité de Montréal.

Extrait de Projet de Plan de Développement de Montréal, Demain Montréal, 2013

Partout dans le monde, la qualité du milieu de vie représente un élément de réussite déterminant des villes phares du XXI^e siècle. En concentrant ses efforts sur les facteurs qui contribuent à améliorer le développement harmonieux de la collectivité, Montréal s'affirme comme l'une des métropoles les plus attrayantes sur la scène internationale. Dans un monde en perpétuel changement, l'amélioration de la qualité du milieu de vie touche plusieurs domaines : l'environnement, l'économie et le social qui sont les vecteurs incontournables d'une croissance harmonieuse. Dans la gestion du territoire, la Ville accorde une plus grande attention au design, à la qualité de l'aménagement urbain, à la valorisation du cadre bâti et au développement des écoterritoires.

Extrait de Imaginer et réaliser Montréal 2025 – Un monde de créativité et de possibilités, Ville de Montréal, 2005

Avec sa désignation de Ville UNESCO de design, Montréal a mobilisé les secteurs public et privé autour du projet de requalification de son cadre de vie. Elle a privilégié l'aménagement culturel de l'espace public, mettant ainsi en valeur le patrimoine et l'art public. Misant sur les qualités esthétiques et l'appropriation par les citoyens, ces lieux font l'objet d'une diffusion internationale.

Extrait de Plan d'action 2007 – 2017, Montréal Métropole Culturelle, édition 2014

Objectif : Réduire de 25 % le solde migratoire entre Montréal et la banlieue d'ici 2012, en s'adressant principalement aux Montréalais de 25 à 44 ans qui quittent la ville chaque année vers l'atteinte de l'objectif. Pour atteindre l'objectif, Montréal, en collaboration avec la collectivité montréalaise, s'engage à :

- Soutenir un développement résidentiel adapté aux besoins des familles qui soit abordable, sain et écologique, notamment en aidant les familles à accéder à la propriété et en incitant les constructeurs à développer des produits résidentiels répondant aux attentes des familles.

- Aménager des quartiers durables par le biais, entre autres, du programme de financement Quartiers 21 et en poursuivant les interventions pour améliorer le cadre de vie et la qualité résidentielle.

- Apaiser la circulation pour améliorer la qualité de vie dans les quartiers et favoriser les déplacements actifs.

- Contribuer au verdissement et à la réduction des îlots de chaleur afin de tendre vers un équilibre entre la verdure et le bâti, surtout dans une ville densément peuplée comme Montréal.

- Valoriser Montréal comme milieu de vie familial afin de mettre en valeur les atouts de Montréal pour les familles.

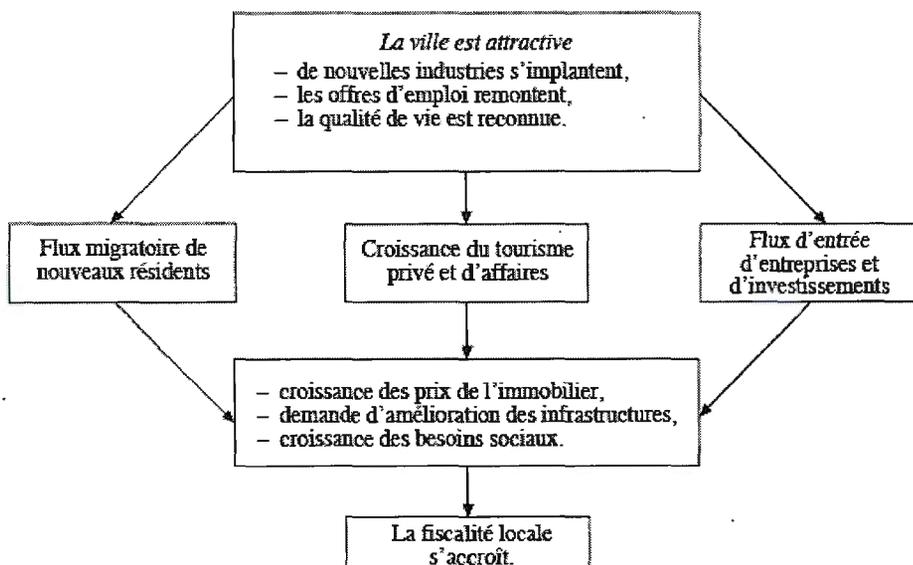
Extrait du plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010 – 2015, Ville de Montréal

Toutes ces orientations, résumées dans les sept intitulés du Plan d'urbanisme de Montréal débuté en 2002,

1. Des milieux de vie de qualité, diversifiés et complets ;
2. Des réseaux de transport structurants, efficaces et bien intégrés au tissu urbain ;
3. Un centre prestigieux, convivial et habité ;
4. Des secteurs d'emplois dynamiques, accessibles et diversifiés ;
5. Un paysage urbain et une architecture de qualité ;
6. Un patrimoine bâti, archéologique et naturel valorisé ;
7. Un environnement sain ;

aspirent à augmenter l'attractivité du territoire montréalais dans le contexte concurrentiel de la métropolisation en enclenchant une « dynamique du succès » (Benko, 1999, p.90).

Figure 1.5 La dynamique du succès de George Benko



À l'intérieur du plus haut encadré, ni le dynamisme industriel ni la hausse des offres d'emploi ne sont clairement visés. Seul le quatrième chapitre du Plan d'urbanisme correspond à ces objectifs. La reconnaissance publique de la qualité de vie montréalaise prime sur les autres objectifs. Polysémique, l'expression

renvoie à différents aspects de la vie urbaine, comme les conditions matérielles d'existence, les disparités socio-économiques, l'organisation des activités dans l'agglomération, l'accès à des services et à des équipements de toutes sortes, voire au fait que chacun atteigne ses aspirations. La qualité de vie en milieu urbain serait ainsi conditionnée à la fois par des facteurs objectifs, comme les aspects physico-morphologiques et socio-économiques du milieu urbain, mais aussi par des dimensions subjectives qui relèvent des valeurs, des perceptions et des aspirations de chacun (Sénécal, Hamel et Vachon, 2005, p.20).

Parmi ces variables, une métropole comme la ville de Montréal n'a véritablement de prérogatives que dans l'amélioration de la qualité de l'environnement urbain. Le reste demeure l'apanage des instances provinciales et fédérales ou n'implique que la personne. C'est pourquoi l'action politique de la Mairie de Montréal se concentre sur

les espaces publics.

1.3.2 Les rues en première ligne de la qualité du cadre de vie et du dynamisme des espaces publics.

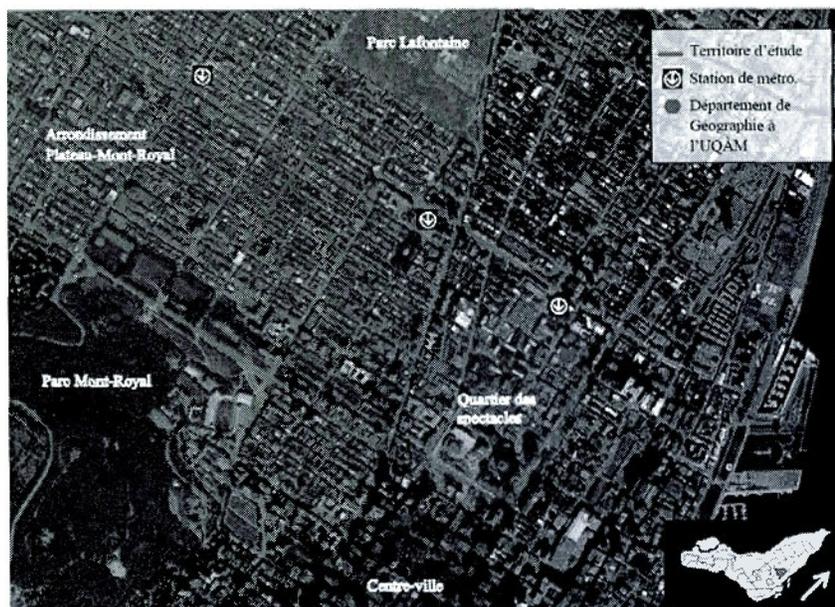
Parce qu'elles représentent la majorité de l'espace public, les efforts pour revitaliser l'espace public se concentrent sur les rues. Les parcs, les places et les autres espaces publics ont un rôle important, mais se limitent finalement à peu de lieux. Ces dernières années, Montréal a réaménagé un grand nombre de ses rues. Un court recensement des interventions urbaines récentes le démontre :

- À l'échelle métropolitaine, la Ville de Montréal a réaménagé ou réaménage les deux « rues globales » de Montréal : le boulevard Saint-Laurent et la rue Sainte-Catherine ;
- À l'échelle de l'arrondissement ou du quartier, on recense plusieurs exemples de réfection de rue : (1) le réaménagement des rues du Plateau-Mont-Royal par des mesures d'apaisement de la circulation automobile et le renforcement des infrastructures concernant les autres modes de déplacement ; (2) le Plan Particulier d'Urbanisme du Quartier des spectacles et le réaménagement des rues Sanguinet, Emery ou Saint-Denis ; (3) le Plan Particulier d'Urbanisme de Griffintown et la volonté d'aménager des « rues habitées », des « corridors culturels » ou de « nouvelles ambiances de rues ».
- À l'échelle micro-locale, notons d'autres exemples : (1) le réaménagement des ruelles du centre-ville de Montréal par l'initiative des ruelles vertes ; (2) l'aménagement du *woonerf* Saint-Pierre dans l'arrondissement Sud-Ouest ; (3) l'avenue du Musée ou la rue Saint-Paul Est.

Quelles que soient les logiques spatiales à l'intérieur desquelles elles s'insèrent, ces aménagements de rues présentent des similitudes dans les objectifs de la planification : remise en cause de la logique automobile, diversification des modes de déplacement, diversification des usages de la rue, émergence d'une convivialité ou citadinité, approche patrimoniale des façades et des édifices. Selon certains auteurs, ces similitudes expriment une nouvelle ère de production morphologique de la ville par la vitesse : la ville apaisée. Il s'agit d'un « modèle urbanistique et social au cœur duquel se situent trois visions de la rue : modérée, habitée et civique » (Dumont et Von Der Mühl, 2006, p.50). Cette ère attentive à la morphologie des rues laisse apparaître quelques similarités avec la politique montréalaise de réaménagement des rues commerciales au tournant des années 1980. Toutefois seule la réfection de l'avenue Duluth-Est en 1982 semble s'être effectuée selon des principes actuels de ces trois visions de la rue. Précurseur dans le contexte montréalais, l'étude de l'évolution de la rue Duluth à travers le temps offre les conditions d'un témoignage irrésistible des conséquences d'un tel aménagement à Montréal dans la mesure où elle rallie ces deux périodes denses en intervention urbaine. Nous allons donc voir dans quelles mesures son réaménagement dépasse les préconisations du programme RAC et anticipe les principes des rues partagées utilisés actuellement dans la planification des rues de Montréal.

1.4 L'aménagement de la rue Duluth-Est

Figure 1.6 Localisation du territoire d'étude



Réalisé par l'auteur, Adobe Illustrator

La rue Duluth est « inscrite au programme 1982 de Revitalisation des Artères Commerciales approuvé par le Comité Exécutif à sa séance du 2 septembre 1981. Ces travaux pourront être exécutés vers le mois de juin 1982 »⁵. Le 12 février 1982, l'appel d'offres du projet n°8193531 requiert la « construction d'une voie piétonnière et aménagement urbain sur la rue Duluth, de la rue Saint-Hubert au boulevard Saint-Laurent ». Le Service des travaux publics évalue à 2 100 000 \$CAN le prix des travaux (conduits souterrains inclus)⁶. Huit entreprises soumettent une offre largement inférieure aux prévisions du Service des travaux publics (de 1 312 920 \$CAN à 1 761 700\$ CAN). Le 18 mai 1982, le Comité Exécutif vote un crédit de 1 482 000 pour l'aménagement de Duluth. Il octroie le contrat à Charles Duranceau

⁵ Archives de Montréal. Duluth. Fonds 82-01389

⁶ Archives de Montréal. Duluth. Fonds 82-01389

Limitée dont l'offre approximative de soumission était de 1 312 920\$ CAN⁷. Le contrat prévoit une réduction de la chaussée (de 9 mètres à 7,5 mètres), la réfection du mauvais état actuel de la chaussée par le pavage, la plantation de 75 arbres (un existant), l'enfouissement des fils et l'achat de terrains⁸. À cela, le Comité Exécutif vote le 13 mai 1983, un crédit de 500 000 \$CAN « pour la fabrication et l'installation de mobilier urbain, comprenant les bacs à arbres, bac à fleurs, colonnes d'affichage, bornes indicatrices et protectrices d'arbres » dans dix rues, dont l'avenue Duluth⁹. En outre, le Comité vote un crédit de 237 700 \$CAN pour « la fourniture et l'installation d'un système d'éclairage et de signalisation sur la rue Duluth » à Construction N.R.C dont le prix de soumission était de 163 168,90 \$CAN¹⁰. Ces documents officiels font état d'une attention privilégiée de la rue Duluth par les autorités municipales. Sur les vingt-cinq artères commerciales recensées dans le programme RAC, seule Duluth présente un traitement morphologique aussi singulier (Ville de Montréal, 1982). Nos observations du boulevard Saint-Laurent à la rue Saint-Hubert font état des caractéristiques suivantes :

1. L'espace est totalement pavé ;
2. L'espace est ouvert à la circulation publique. Toutes les formes de déplacements sont autorisées ;
3. L'espace présente une absence rigide de délimitation entre le trottoir et la chaussée ;
4. Les résidents ou les commerçants ont un accès direct aux logements ou aux magasins ;
5. L'espace présente un aménagement paysager et un mobilier de rue (arbres, bac à fleurs, mobilier de rue, enfouissement des fils électriques) ;

⁷ Archives de Montréal. Duluth. Fonds 82-03313

⁸ Archives de Montréal. Duluth. Fonds 82-03313

⁹ Archives de Montréal. Duluth. Fonds 83-03272

¹⁰ Archives de Montréal. Duluth. Fonds 83-03274

6. L'espace décourage le trafic de transit et oblige la réduction drastique de la circulation motorisée par des installations physiques et visuelles

L'ensemble de ces éléments rapproche le traitement morphologique et paysager de la rue Duluth-Est en 1981 de l'idéal-type actuel des interventions urbaines impulsées par la diffusion dans les mentalités de la doctrine urbanistique du Nouvel Urbanisme mettant l'accent sur le formalisme et l'esthétisme du design (Ouellet, 2006, p.178). La rue Duluth possède un cousinage avec les concepts du *woonerf* (Kraay, 1986), de la *livable street* (Appleyard, 1981) et du *shared-space* (Hamilton-Baillie, 2008)¹². Ce sont des modèles formés sur le même postulat que partage Duluth : « by giving pedestrians more freedom to move about. Drivers will drive more cautiously and a safer, pedestrian-friendly environment will ensue, including enhancing the quality of space » (Imrie, 2013, p.3447). La forme pionnière de la rue Duluth est certainement la raison pour laquelle elle ne figure sur aucun Programme Particulier d'Urbanisme qu'a subi l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal depuis le début des années 2000. Profondément marqué par le précepte des trois « D » du Nouvel Urbanisme : densité, diversité et design (Barbonne, 2008, p.424), la rue Duluth en présentait déjà les attributs. Cette relative absence de l'attention politique nous a probablement amené à ne plus apercevoir le caractère précurseur de Duluth dans l'histoire contemporaine de l'aménagement urbain.

1.5 Hypothèses de travail

1.5.1 Pourquoi avons-nous besoin de réaliser cette recherche et de connaître les résultats qu'elle propose ?

¹² Ces déclinaisons d'une vision de la rue partagée seront aux chapitres 3 et 4.

Nous avons choisi d'expliciter nos premiers questionnements de recherche afin de faire la démonstration que notre projet de recherche n'a pas émergé *ex nihilo*.

Toute connaissance scientifique est, par nature, un processus constamment inachevé. Aussi est-elle fondamentalement une démarche de questionnement, comme en témoigne l'instance des scientifiques sur la nécessité pour tout bon chercheur de faire constamment preuve d'une grande soif de curiosité. (Bédard, 2009, p.26)

Pourquoi traiter le thème de la rue plus qu'un autre ? La contestation de la réduction de la rue à un simple espace de circulation, voit l'émergence de nouvelles représentations de la ville. Que ce soit dans le champ des sciences sociales sensibles aux luttes urbaines ou au sein des milieux professionnels influencés par l'urbanisme culturel se déploie une reconnaissance de la rue dans le fonctionnement de la vie urbaine. Dans les mentalités et la pratique, transformer la rue devient le levier central pour transformer la société urbaine, à tel point que le traitement urbanistique des rues devient une catégorie d'action à part entière des pouvoirs publics. Hélène Reigner, Frédéric Hernandez et Thierry Brenac expliquent parfaitement le cadre dans lequel s'inscrit ce retour à la rue :

Les villes sont devenues les lieux par excellence de l'accumulation de la richesse dans une économie libérale et globalisée, les lieux aussi à partir desquels s'élaborent les politiques de développement et de compétitivité. Les politiques publiques post-fordistes ou post-keynésiennes viseraient dès lors à bien vendre la ville, ce qui implique de combattre ses dysfonctionnements, de la nettoyer de ses populations et de ses pratiques indésirables. Cette tendance générale se traduirait par un double mouvement. D'une part, elle viendrait légitimer localement une stratégie consensuelle d'aménagement qui fait la part belle à la ville compacte et aux centralités urbaines en reléguant à l'arrière-plan les impératifs d'équité sociale. D'autre part, elle alimenterait globalement un processus d'extension de l'Etat pénal caractérisé par l'accent mis sur la responsabilité individuelle, par la sanction accrue des écarts de comportement et par le développement de dispositifs de surveillance. La *safe city*, sûre, propre, durable, compacte, deviendrait un modèle à atteindre, une réponse aux désordres urbains, en offrant un environnement attractif pour les classes moyennes et supérieures et en contrôlant les comportements (2009, p.44).

En dépit de l'attention croissante sur les rues, la littérature scientifique présente de grandes lacunes sur l'inscription de ces nouvelles normes sociales et du contrôle des incivilités pour atteindre les modèles de la ville apaisée ou de la *safe city* dans la promotion d'une certaine représentation de l'urbanité. La profondeur historique de nos études sur la rue est courte à la différence de celles sur le quartier ou la place publique. Par conséquent, le défi est d'améliorer nos connaissances géographiques sur la rue. Peu de géographes francophones ont investi le sujet à l'exception récemment d'Antoine Fleury (2004) ou de Brice Gruet (2007). Or, dans la préface de l'ouvrage de Gourdon (2001), Françoise Choay écrit que dans le contexte de la mondialisation, la rue est le médium le plus aisément compréhensible pour s'interroger sur « la nature du rapport de l'établissement humain avec l'espace concret et sa temporalité ». Cet angle mort de la littérature scientifique émane d'une difficulté à appréhender la rue dans sa totalité. C'est pourquoi nous avons fait le choix de considérer cet objet par le prisme de sa forme. Extrêmement difficile à saisir, la conceptualisation de l'objet par la forme nous permet de le distinguer et de voir une unité dans sa multiplicité (Gourdon, 2001, p.39). En effet, nous ne voulions pas réduire la rue à une seule facette ou approche pour ne pas risquer de compromettre la qualité de notre analyse. À la lecture de la théorie de la forme de la rue de Jean-Loup Gourdon (2001)⁴², nous nous sommes donc interrogés sur la capacité de ce modèle à expliquer l'ensemble des phénomènes complexes présents dans la rue. L'étude de la rue Duluth par ce biais permettra d'« établir un rapport solide entre le déjà connu et ce qui était jusqu'alors inconnu » (Selye, 1973, p.106) dans la mesure où le choix de l'étude de cas nous permet d'approfondir une situation à l'aide d'un support théorique solide sur ce qu'est la rue.

La seconde raison est l'apparente unanimité des acteurs politiques sur les résultats

⁴² Nous y reviendrons dans la revue de la littérature.

d'un réaménagement des rues selon les principes de l'espace partagé. Dans un article sur les conséquences de l'absence de prise en compte des malvoyants ou des non-voyants dans le retrait des bordures physiques de la rue partagée, le géographe britannique Rob Imrie démontre un phénomène plus profond : la dépolitisation de cet objet.

Despite the misgivings of GDB and other observers about shared space, many local authorities in the UK and overseas are it as an indispensable feature of good urban design. Shared space is championed by a range of powerful organisations and is often reported in an uncritical, even celebratory, way in much of the media. A recent feature by the Guardian columnist, Simon Jenkins, is typical of the trend in which shared space is presented as unequivocally "a good thing". (Imrie, 2013, p.3 459)

Parce qu'ils ne sont pas sujet de polémique, les objets dépolitisés méritent d'être étudiés. Ils sont le plus souvent porteurs d'une forte charge idéologique. Montréal ne fait pas exception. Le 28 juillet 2014, le Conseil régional de l'environnement de Montréal, le Centre d'écologie urbaine de Montréal, Vélo Québec et Vivre en ville ont annoncé la création d'une alliance afin de nourrir la démarche de consultation sur le réaménagement de la rue Sainte-Catherine. Leur vision reprend les principes des espaces partagés appliqués à la rue (Vivre en ville, 2014).

Cinq mois plus tard, le 18 janvier 2015, la Ville de Montréal annonce son programme d'implantation de cinq rues piétonnes et partagées. Si certains reprochent une récupération politique de la Ville de Montréal de projets locaux antérieurs à la direction de Projet Montréal, le déblocage de la somme de 500 000\$ pour la réalisation de la transformation de cinq rues locales indique un consensus dans les mentalités concernant ces principes d'aménagement. Dans l'article de Jeanne Corriveau (2015, 19 janvier)⁴³, les propos critiques de François Croteau, maire de

⁴³ CORRIVEAU, Jeanne (2015, 19 janvier) Montréal aura cinq nouvelles rues piétonnes, Le Devoir.

Rosemont-La Petite-Patrie, témoigne de cette vogue :

Ça ne sera pas une rue piétonne. Ça va être une voie partagée. Si le maire Coderre avait pris la peine d'étudier les dossiers et au lieu de faire une annonce précipitée le jour de notre congrès extraordinaire pour tenter de voler la vedette dans les médias, il aurait fait une vraie annonce, constructive, avec les arrondissements (...) Ce n'est pas un projet de Denis Coderre, c'est un projet de Rosemont–La Petite-Patrie fait par les employés de l'arrondissement et un engagement électoral de Projet Montréal qu'il tente de se réapproprier aujourd'hui. (Corriveau, 2015, 19 janvier)

Derrière le trop-plein d'enthousiasme cristallisé autour de l'implantation de rues partagées se dissimule un vide de connaissance sur les effets à long terme de ces aménagements. Rob Imrie dénonce cette absence dans le cas britannique où l'implantation des rues partagées est antérieure au cas montréalais.⁴⁴ : «the adoption of shared space is occurring despite the absence of clear, unequivocal assessment of how such schemes operate and their effects on different types of users.» (2013, p. 3 447) C'est pourquoi l'étude de la rue Duluth dans le contexte montréalais offre les conditions d'une exploration sur le temps long des résultats concrets de cette forme d'aménagement. Elle permettra de confronter la réalité des effets durables du partage de la rue avec la promotion actuelle de la ville qui s'appuie sur «une certaine représentation de l'urbanité des comportements individuels (choix résidentiels, comportements de déplacement, comportements sociaux) qui doivent être citoyens, civils, conviviaux. » (Reigner, Hernandez et Brenac, 2009, p.46)

1.5.2 Objectifs de recherche

⁴⁴ Équivalent des *woonerven* hollandais.

La rue partagée – application à la rue des principes directeurs de l'espace partagé⁴⁵ – vise une revalorisation de l'espace public qui tire sa valeur de l'universalité des usages et de la pluralité des interactions. La coexistence des usages doit hausser la capacité d'une société urbaine à résoudre les conflits résultants de cette « friction ». En d'autres termes, cette conception de l'espace tente de combler l'incapacité de l'urbanisation actuelle à faire émerger une urbanité

c'est-à-dire d'une manière d'être et de vivre ensemble clairement identifiable et propre à la ville, enfin un sentiment de joie et de fierté d'être « de la ville » et « dans la ville », sans désir de s'échapper pour aller se réfugier dans une campagne (Gruet, 2006, p.17).

Par une construction spatiale, elle appelle à un retour du mode de fonctionnement de l'espace dans lequel l'ordre social résulte de « l'art du vivre ensemble », « de la civilité en éveil », « de la participation inventive des citoyens » (Gourdon, 2001, p.113).

À la lumière de ces éléments de la problématique, notre projet de recherche vise à explorer les causes et les conséquences de la transformation de la rue Duluth-Est en une rue partagée. Si l'aménagement de la rue Duluth-Est a participé à la mise en valeur rapide du lieu en atteignant les objectifs de l'espace partagé, notre hypothèse principale soutient qu'il n'a pas produit les conditions nécessaires à une valorisation durable de la rue.

Afin de mettre en exergue la finalité de notre recherche, nous avons décliné notre problématique en un objectif et une question secondaire.

1. Explorer le processus de valorisation de la rue Duluth-Est jusqu'à sa transformation en rue partagée.

⁴⁵ Non pas la spécialisation fonctionnelle qui prévaut dans l'espace périurbain ou dans les grands boulevards centraux qui inspire une revendication d'espaces affectés : pistes cyclables, cheminements piétonniers, « sites propres » pour transports en commun, « zones calmes », etc., mais une coexistence des usages sur un espace unique et commun.

Notre hypothèse soutient qu'un système d'acteurs préalable à l'aménagement de la rue Duluth-Est a enclenché un lent processus de valorisation. Le Programme de Revitalisation des Artères Commerciales s'est substitué à ce processus de valorisation. La réalisation de l'aménagement a dépossédé la prise que le système d'acteurs avait sur la forme urbaine. Il a rompu le lien nécessaire entre une valorisation durable du lieu et l'appropriation de ses habitants.

2. En quoi l'aménagement de la rue Duluth-Est selon les principes de la rue partagée, a-t-il modifié l'appropriation des résidents de la rue Duluth-Est ?

Notre hypothèse soutient que la morphogenèse de la rue provoquée par l'aménagement a bouleversé simultanément le rapport de force à l'intérieur des quatre couples d'opposition qui constitue la forme de la rue⁴⁶. Cette transformation a modifié l'appropriation matérielle et idéale des résidents de la rue.

1.6 Concepts et définitions

1.6.1 La valorisation

La valorisation peut être défini comme le processus social qui enclenche une hausse de la valeur d'un territoire. *A contrario*, la dévalorisation est le processus inverse de baisse de la valeur d'un territoire. C'est un « processus de construction sociale daté et localisé » (Gravari-Barbas et Ripoll, 2010, p.8). La traçabilité de la manière dont les objets sont investis de valeur peut être analysée. Ce concept nous permettra de

⁴⁶ Nous développons les quatre couples d'opposition dans la sous-partie intitulée « La rue, ADN de la ville » au chapitre 3.

comprendre comment le processus de valorisation de la rue Duluth s'est mis en marche et d'explorer les processus sociaux de création et de transfert de la valeur. Pour ce faire, nous évaluerons, la corrélation réciproque qui se noue entre la valorisation d'un territoire et son appropriation (*Ibid.*).

1.6.2 L'appropriation

Ce concept recouvre des notions complexes qui participent à sa confusion. Son contenu diffère largement d'un auteur à l'autre (Merlin & Choay, 1998). Cependant, raisonner en termes d'appropriation présente plusieurs intérêts méthodologiques et théoriques majeurs.

Au niveau le plus général ou théorique, cela suppose de mettre l'accent sur le social et sa dimension spatiale plutôt que sur l'espace lui-même, pensé comme quelque chose de distinct. Plus précisément, cela permet d'appréhender les acteurs et leurs pratiques, les rapports et les processus sociaux plutôt que des « objets géographiques » trop souvent figés, réifiés, voire personnifiés. Plus précisément, la grille de lecture qui s'élabore progressivement à partir de la question de l'appropriation nous conduit à une analyse critique des notions de territoire, de patrimoine ou d'espace public et de leurs usages sociaux. (Rippoll & Veschambre, 2005, p.14)

À l'abord de cette notion, nous constatons qu'elle reste indissociable de plusieurs notions juridiques et économiques comme la propriété, la possession, la richesse, le bien, le capital ou encore le patrimoine. En théorie, tout usage et toute pratique du sol peuvent être conditionnés par le droit. Néanmoins, le texte de Pierre Brugel (2005) montre que si les formes juridiques sont importantes, l'appropriation de l'espace ne se réduit pas à la propriété du sol. D'autres rapports à l'espace y échappent. À partir de ce point, Fabrice Rippoll et Vincent Veschambre (2005) distinguent deux catégories d'appropriation : (1) les modalités d'appropriation matérielle et (2) les modalités

d'appropriation idéale. Les premières renvoient à des rapports pratiques de l'espace terrestre. Ils en différencient trois :

- a) Les usages exclusifs (individuel ou collectif) qui sont synonymes de clôture de l'espace par des dispositifs matériels (*gated communities, résidences fermées, lotissement haut de gamme*).
- b) Les usages autonomes ou les détournements qui correspondent à l'usage libre ou du moins sans contrainte sociale explicite alors que les usagers ne sont pas obligatoirement propriétaires de l'espace concerné.
- c) Le contrôle de l'espace. Proche des deux usages précédents, cette troisième acception renvoie au contrôle de personnes interposées d'un espace qui ne sont pas nécessairement autonomes dans leurs rapports à l'espace (l'Etat, la police).

Quant aux modalités idéelles, elles rendent compte, elles aussi, de trois formes d'appropriation indissociables des intentions, des perceptions, des représentations et des constructions imaginaires ou idéologiques.

- a) L'apprentissage et la familiarisation d'un territoire correspondent à l'intériorisation cognitive des connaissances théoriques et pratiques afin de se mouvoir et d'user d'un espace.
- b) L'attachement affectif ou la sensation de se sentir chez soi dans un lieu
- c) L'appropriation « symbolique » ou « identitaire ». C'est le fait qu'un lieu participe à définir son identité sociale

Les auteurs ajoutent que ces diverses modalités ne sont pas hermétiques l'une à l'autre. Dans ce cas, comment repérer et analyser ces modalités d'appropriation ? Veschambre (2004) soutient qu'il n'y a pas « d'appropriation sans marquage de l'espace ». Ainsi, le défi est de les identifier.

La nature de ce marquage est double : comme l'indique la définition des Mots de la géographie, nous sommes dans la signification, dans la désignation, dans l'attribution d'un sens et nous nous situons donc du côté du symbolique, de l'idéal. Mais dans le même temps, le marquage représente toujours une

action matérielle. Soit à travers la fabrication, la réutilisation (voire la destruction) de repères signifiants (bornes, barrières, pancartes, graffitis, sculptures, monuments...) qui s'inscrivent plus ou moins dans la durée et laissent une trace. Soit à travers la présence des corps et des signes dont ils sont porteurs (habits, pancartes...) lors d'événements récurrents (manifestations, défilés, fêtes...) ou exceptionnels, qui « marquent » les esprits et associent un lieu à des groupes sociaux ou à des institutions qui s'y mettent en scène. Dans le premier cas de figure, on pourrait parler de « marquage trace », et dans le second, de « marquage présence », ces deux formes d'actions matérielles n'étant d'ailleurs pas exclusives l'une de l'autre. (Veschambre, 2004, p.73)

Face à l'enchevêtrement des modalités d'appropriation et des types de marquage, nous avons pris le parti de catégoriser en trois grands types les marquages en adéquation avec les trois dimensions utilisées dans les études sur la rue. À savoir : (1) les marquages liés à l'environnement physique de la rue ; (2) les marquages liés à l'usage social et les pratiques de l'espace ; et (3) les marquages liés à la perception et aux représentations de cet espace. Pour l'étude de l'évolution de chaque type de marquage, trois concepts dynamiques ont été choisis : la morphogénèse urbaine, le glissement et le paysage urbain.

1.6.3 La morphogénèse urbaine

La morphogénèse urbaine peut être comprise comme l'ensemble des phénomènes physiques et anthropiques participant à la formation d'un lieu. Si la géographie physique appelle « système morphogénétique » toute combinaison complexe de processus en un lieu jouant un rôle dans la genèse des formes de terrain, il s'agira ici de transposer l'analyse de ce processus sur la formation d'un lieu urbain : une rue. L'objectif sera de comprendre la diversité des formes rencontrées dans la rue Duluth et de montrer qu'elle résulte d'un système de relations complexes. En effet, la rue est

un objet mouvant, le concept de morphogenèse permet de le considérer comme un ensemble dynamique plutôt qu'une suite d'états distincts qui correspondrait à une représentation figée de la ville. Philippe Gresset (cité par Gourdon, 2001, p.123) expose que la formation urbaine et le rythme de croissance des villes occidentales reposent sur trois dimensions du dispositif de la rue, à savoir : (1) le tracé des voies, (2) le découpage parcellaire et (3) l'édification. Par ce biais, la ville se développe dans le temps et la rue supporte l'œuvre des générations successives.

Moyen organique de développement urbain, la rue, en se perpétuant, garantit l'unité dans la diversité et le changement. Continuité spatiale, discontinuité temporelle : face au caractère discontinu dans le temps du développement urbain, elle assure la continuité de l'inscription spatiale et fournit le cadre où peuvent prendre place, indépendamment de l'ordre d'entrée et de la localisation, les éléments d'un ensemble fonctionnel et systémique. (Gourdon, 2001, p.123)

Toutefois, si cette approche se focalise sur la forme physique de la rue ou la morphologie du bâti, elle ne peut s'enfermer dans une démarche pleinement systémique qui conduirait à oblitérer les sociétés humaines et leurs traces concrètes. Les actions successives des usagers de la rue Duluth seront prises en compte dans leur capacité d'entreprendre, de fléchir ou de ralentir la transformation des lieux.

1.6.4 Le glissement urbain

Le glissement urbain d'une rue peut être appréhendé comme la relation d'adhérence entre les déplacements et activités humaines avec la forme physique. Le système spatial de la rue possède une vocation : faire circuler le plus de flux divers possibles et faire de la place à de nombreuses utilisations de l'espace. Le concept de glissement permet de rendre compte de ces frottements mécaniques en appréhendant la relation entre le déplacement (tout passage, piétons compris) et l'espace traversé (tout usage

de l'espace, tout événement survenant sur le passage), comme aussi la façon dont s'opère la relation entre l'élément mobile (véhicules, passants) et l'élément stable, construit ou non (Gourdon, 2001, p.94). Selon Ildefonso Cerdà, la cause immédiate de la forme de la rue procède du rapport rythmique de l'espace du mouvement avec l'espace du séjour (Cerdà, 1867). Autrement dit, la rue est à la fois un circulé construit et un construit circulé » (Gourdon, 2001, p.93). C'est pourquoi une relation causale existe entre la détérioration de l'environnement physique et l'anémie sociale et économique d'une rue. La réduction morphologique de la rue à sa seule fonction de transport conditionne le circuler au construit. Et réciproquement, le construit fait circuler dans la mesure où il engage le corps dans le déplacement avec plus ou moins d'aisance. Au travers de cette notion de glissement appliqué à un environnement urbain comme la rue, il s'agira donc d'apprécier aussi bien «l'aisance de la circulation et du stationnement, que la commodité d'accès, l'intensité et l'agrément des interactions (sociales, personnelles, marchandes, culturelles...).

1.6.5 Le paysage urbain

Ne s'accommodant pas seulement de la contemplation, le paysage de la ville est un espace social habité dont les «espaces ordinaires, vécus, produisent un sens pour les groupes sociaux qui habitent et participent à l'articulation des relations sociales ainsi qu'à la construction de l'identité » (Dupuis, 2009, p.3). Le paysage urbain peut alors être défini par Jébrak comme ««juxtaposition de représentations, tant du cadre bâti réel que du cadre bâti irréel, à différents moments dans le temps et par divers groupes sociaux» (2010, p.34). Ces représentations concernent à la fois le passé, le présent et l'avenir tout en structurant l'identité collective d'un lieu. Par conséquent, notre objectif est de traquer l'évolution des imaginaires noués autour des empreintes

physiques et symboliques. Appliqué à la rue, l'enjeu est de saisir «l'aspect visible et objectivable du paysage puis la perception sensible que nous en avons» (Loiseau, Terrason et Trochel, 1993, p.21). Autrement dit, il est d'appréhender ce «caractère discret et cette complexité indécélable à première vue » de la rue (Gourdon, 2001, p.192). Car ce « caractère discret » est le produit de l'expérience des formes matérielles à partir de laquelle notre perception du paysage de cette rue se construit. La façade de la rue, en tant que principale composante visuelle du cadre bâti, constituera la première variable de notre concept. La représentation, appréhendée comme le discours symbolique développé autour de la rue, complètera la traque des éléments irréels du cadre bâti.

CHAPITRE II

MÉTHODOLOGIE

Dans cette recherche de type fondamentale, il est question de comprendre l'interrelation des phénomènes spatiaux, sociaux et culturels de la rue Duluth qui ont participé à l'évolution et à la valorisation de sa forme urbaine de son réaménagement dans le cadre du Programme RAC à nos jours. Il a donc été proposé une démarche empirique qualitative de type exploratoire à travers une étude de cas. L'objectif d'une telle analyse est de pouvoir déterminer la nature des marquages fondamentaux de la rue Duluth afin de tracer les évolutions et de mettre en évidence les différents processus en cours. Elle permettra de cerner l'action morphologiquement de l'aménagement et de suggérer ses effets par la suite.

2.1 Cadre opératoire, variables et indicateurs

Au sein d'une démarche empirique, le choix qualitatif renvoie à l'intégration de facteurs difficiles à mesurer. Dans le cas présent, il se justifie par l'utilisation de l'effet de lieu, composante de l'organisation spatiale et sociale des résidents de la rue Duluth. Nous tentons, ici, de comprendre les rapports qu'entretiennent ces êtres

humains et les lieux qu'ils occupent par le repérage de marquages de l'espace – que ce soit l'espace de vie, l'espace social ou l'espace vécu (Frémont, 1984). Or, certaines variables liées aux représentations et à la symbolique de la rue Duluth procèdent de constructions culturelles. De même pour les pratiques et les usages sociaux de l'espace. Par conséquent, un effet de culture est ici transversal à l'effet de lieu. L'observation avouée, mais non participante, sera prédominante dans nos descriptions, nos interprétations et nos appréciations des conséquences de l'aménagement de la rue Duluth. Par l'observation, nous effectuerons un diagnostic urbain détaillé de la rue qui aura pour but d'offrir une analyse fine et synthétique de la rue par un inventaire des ressources disponibles. L'ensemble des variables et des indicateurs proposés dans cette recherche découle d'une démarche approfondie sur les différentes dimensions qui constituent les rapports entre les habitants et la rue Duluth. Face au défi d'adapter les multiples modalités de la notion d'appropriation à un territoire comme la rue dans l'optique de faire un état des lieux, nous avons fait le choix d'explorer ces dimensions selon trois concepts opératoires issus de notre approche théorique présente dans la partie II du présent mémoire. Notre objectif est ici de montrer comment notre grille méthodologique sera utilisée dans ce mémoire pour répondre à notre questionnement de recherche.

2.1.1 Première grille méthodologique : la morphogenèse urbaine

En définissant la morphogenèse urbaine, deux pôles ont été clairement identifiés : les éléments physiques et les éléments anthropiques. Pour opérationnaliser le concept en application avec l'étude dynamique de la rue Duluth-Est, six variables ont été

avancées⁴⁷ : d'une part, la mise en place du dispositif de la rue comprenant le tracé du domaine public, la partition des parcelles et l'édification et l'évolution de l'utilisation du sol ; d'autre part, l'évolution de la population résidente et celle de son profil socio-culturel.

La morphogenèse urbaine		
Variable	Indicateur	Source de données
Dispositif de la rue	Tracé du domaine public <ul style="list-style-type: none"> • Origine • Ouverture 	Lecture cartographique (cartes historiques de Montréal, 1801, 1834, 1861, 1879) Recherche bibliographique
	Partition des parcelles <ul style="list-style-type: none"> • Lotissement • Fusion des parcelles • Division des parcelles 	Lecture cartographique (cartes historiques de Montréal, 1861, 1879) Recherche bibliographique
	Edification <ul style="list-style-type: none"> • Période d'édification • Âge des bâtiments • Renouvellement des bâtiments (modernisation, substitution, agrandissement) 	Analyse des plans d'assurance-incendie (de 1869 à 1955) Recherche bibliographique
Utilisation du sol	Type, nombre et pourcentage dans le temps des utilisations du sol des bâtiments attenants à la rue Duluth de 1976 à 2014	Lecture cartographique (carte de l'utilisation du sol 1976, 1980, 1984, 1989) Observations directes Utilisation de rapports officiels
Evolution de la population résidente	Taux de variation démographique Dynamique des déplacements migratoires (externes, interprovinciales, infraprovinciales et internes)	Utilisation de rapports officiels (Statistique Canada) Recherche bibliographique
Profil socio-culturel ⁴⁸	Classes d'âges Structure familiale <ul style="list-style-type: none"> • Evolution du nombre de personnes dans toutes les familles de recensement • Evolution du nombre d'enfants dans toutes les familles de recensements • Evolution du nombre moyen de personnes par ménage Etat matrimonial Niveau de scolarité et diplomation	Utilisation de rapports officiels (Statistique Canada) Recherche bibliographique

⁴⁷ La page suivante présente une grille récapitulative des variables.

2.1.2 Seconde grille méthodologique : le glissement urbain

La rue possède la double vocation de faire circuler le plus de flux divers possible en faisant place à de nombreuses utilisations de l'espace. L'opérationnalisation du concept de glissement urbain vise à appréhender la relation d'adhérence entre la forme physique de la rue et les déplacements d'une part et les activités d'autre part. Deux variables seront utilisées : le déplacement et les activités. Dans chacune des deux variables, une attention sera portée à la comparaison qualitative de la situation à la suite de la réfection et celle de 2014 afin de déterminer l'évolution de la relation réciproque entre l'environnement physique et les usages sociaux.

Le glissement urbain		
Variable	Indicateur	Source de données
Déplacement	Partage modal des modes de déplacements en 1982 et 2014 Type, nombre et pourcentage des modes de déplacements en 2014 <ul style="list-style-type: none"> • Marche <ul style="list-style-type: none"> ➤ Moyenne de piétons observés par heure en fonction des segments de la rue Duluth et du temps • Automobile <ul style="list-style-type: none"> ➤ Moyenne d'automobilistes observés par heure en fonction des segments de la rue Duluth et du temps • Cycliste <ul style="list-style-type: none"> ➤ Moyenne de cyclistes observés par heure en fonction des segments de la rue Duluth et du temps • Autres 	Rapport officiel Recherche bibliographique Observations directes non participantes structurées
	Relation des modes de déplacements avec l'environnement physique <ul style="list-style-type: none"> • Types d'obstacles • Type de gênes • Type de facilités 	

Activités	<p>Type d'activités observées (1982 et 2014)</p> <p>Nombre d'activités en fonction des segments de la rue Duluth et du temps (2014)</p> <p>Typologie des activités (2014) à partir de la grille d'analyse de Jan Gehl (1987) sur les activités extérieures⁵⁴</p> <ul style="list-style-type: none"> • % des activités nécessaires • % des activités optionnelles • % des activités sociales ou résultantes 	<p>Recherche bibliographique</p> <p>Observations directes non participantes structurées</p> <p>Questionnaires</p> <p>Photographies</p>
-----------	---	--

2.1.3 Troisième grille méthodologique : le paysage urbain

Le paysage urbain permet de saisir l'intimité et la complexité des liens unissant le citoyen à sa rue. Pour saisir ces relations, deux variables ont été identifiées : d'une part, les éléments visibles et objectivables et d'autre part, les représentations que les individus en ont. S'il est difficile de recenser d'une manière exhaustive l'ensemble des éléments visibles, nous nous sommes concentrés sur ceux présents sur et devant les façades de la rue Duluth-Est. De plus, nous ne sommes pas fermés à la prise en compte d'éléments physiques sous-estimés du paysage urbain durant le déroulement de notre recherche.

⁵⁴ Les définitions précises des activités nécessaires, optionnelles et sociales seront développées dans la revue de la littérature et dans la présentation des résultats.

Le paysage urbain		
Variable	Indicateur	Source de données
Façades	Type, nombre et pourcentage des façades de la rue Duluth en fonction de la grille d'analyse de Jan Gehl (2012)⁵⁵ <ul style="list-style-type: none"> • Actives • Accueillantes • Mixtes • Ennuyeuses • Inactives 	Observations directes non participantes Prises de vues Entretiens Questionnaires
Représentation	Perception de la rue <ul style="list-style-type: none"> • Éléments communs aux cartes mentales • Éléments communs aux réponses des questionnaires Imaginaire collectif <ul style="list-style-type: none"> • Occurrences des termes à l'évocation de la rue Duluth Connaissance et maîtrise de l'environnement de la rue Duluth <ul style="list-style-type: none"> • Environnement non connu • Environnement connu et non-maîtrisé • Environnement connu et maîtrisé 	Recherche bibliographique Entretiens Questionnaires Cartes mentales

2.2 L'étude de cas comme stratégie de vérification

[L'étude de cas] est également une stratégie de vérification très utilisée en géographie. Comme dans l'enquête, le chercheur ne peut manipuler les variables en cause, mais seulement observer les interrelations possibles entre ces variables. C'est une stratégie de recherche empirique qui permet d'étudier des phénomènes contemporains dans leur réalité et elle est spécialement prisée

⁵⁵ Là encore, les définitions exactes seront précisées lors de la présentation des résultats.

lorsque les frontières entre le phénomène et son contexte ne sont pas toujours évidentes et qu'il faut utiliser des sources multiples d'information et d'évidence. (Bédard, 2013, p.85)

Les événements relatifs au réaménagement de la rue Duluth présentent cette particularité. Les frontières entre le phénomène et le contexte n'apparaissent pas clairement. Pouvons-nous éclaircir les effets du réaménagement selon les principes de la rue partagée – qui doivent, en théorie, favoriser un partage plus juste de l'espace public entre les acteurs – et l'apparition d'un conflit urbain ? En quoi un tel aménagement, synonyme aujourd'hui d'urbanité et de civilité, a-t-il participé à l'apparition d'une crise politique hier ? Nos interrogations se rapprochent du questionnement type de l'étude de cas.

The essence of a case study, the central tendency among all types of case study, is that it tries to illuminate a decision : why they were taken, how they were implemented, and what they were taken, how they were implemented, and with what result. (Schramm, 1971, cité par Robert Yin, 2009, p.17)

Si la mise en contexte a dessiné les premiers éléments de réponse pour lesquels la réfection de la rue Duluth a été décidée et les processus de sa réalisation, notre problématique se concentre davantage sur les ultimes interrogations de Schramm. En effet, le choix de l'étude de cas de la rue Duluth émane également d'un désir d'analyser les résultats à long terme du programme RAC (dont le strict réaménagement de la rue) sur l'environnement de Duluth. Les décisions administratives et leur réalisation ont-elles opéré les résultats attendus non seulement dans l'immédiateté de la réalisation, mais également trente ans plus tard ? Trop peu d'études géographiques sur les rues ont réalisé ce travail diachronique. La construction de notre cas présente cet attrait. À l'étude de cas «correspondent aussi des possibilités théoriques importantes» (Gauthier, 1992, p.170). Pour comprendre ce qui s'est passé, nous avons été contraints de fouiller le support théorique à la recherche afin d'approfondir ce qu'était une rue en tant objet géographique. Objets d'étude minimisés, les rues présentent tellement de spécificités, de particularités et de

détails que les définitions la réduisent à une simple forme spatiale. Le modèle de la forme urbaine de la rue proposé par Jean-Loup Gourdon (2001), nous est alors apparu comme le plus intéressant par sa capacité à expliquer les dynamiques et les transformations de la forme de la rue au fil du temps. Cette modélisation nous a donc été utile pour évaluer la transformation de Duluth dans le cadre du programme RAC et ses résultats au fil des années. En résumé, le choix d'une étude de cas présente trois grandes forces (Gauthier, 1992 ; Yin, 2009 ; Gagnon, 2012) : (1) sa capacité à fournir une analyse en profondeur des pratiques et des représentations de la rue Duluth par les acteurs présents ; (2) la possibilité de développer des paramètres historiques sur l'évolution de la forme urbaine de Duluth ; (3) l'assurance d'une forte validité interne dans la mesure où les concepts opératoires permettent une représentation authentique de la réalité observée. Cette dernière force rejoint la préoccupation majeure de la construction du cadre conceptuel : être au plus proche de la réalité urbaine de la rue Duluth. C'est pourquoi nous souscrivons à la définition particulière du cas de Luc Albarello (2012, p.16) :

Pour notre part, nous optons pour une définition particulière d'un cas, sans bien entendu prétendre rejeter les autres perspectives. Nous le définissons en tant qu'ensemble d'interrelations, situé dans le temps et localisé dans l'espace. Si nous optons ici pour cette acceptation du terme, c'est parce qu'elle nous semble la plus opérationnalisable dans un processus de recherche.

En ce qui a trait à la vérification des théories ou hypothèses, par contre, l'utilisation du cas unique possède plusieurs handicaps. Le manque de contrôle sur les conditions de la situation observée conjuguée à l'absence de comparaison avec un autre cas retenu, participe à la critique de l'étude de l'incapacité de l'étude de cas à fournir une base solide à une généralisation scientifique (Gauthier, 1992, p.171). Si elle présente une forte validité interne de sa proposition méthodologique – sous condition d'une collecte des données diverse et cohérente, l'étude de cas montre des lacunes dans sa validité externe quant à sa capacité à fournir des résultats qui peuvent être comparés

avec d'autres cas (Gagnon, 2012, p.3). Ce reproche n'est pas ici un horizon indépassable du fait que la singularité de la rue Duluth dans le contexte montréalais est un des leviers du choix de son étude. Un autre handicap tient dans le rôle prédominant du chercheur dans la collecte de données majoritairement qualitatives. À cet effet, Stocker (1991, p.101) place le rôle du chercheur parmi les quatre problèmes dans la conception d'une étude de cas : « we need to consider four issues in building the case study frame: the role of theory, the historical perspective, the multimethodological approach and the researcher's role ». Là encore, la saturation des données primaires assure le respect du milieu ainsi que la validité et la fiabilité des données. Trop peu souvent relevée, l'étude de cas requiert une grande aptitude à la récolte et à l'analyse d'une masse importante d'informations dans la mesure où son étude descriptive doit être systématique et doit retenir tous les faits significatifs, y compris ceux qui ne correspondent pas à ses attentes (Yin, 2009, p. 14). Pour anticiper les critiques, notre stratégie de collecte de données a tenté de contrecarrer ces handicaps en assurant une solide assise théorique afin de servir de principe directeur à la collecte rigoureuse des observations et de guide pour l'interprétation des faits (Gagnon, 1992, p.171).

L'étude de cas est une

«*méthode* de recherche qui intègre différentes *techniques*, la plupart étant de nature qualitative mais, (...) certaines pouvant également être de nature quantitative. La combinaison des différentes techniques et celles de l'articulation et de la complémentarité des matériaux sont des questions centrales dans l'approche du cas» (Albarello, 2012, p. 15).

Parce que la validité de notre étude requiert un large éventail cohérent de collecte des données afin que les résultats soient probants, il nous apparaît nécessaire de préciser la stratégie de collecte des données et de développer les matériaux géographiques utilisés dans la construction de nos informations. Trois types de données ont été utiles

(Gumuchian, 2000, p.190).

1. Les données de «première main» ou les données primaires regroupent toutes les informations contenues dans tout document recueillies par le chercheur. Les méthodes d'observations ont été utilisées afin d'étudier le comportement des individus dans le milieu d'étude. Nous avons effectué des relevés et mesures quantitatives des modes de déplacement. Parmi les méthodes plus formelles, nous avons utilisé des enquêtes par questionnaires⁵⁶ pour approfondir les représentations de la rue Duluth. Ces questionnaires ont été complétés par des cartes mentales pour parfaire les données recueillies. De plus, nos observations nous ont permis d'identifier les acteurs-clés. Nous avons alors procédé à quatre entrevues. Enfin, nous avons extrait des données de documents officiels de la Ville de Montréal, des archives et des journaux dans l'optique de rassembler des données qualitatives et parfois quantitatives durant la réalisation du programme RAC.
2. Les données secondaires rassemblent les informations recueillies par un tiers. Nous avons colligé des données diverses sur les quatre secteurs de recensement incluant notre territoire d'étude de 1956 à 2011 par l'organisme Statistique Canada. De plus, nous avons extrait des données d'une étude réalisée par la compagnie Arbour & Ass. portant sur la rue Duluth dans le cadre du programme RAC.
3. Les données cartographiques mêlent l'«ensemble des études et des opérations scientifiques, artistiques et techniques, intervenant à partir de résultats d'observations directes ou de l'exploitation d'une documentation, en vue de l'élaboration et de l'établissement de cartes, plans, et autres modes d'expression, ainsi que leur utilisation» (Gumuchian, 2000, p.196).
La production cartographique utile à notre collecte se divise en trois. Pour

⁵⁶ Le contenu et le nombre de participants seront développés dans le chapitre 8. *Idem* pour les cartes mentales.

comprendre la mise en place du dispositif de la rue Duluth, nous avons utilisé des documents cartographiques rares comme les cartes historiques de la Ville de Montréal. Leur lecture a été recoupée par celle des atlas et des plans d'assurance-incendie datant du milieu du XIX^e siècle au milieu du XX^e siècle. Enfin, nous avons recueilli les informations présentes sur les plans d'utilisation du sol des édifices attenants à la rue Duluth de 1956 à 1989.

Récapitulatif des types de données

Les données primaires	Observations directes Entrevues Questionnaires Cartes mentales Archives Journaux de presse
Les données secondaires	Statistiques de quatre secteurs de recensement Etudes privées et publiques
Les données cartographiques	Cartes anciennes Atlas et plans d'assurance-incendie Plans d'utilisation du sol

2.3 Collecte des données

La force et l'acuité de notre étude de cas résident dans la constitution de notre «base» de données sur le site de la rue Duluth. Trois principes président la récolte de ces données : la triangulation, la sélection et la saturation (Albarello, 2012, p.49) afin d'atteindre une bonne compréhension du site et d'obtenir des regards différents sur cette réalité urbaine. Nous exposons, ici, la stratégie du mode de collecte de données en lien avec l'approche qualitative privilégiée. Nous nous sommes appuyés sur une triple stratégie de collecte de données privilégiées par De Buruyne (1984) repris par Lessard-Hébert (1990, p.138) : l'analyse documentaire, l'observation et l'enquête sous sa forme orale (l'entrevue) et sous sa forme écrite (le questionnaire).

1) L'analyse documentaire

Le terme document renvoie à «toute source de renseignements déjà existante à laquelle le chercheur peut avoir accès» (Gauthier, 1992, p.337). Nous avons alors constitué une importante base documentaire afin de limiter les biais causés par de possibles erreurs d'appréciations ou de mesures. Sa spécificité tient dans le fait qu'elle couvre l'entièreté des informations concernant la rue Duluth et anciennement la rue Saint-Jean-Baptiste. Quatre catégories de documents ont fait l'objet d'une analyse documentaire. La première se constitue de cartes historiques de la Ville de Montréal révélant l'ouverture du tracé de la rue Duluth, la parcellisation ainsi que l'édification. La lecture de l'information sur ces cartes a été recoupée avec les atlas et plans d'assurance-incendie de la Ville de Montréal de la deuxième moitié du XIX^e siècle au milieu du XX^e siècle ainsi que des ouvrages historiques de référence sur l'histoire de la Ville de Montréal, du Plateau-Mont-Royal et du village Saint-Jean-Baptiste. De plus, nous avons relevé des informations présentes sur les plans d'utilisation du sol des édifices attenants à la rue Duluth. De 1956 à 1989, les auteurs indiquaient précisément l'activité des locaux. Ces traces ont été précieuses pour comprendre l'évolution fonctionnelle de la rue Duluth et la transformation de son paysage. Le second palier procède d'un examen des documents d'archives. Nous avons sélectionné dans les documents présents dans les archives du Conseil de Ville et du Comité exécutif, les informations relatives au programme de Revitalisation des Artères Commerciales et de l'aménagement de la rue Duluth. De plus, nous avons extrait des archives du SIDEM, des mesures quantitatives concernant l'activité commerciale et la circulation sur la rue Duluth après la réfection. Nous avons confronté les informations présentes dans les publications officielles aux articles de presse relatant les événements de la rue Duluth de 1974 à 2014. La revue complète et exhaustive des articles de presse constitue également une source d'information concernant la représentation – médiatisé par le journaliste - des résidents et des commerçants du territoire de la rue Duluth de la fin des années 1970 au milieu des

années 1980. Ces éléments nous ont permis de mettre en perspective les données extraites de certains questionnaires, des entrevues ou des échanges informels. Enfin, pour garantir un certain équilibre entre les données qualitatives et quantitatives, nous avons colligé des informations statistiques de quatre secteurs de recensements dans l'aire d'influence de la rue Duluth de 1951 à aujourd'hui (1951, 1956, 1961, 1966, 1971, 1976, 1981, 1986, 1991, 1996, 2001, 2006 et 2011). Cet effort a permis d'évaluer sur un temps long les dynamiques démographiques sur le territoire d'étude.

2) L'observation

Dans les limites du terrain d'étude (la rue Duluth-est du boulevard Saint-Laurent à la rue Saint-Hubert), nous avons utilisé la technique de l'observation directe non participante pour recueillir des données relatives aux comportements des individus ainsi que leur mode de déplacements. Un protocole d'observation a été réalisé pour systématiser les observations et obtenir des mesures quantitatives (Tableau 2.1). En l'espace de deux mois, nous avons effectué quatre-vingt-seize observations de quinze minutes. Ces observations directes étaient divisées selon douze segments de la rue Duluth-Est et réparties sur huit plages horaires⁵⁷.

⁵⁷ Huit plages horaires :

Semaine (lundi à jeudi) :

1) matinée (8h – 11h) / 2) midi (11h30 – 14h) / 3) après-midi (14h – 18h) / 4) soirée (18h – 21h)

Fin de semaine (vendredi à dimanche) :

5) matinée (8h – 11h) / 6) midi (11h30 – 14h) / 7) après-midi (14h – 18h) / 8) soirée (18h – 21h)

Figure 2.1 Les douze segments du territoire d'étude de la rue Duluth-Est

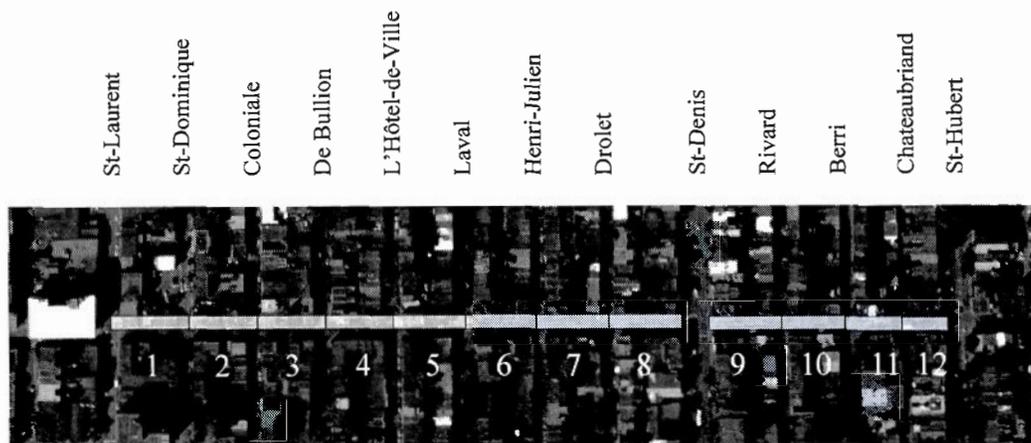


Tableau 2.1 Dates des 96 observations effectuées de 15 minutes par segment de la rue Duluth-Est

Segments de la rue Duluth-Est	Début de semaine				Fin de semaine			
	Matinée	Midi	Après-midi	Soir	Matinée	Midi	Après-midi	Soir
1 De St-Laurent à St-Dominique	08-mai	03-juin	20-mai	28-mai	27-juin	01-juin	11-mai	21-juin
2 De St-Dominique à Coloniale	08-mai	03-juin	20-mai	28-mai	27-juin	01-juin	11-mai	21-juin
3 De Coloniale à Bullion	08-mai	03-juin	20-mai	05-mai	01-juin	28-juin	10-mai	22-juin
4 De Bullion à L'Hôtel-de-Ville	03-juin	08-mai	20-mai	19-mai	01-juin	28-juin	10-mai	22-juin
5 De L'Hôtel-de-Ville à Laval	03-juin	08-mai	20-mai	28-mai	01-juin	27-juin	10-mai	22-juin
6 De Laval à Henri-Julien	03-juin	08-mai	19-mai	28-mai	01-juin	27-juin	10-mai	22-juin
7 De Henri-Julien à Drolet	03-juin	08-mai	15-mai	28-mai	27-juin	01-juin	10-mai	22-juin
8 De Drolet à St-Denis	03-juin	08-mai	15-mai	28-mai	27-juin	01-juin	10-mai	22-juin
9 De St-Denis à Rivard	03-juin	08-mai	15-mai	05-mai	01-juin	28-juin	21-juin	22-juin
10 De Rivard à Berri	08-mai	03-juin	15-mai	05-mai	01-juin	28-juin	21-juin	22-juin
11 De Berri à Chateaubriand	08-mai	03-juin	15-mai	05-mai	01-juin	28-juin	11-mai	21-juin
12 De Chateaubriand à St-Hubert	08-mai	03-juin	15-mai	05-mai	01-juin	28-juin	11-mai	21-juin

Au-delà des observations directes systématiques, toute visite de la rue Duluth a été un prétexte pour une collecte informelle de données. Les prises de vues, les relevés de l'utilisation du sol, les considérations sur l'environnement physique, les échanges spontanés ont été consignés dans notre journal de terrain durant ces visites de début mars 2014 à janvier 2015.

3) L'enquête

Le questionnaire et l'entrevue ont été choisis pour répondre à notre volonté d'approfondir les systèmes de représentation des individus présents sur la rue Duluth. La période de pré-test et de pré-enquête a été décisive dans l'élaboration de notre stratégie de récolte. Plusieurs obstacles sont survenus : le refus de participer formellement à une étude, la difficulté d'exprimer une opinion par écrit, les contraintes de temps liées à la collecte de données. Nous avons éprouvé beaucoup de mal à recueillir des informations à l'intérieur des cadres formels que représentaient le questionnaire ou l'entrevue. La tenue d'un journal de recherche nous a permis de consigner des échanges pris sur le vif et parfois à la dérobée lorsqu'elles risquaient d'indisposer les participants les plus craintifs. Ce journal de bord contient également nos réflexions personnelles quant au déroulement quotidien de la recherche et notre intégration sociale dans le milieu observé (Gauthier, 1992, p.266) Étant donné ces entraves, nous avons diversifié les sources d'information relatives aux représentations et aux pratiques spatiales en ouvrant trois canaux de récolte pour atteindre l'objectif :

- a. Un questionnaire écrit réduit à quatre questions a été construit (Tableau 2.2). Les répondants étaient constitués principalement de volontaires sur les lieux de l'enquête, mais également de volontaires à l'extérieur du site d'étude. Un second questionnaire écrit réduit à six questions a été disponible sur une plate-forme web. L'échantillon était constitué de personnes volontaires suite à une sollicitation écrite. Plus de 400 invitations ont été distribuées⁵⁸ dans l'aire d'influence du terrain d'étude.

⁵⁸ La distribution s'est réalisée en interceptant les passants et en déposant des prospectus dans les boîtes aux lettres.

Tableau 2.2 Eléments des questionnaires

1	À quoi pensez-vous lors qu'on discute de la rue Duluth et ses environs ? Selon vous, quels mots représentent le mieux la rue Duluth ? Qu'évoque pour vous cet environnement ?	
2	Que faites-vous majoritairement sur la rue Duluth ? Aimez-vous faire cette ou ces actions ? Pouvez-vous expliquer pourquoi ?	
3	Qu'est-ce qui pourrait être amélioré ou modifié sur la rue Duluth selon vous ?	
4	Votre Âge – Votre dernier diplôme obtenu – Votre revenu	
5	Sur une échelle de 1 à 10, la rue Duluth est-elle une rue où il fait bon vivre ?	Questionnaire web seulement
6	Sur une échelle de 1 à 10, la rue Duluth est-elle une rue où vous vous sentez en sécurité ?	

- b. Une invitation à représenter de la rue Duluth avec le maximum de détails possibles. Il s'agissait de recueillir la «représentation mentale de l'environnement géographique d'un individu» (Gumuchian, 2000, p. 337) par ce biais tout en résolvant la gêne des répondants à l'exercice d'écriture. L'échantillonnage de volontaires présente les mêmes caractéristiques que celui du premier questionnaire.

Figure 2.2 Aperçu d'une représentation graphique de la rue Duluth-Est recueillie



- c. L'entretien. Après avoir identifié des acteurs centraux et un acteur périphérique du site, nous avons effectué quatre entretiens semi-directifs et un entretien non-directif. Ce dernier tient plus à la condition de la personne interrogée pour procéder au recueil de ses informations (cf. Annexes).

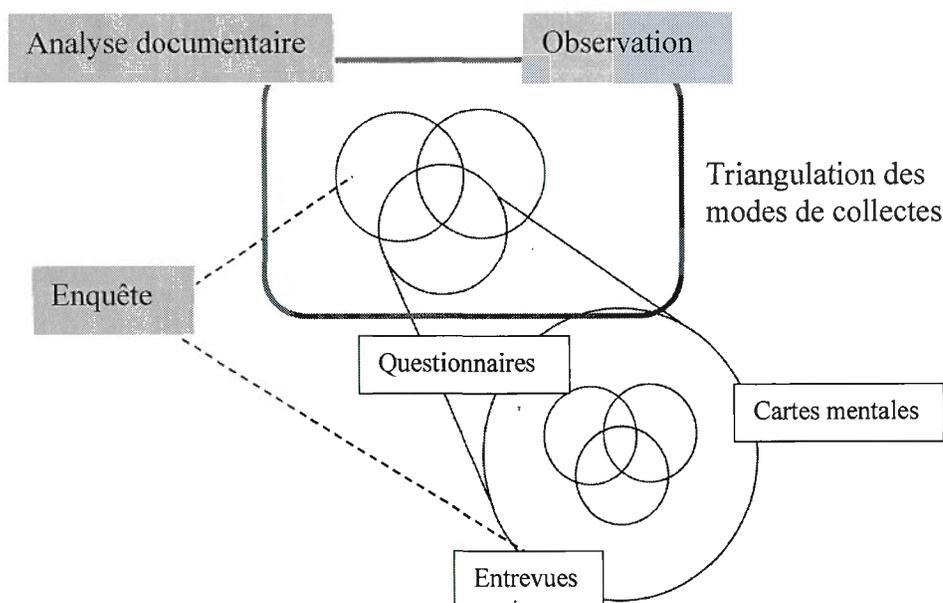
Tableau 2.3 Récapitulatif des entretiens

<i>Personnes interrogées</i>	<i>Type d'entretien et date de la réalisation</i>
Commerçant 1, présent sur la rue Duluth depuis 40 ans	Entretien semi-directif - 8 juin 2014
Christine Gosselin, Conseillère d'arrondissement, district Jeanne-Mance, porte-parole de Projet Montréal en matière de salubrité et de propreté	Entretiens semi-directifs - 9 juin 2014
Commerçant 2, Président de l'association des commerçants de la rue Duluth-Est	Entretien semi-directif - 11 juin 2014
Commerçant 3, Encadreuse, présent sur la rue Duluth depuis 30 ans	Entretien semi-directif - 10 janvier 2015
Résident 1, un «habitué» de la rue assis sur les marches d'un perron.	Entretien non-directif - 11 juin 2014

Notre troisième mode de collecte (l'enquête) peut recevoir la critique du peu de représentativité dans le choix des échantillonnages. Nécessité fait loi. Face aux méfiances des individus interrogés ou du désir de plaire voire d'influencer les résultats de quelques intervenants, nous avons entrepris de croiser ces trois canaux

pour augmenter la fiabilité de notre collecte afin d'approfondir les représentations des acteurs au territoire d'étude. Toutefois, les croisements effectués permettent d'assurer la solidité des résultats obtenus (Figure 2.3).

Figure 2.3 L'enquête dans la triangulation des modes de collecte



Annonce des chapitres trois, quatre et cinq

L'utilité des trois prochains chapitres est de rassembler une part – aussi modeste soit-elle – de l'état de nos connaissances sur la transformation cinétique des villes à travers sa particule élémentaire, à savoir la rue. Durant la dernière décennie, la rue est devenue un objet prisé dans les recherches en études urbaines après une longue absence. Il sera question de montrer le rôle de ce retour à la rue dans la succession d'un paradigme de *régularisation* de la ville à celui de « *resensibilisation* » des villes. Nous employons ce terme prosaïque pour exprimer le mouvement en réaction à l'hypo-signifiante et à l'hypo-sensibilité des espaces produits par l'industrialisation depuis le milieu du XIX^e siècle ainsi qu'à la redécouverte du corps et de ses sens. La

forme urbaine de la rue, en tant que matrice redécouverte du développement et du fonctionnement de la ville, est aux premières lignes de cette mutation. On la fait renaître, la réinvente, la réinterprète. Longtemps limitée, mais évidente, la compréhension de son rôle dans la fabrique urbaine l'avance sur le devant de la scène. Témoin d'un processus de transformation fondamental, le retour à la rue diffuse un nouveau regard sur les études urbaines et son objet central, la ville.

CHAPITRE III .

LA RUE, ÉLÉMENTS THÉORIQUES

Que vise le géographe ici ? « Le plus grand avantage public, c'est-à-dire, le plus grand plaisir et le plus grand bonheur du plus grand nombre de citoyens » (Helvetius, 1793, p.100) ? Cette résolution attise le géographe urbain, plus que quiconque, dans la mesure où la plupart des urgences auxquelles nos sociétés contemporaines sont confrontées relèvent du domaine des villes (Hall, 2006, p.19). Que peut-il ici ? De l'aveu de Tim Hall (2006), la géographie urbaine est en grande partie, ce que les géographes urbains font. Son ironie a la vertu de pointer l'absence de définition précise sans ouvrir sur une impasse. À l'image d'une maison sur pilotis, la géographie urbaine s'équilibre grâce à un ensemble de préoccupations communes. John Rennie Short (1984) en identifie trois : (1) la *description* et la *reconnaissance* de la structure interne des aires urbaines, de ses processus endogènes ainsi que de ses interrelations ; (2) l'*interprétation* impliquant l'approfondissement de la compréhension, de la réaction et de l'action des citoyens vis-à-vis de ces processus ; (3) l'*explication* en vue d'élucider les causes de ces processus en explorant les mouvements sociaux généraux et leurs manifestations locales. Cependant, l'édifice s'écroulerait sans un ultime pilier : le *dynamisme* dont la géographie urbaine doit faire preuve dans sa proposition scientifique envers la ville (Hall, 2006, p.21). Cette énergie – comprise au sens étymologique d'*energeia* « force en action » - recèle à la fois sa pertinence et sa

carence épistémologique à l'endroit de son objet d'étude. Tout au long du XX^e siècle, cette insuffisance a encouragé les géographes urbains à architecturer leur discipline scientifique autour de l'interrogation – *qu'est-ce qu'une ville ?* Après avoir montré les limites de cette interrogation, notre proposition visera à démontrer son influence dans la formation de l'outil de la planification. Le constat de ses échecs dans la production d'espaces utiles au plus grand nombre nous amènera à épouser un point de vue différent : comment bâtir une ville bonne pour le plus grand nombre de citoyens ? La forme urbaine de la rue apparaîtra comme l'objet d'étude le plus approprié à l'approfondissement de cette préoccupation.

3.1 La forme de la rue, matrice du fonctionnement et du développement urbain de la ville

3.1.1 L'objet d'un doute

À la fin de la seconde Guerre Mondiale, la géographie urbaine se trouve dans une impasse. L'éclatement urbain de la concentration des villes la place dans l'incapacité de définir clairement les limites de son objet d'étude (Bailly, 1977 ; Paulet, 2005). L'essor industriel et leur mutation formelle amènent les géographes à confluer vers la recherche d'une définition applicable à toutes les villes (George, 1952 ; Chabot, 1964 ; Paulet, 2005). S'il nous serait vain d'opérer une tentative de colligation exhaustive de ces considérations, observons que la plupart de ceux qui ont mené l'exercice, s'accordent sur l'impossibilité de la définir avec précision (Blanchard, 1928 ; Chabot 1964 ; Beaujeu-Garnier, 1995 ; Cambier, 2005 ; Paulet, 2005 ; Hall, 2006). Parce qu'elle comprend plus que l'œil ne peut voir, la ville n'est jamais

totalisable. Parce que les éléments mobiles (comme les habitants) sont autant importants que les fixes, la ville n'est jamais *achevée*. Parce que nous sommes à la fois observateur et acteur de ce spectacle, la ville est *objet de perception* et le produit de l'activité de nombreux constructeurs. (Choay, 1965, p.385) La ville est aussi l'écriture d'une impossible définition.

Mais la ville est là ! Malgré un glissement sémantique de la mort de la ville vers le règne de l'urbain, on continue à dire la ville. (Choay, 1994). Plurimillénaire, évocateur et chargé de symboles (Paulet, 2005), l'imaginaire de la ville résiste au règne de l'urbain. Cette évolution sémantique accompagnée de la multiplication d'indicateurs, de critères et de concepts oeuvre à dire le fait urbain en métamorphose. La seule caractéristique pérenne à propos des villes devient leur mutabilité. La géographie urbain advient comme la science de la compréhension de ces changements à travers les processus d'accrétion, d'addition et de démolition. Ils s'interrogent sur l'accélération et le développement de nouvelles formes urbaines à partir de la fin des années 1980. (Tim, 2006) Sont-elles des processus de transformation fondamentale ou continue ? Assistons-nous à l'émergence d'un nouveau type de ville ? Les modèles et les théories développés demeurent-ils efficaces et congruents à leur compréhension ? ? La seule mutabilité de la ville justifie-t-elle cette prodigalité d'outils théoriques ? La ville ne peut plus être considérée comme une simple chose en soi comme le présupposait les interrogations ontologiques *qu'est-ce que la ville ? quelle est son essence ? comment la définir*. Cet exercice idéal est vain.

Les philosophes qui prétendent penser la cité et apporter une philosophie de la ville en prolongeant la philosophie traditionnelle discutent sur « l'essence » de la ville ou sur la ville comme « esprit », comme « vie » ou « élan vital », comme être ou « tout organique ». Bref, tantôt comme sujet, tantôt comme système abstrait. Ce qui ne mène à rien. (H. Lefebvre, 1967, p.32)

C'est pourquoi une partie des géographes urbains assument ce vide épistémologique (Hall, 2006) en le laissant « aux savants à la tête schématisée » comme l'écrivait Nietzsche (2007, p.295). Disons-le tout net : cette interrogation procède d'un réflexe platonicien en vertu de quoi ce qui procède du sensible est une fiction. Lorsque Paulet (2005, p.10) cite Derruau écrivant que « la notion de ville apparaît claire à chacun, mais qu'il est difficile d'en donner une définition précise dans les termes », il élabore implicitement l'Idée de ville c'est-à-dire une réalité appartenant au domaine de l'intelligible et possédant la perfection absolue et intemporelle. Autrement dit, répondre à la question *qu'est-ce que la ville ?* c'est rejouer la proposition platonicienne d'une élévation philosophique vers un ordre supérieur afin d'y atteindre l'Idée de ville. Ne croyons pas que ces modalités de pensée ne font plus école aujourd'hui (Onfray, 2012, p.13). L'idéalisme - de Platon à Heidegger en passant par saint Augustin, saint Thomas d'Aquin, Descartes et Kant, ont façonné et façonnent nos modalités de réflexion (Lefebvre, 1967, p.26 ; Onfray, 2007, p.17). Dans la formation philosophique classique,

l'allégorie de la caverne agit [...] comme un manifeste : vérité des Idées, excellence du monde Intelligible, beauté du Concept et, en contrepartie, laideur du monde sensible, refus de la matérialité du monde sensible, déconsidération du réel tangible et immanent. (Onfray, 1996, p.68)

En tant que science sociale, la géographie occidentale n'y est pas hermétique (Fel, 1982, p.14). Elle est également le lieu d'une confrontation entre les courants de l'idéalisme et du matérialisme, de la transcendance et de l'immanence, de l'arrière-plan des idées et de la réduction du monde à un pur et simple agencement de matière. Historiquement, il existe des philosophies de la géographie tout comme des philosophies de la ville qui fondent actuellement nos constructions intellectuelles sur des problèmes relatifs à la croissance et à la planification de la ville, au développement de la réalité et des sociétés urbaines.

Pourquoi est-il crucial d'exposer ce point ? Parce qu'il éclaire le tournant qu'ont opéré certains intellectuels comme Kevin Lynch ou Françoise Choay. Leur proposition travaille à une propédeutique subversive menant à une « sensualisation » nouvelle de la ville alors que la tradition idéaliste offre traditionnellement l'inverse (Nietzsche, 2007, p.337). À quoi faisons-nous allusion ? À l'appréhension de la ville comme système urbain par la géographie urbaine et l'urbanisme (Paulet, 2005, p.31). Elle procède d'une « désensualisation » froide de la ville. Réduite à un système ayant, certes, la vertu de comprendre des organisations complexes, la ville s'épure dans l'abstraction et la simplification. La frontière entre l'Idée de la ville et l'idéologie d'un système est alors mince du fait que tout système clôt la réflexion (Lefebvre, 1967, p.1) en s'enfermant dans un formalisme où tout objet s'appréhende comme une organisation abstraite d'éléments communs (fonctions, résultat, intrants, travail, environnement, boucle de rétroaction). De plus, un système n'est pas uniquement la réunion de ces éléments, son originalité provient de son *fonctionnement*. Un système se fonde sur deux impératifs : « avoir un objectif (une fonction théorique) et des ressources pour réaliser ce but » (Paulet, 2005, p.33). Dans ce fonctionnalisme où chaque élément exprime une fonction et correspond à un besoin, la ville – pensée comme un système - se désire fonctionnelle, efficace et régulée (Paquot, 2006, p.66). Toute action aménagiste se fonde alors sur ces principes régulateurs. Ainsi,

déclarer que la ville se définit comme réseau de circulation et de communication, comme centre d'informations et de décisions, c'est une idéologie absolue ; cette idéologie procédant d'une réduction-extrapolation particulièrement arbitraire et dangereuse se donne pour vérité totale et dogme, utilisant des moyens terroristes. Elle conduit à l'urbanisme de tuyaux, de voirie et de comptages ; que l'on prétend imposer au nom de la science et de la rigueur scientifique. Ou à pire encore ! (H. Lefebvre, 1967, p.41)

Le pire survient lorsqu'elle nie le réel. Le fonctionnement idéal du système prend alors le pas. La répétition, dix fois, cent fois, mille fois, d'un système fonctionnel le transforme alors en connaissance objective (Nietzsche, 1886, p.305). C'est l'objet de la célèbre critique de Jane Jacobs dans son introduction à l'ouvrage *The Death and*

Life of Great American Cities en 1961. Lorsqu'elle affirme s'attaquer aux idées reçues en matière de planification et de reconstruction, elle abat à coup de marteau ce système de la négation sur lequel se fondaient les écoles de pensée dominantes en matière de fabrication des villes. Ce coup de force a été possible par un retour à la *description* du fonctionnement réel de la ville – en se concentrant sur la vie sociale dans les rues. En ce sens, elle propose une révolution méthodique résolument géographique. L'impossible définition de la ville n'est-ce donc pas toute la géographie urbaine où rien n'est décidé *a priori*? Dans ce cas, seul un questionnement dynamique *sur* la ville importe, hors de tout fondement idéaliste.

3.1.2 « What makes a good city »⁶³ ?

Résolument axée sur les philosophies de la ville, cette entrée était nécessaire à une saisie de ce qui est diffus dans les mentalités lorsque l'on approche de près ou de loin à un questionnement sur la ville. Historiquement, la politique et ville sont inextricablement dans la mesure où la forme urbaine correspond aux aspirations de ses habitants (Rudofsky, 1969, p.16). La ville est ce que les citoyens en font. Or, depuis la fin du XIX^e siècle, la fabrication de la ville devient l'apanage des industriels, des professionnels de l'urbanisme et des décideurs politiques. Elle n'est pourtant pas le résultat d'une immense conception et de sa logique planification. Elle n'est pas non plus un « espace d'opération » (Choay, 1972, p.25) dans lequel l'urbanisme moderne transpose les pratiques de l'industrie dans le champ de l'organisation des villes (Ascher, 2009). C'est la réflexion d'un mode de vie et de rapport à l'autre. Bernard Rudofsky (1969, p.16) nomme « sens de la ville » ce

⁶³ Titre extrait du questionnement e Kevin LYNCH au début de l'ouvrage *A Theory of Good City Form* (1981, p.1)

faisceau de préoccupations communes. Cependant, ce souci de la chose publique dans la construction d'un cadre urbain commun a été progressivement érodé par l'industrialisation des sociétés occidentales. En effet, le processus d'industrialisation assoit le capitalisme industriel comme guide rythmant la croissance urbaine. Elle décline alors ses propres procédures dans la « morphogénèse » urbaine.

Quel est en effet le référent de l'espace urbain après la révolution industrielle ? Essentiellement, le nouveau mode de production, tant technologique qu'économique. Ce mode de production détermine au XIX^e siècle la bipartition des villes industrielles en deux fractions, l'une correspond à la fonction économique de production et à la classe sociale des producteurs, l'autre à la fonction économique de consommation et à la classe sociale des consommateurs. L'espace urbain ne prend pratiquement ainsi plus en charge que le secteur économique de l'activité (Choay, 1972, p.23).

Pour quels résultats ? L'industrialisation retourne la primauté de la valeur d'usage sur la valeur d'échange au sein de la ville. L'ascendance de l'économie dans la fabrique de la ville est telle qu'elle prime en amont dans le repérage et la formulation des problèmes urbains ainsi que dans l'élaboration de solutions concrètes un peu plus bas en aval. Il est clair que la proximité de l'économie sur la politique aboutit à la promiscuité des intérêts (Hall, 2006, p.4). Se pose alors la question de la justification d'un problème urbain. Un problème urbain ne se révèle pas, il est un construit issu de l'observation des praticiens et des décideurs. La définition du problème joue un rôle décisif dans la légitimation d'une politique urbaine. À cette étape interviennent le vécu, les perceptions, les représentations ou les convictions de chacun, d'un groupe, d'un courant de pensée ou d'une idéologie. La subjectivité est inévitable au premier abord.

La dimension idéologique dans la formulation du postulat d'une politique urbaine est-elle évitable ? La réponse est négative dans la mesure où nous ne possédons aucun fondement rationnel pour décider comment les villes devraient être malgré un déluge

de critiques et de suggestions (cités utopiques, théories révolutionnaires, aménagements scientifiques et technicistes, etc.) (Lynch, 1981, p.106). Toute politique urbaine quelle que soit son appellation (reconstruction, revitalisation, renouveau, redéveloppement, régénération) semble soumise à l'*inefficacité* dans l'exercice de la planification. En effet, l'articulation d'une rationalité linéaire implique l'élaboration *a priori* du problème à partir duquel découle une logique de réalisation prédéterminée par la théorie normative. La ville en tant que fait social, résulte d'une somme aléatoire de valeurs, de représentations et d'intérêts qui défient toute application finale de la théorie normative suivie dans laquelle chaque action élaborée est le résultat d'une longue chaîne d'interventions les unes à la suite des autres. Le véritable résultat n'est pas une longue chaîne linéaire d'actions et d'objectifs, mais une jungle où les branches et les racines interagissent. La longue chaîne d'application est nécessairement déviée et altérée par l'intrusion des acteurs, de leurs valeurs et de leurs intérêts. Elle porte donc l'échec de la construction contemporaine d'une « good city » (Lynch, 1981, p.106).

3.1.3 Changer de méthode, un projet utilitariste

Chez Kevin Lynch, pas de vérités absolues, mais une préoccupation centrale : « anyone knows what a good city is. The only serious question is how to achieve it. » (Lynch, 1981, p.2) Ici, l'adjectif épithète good qualifiant la ville, renoue au principe d'utilité des utilitaristes anglo-saxons comme Jeremy Bentham ou John Stuart Mill pour lesquels le bien ou le bon est l'accomplissement du plus grand bonheur du plus grand nombre (Onfray, 2006, p.97). En pragmatique, il philosophe la ville sur les ruines des réflexions idéalistes. De son propre aveu,

if we have some ground for understanding what cities are, we have practically no rational ground for deciding what they should be, despite a flood of criticism and proposals. The dreams of utopian cities seem to come from nowhere and to go nowhere. Revolutionary theorists have little idea of what city should be, once the revolution is achieved. « Scientific » planners put all that nonsense aside. They focus on how things change now and how one should maneuver to survive in the present context. And yet their formulations are also laden with unexamined values. Professionals propose workable solutions of modest range to the physical problems directly in front of them. They rarely have the time to think through the rationale of any solution. If it is suitable to one particular time, place, or culture, it may soon be misapplied to some other one. City design models look for small gains⁶⁴. (Lynch, 1981, p.99)

Pour atteindre l'objectif de l'édification d'une « *good city* », la solution est donc de changer de méthode en traitant non plus avec une théorie *normative générale* fondée sur des normes dogmatiques, mais en développant un nombre limité et général de dimensions de performance c'est-à-dire des éléments généraux, faciles à utiliser et mesurables concernant la forme de la ville. Il énumère huit principes. Une bonne ville est une ville dont la forme physique est :

- (1) propice à la vie – (durable, sécuritaire, harmonieuse),
 - (2) sensible – (identifiable, structurée, congruente, transparente, lisible, révélée et signifiante),
 - (3) bien adaptée (permettre une complémentarité stable, maniable et résiliente de la forme avec le comportement social),
 - (4) accessible (diverse, équitable et localement gérable),
 - (5) bien contrôlée (congruente, certaine, responsable et absente par intermittence). Toutes ces dimensions doivent s'accomplir dans la
 - (6) justice et (7) l'efficacité interne c'est-à-dire dans la continuité, l'ouverture et la conduite vers le développement. (Lynch, 1981, p.235)
-

Cette double proposition esthétique et éthique de la ville appelle une pratique collective nouvelle articulée autour de ces dimensions de performance. Néanmoins, aucune indication ne précise à quelle échelle intervenir pour élaborer cette « bonne » forme de la ville. Si l'échelle d'intervention est traditionnellement celle du quartier, la fragmentation territoriale des villes nous pousse à l'augmenter pour toucher la substantifique moelle de la ville : la rue. D'après la théorie de d'Arcy Thompson (1961), la forme d'une structure et sa croissance n'est pas l'expression d'une adéquation à une fonction (théorie *fonctionnaliste*), mais celles de différentes forces en interaction, que les rues apparaissent comme un ensemble de forces qui agissent à la formation de la ville. Ce sont ces modalités d'emprise des citoyens sur le devenir de la forme de la ville qui nous intéresse ici. C'est à cette micro-échelle que la réflexion doit s'étendre.

3.1.4 La rue, une forme invisible

Les premières définitions de la rue reposent sur une sorte de description empreinte d'évidence. Emile Littré (1863 – 1876) évoque un « chemin bordé de maisons ou de murailles dans une ville, dans un bourg, etc. ». Les huit siècles écoulés se sont satisfaits d'une définition relativement stable alors que la langue anglaise réserve, à partir du Moyen-Âge, le terme de *street* à la route construite ou en construction avant que sa signification ne soit liée à l'expression « *people in the street* » à partir du XV^e siècle. Un enrichissement sémantique s'en suit jusqu'au moment où la « rue » devient un mot générique qui englobe une infinie variété. Une autre définition plus proche de nous : « c'est à partir du moment où une voie dessert directement de part et d'autre des parcelles bâties, en même temps qu'elle permet de se déplacer dans le quartier, qu'elle mérite le nom de rue » (Mangin et Panerai, 1999, p.51). Toutefois, le seul

rapprochement des éléments physiques qui la produisent comme objet n'est pas suffisant comme le rapporte Jean-Loup Gourdon de la lecture de Camillo Sitte dans *L'art de bâtir les villes* (1989): « tout espace allongé entre des bâtiments n'est pas une « rue », comme tout vide urbain n'est pas une place » (2001, p.39).

Pourquoi est-il difficile de saisir l'objet « rue » ? Parce qu'il y a une difficulté à l'appréhender sous une forme autonome qui plus est lorsque l'objet est constitué d'éléments hétéroclites, voire antagonistes. Seule l'appréhension d'un objet, d'un être ou d'un phénomène sous sa forme permet de le distinguer, quel que soit son ordre ou sa nature tout en y voyant son unité dans sa multiplicité. Gourdon en déduit deux hypothèses sur la difficulté d'exprimer la « rue » (*Ibid.*) : (1) soit c'est une forme perdue, on ne sait pas du tout que l'on parle d'elle ; (2) soit c'est une forme enfouie, on ne sait pas encore que l'on parle d'elle. La rue comporterait en elle quelque chose d'invisible qui la constitue et la maintient.

Système ouvert à des influences multiples en constant renouvellement et à des logiques qui ne lui sont pas « propres », elle est privée de la logique interne d'un organisme vivant. Forme physique, culturelle, économique, sociale, elle n'est pas non plus matière inerte, étant incessamment mue, adaptée, modifiée, instrumentée, inspirée, habitée, par la pensée et le travail. Processus poétique (de *poiêin* : fabriquer) s'exerçant nécessairement dans ce qu'on peut appeler un « milieu », où entre tout ce qui est de l'ordre de la civilisation et de l'histoire : le socioéconomique, le politique, la culture, l'économique (capitalisme, pouvoir, marché, etc.). (Gourdon, 2001 : 44)

Aborder la rue comme le lieu d'élaboration de la civilisation et de l'histoire nous amène inéluctablement à chercher son fondement au plus profond du temps. Si la ville comme l'agriculture, la métallurgie ou l'écriture sont aux fondements de la civilisation (Todd, 2011, p.38), la rue recèle sa puissance intrinsèque d'expansion. L'étude historique, voire archéologique, confirme que la rue «couve» au fondement de la ville, sa forme et son fonctionnement.

3.1.5 Au fondement de la ville

Fouler les champs de l'histoire est l'occasion de développer une historicité de la rue. Cet enthousiasme se confronte rapidement à un angle mort de l'histoire. Peu d'historiens ont traité la rue, préférant l'histoire de la forme urbaine des quartiers, cellules de l'histoire sociale comme les quartiers ouvriers. Seule la récente thèse de Brice Gruet (2006) sur la rue à Rome, libère un nouvel espace de réflexion en étudiant la fondation de l'*urbs* afin de comprendre les fondements de phénomènes et formes spatiaux dont la rue qu'il définit comme

d'abord la présence, en creux, de corps humains vivant ensemble, se partageant un espace. La rue est donc tout d'abord proximité. Elle est ensuite volonté de vivre ensemble (...) une métaphore de la communauté. Elle est ensuite en rapport direct avec les activités qui s'y déroulent : elle prend alors valeur économique, religieuse, politique (...) et ce tout au long des siècles. (Gruet, 2006, p.23)

Là encore, la rue apparaît comme le lieu d'interactions, de confrontations, de rapprochements et de rencontres collectives. Lors de la fondation de Rome⁶⁵, Gruet démontre que les rues sont en apparence absentes de la nouvelle *urbs*, mais

⁶⁵ Brice Gruet distingue quatre phases dans les rites de fondations de Rome : (1) les rites de purification collective lors du choix du site; (2) la confection du *templum* qui représente le point de correspondance entre l'ordre divin et l'ordre humain. À ce stade, l'orientation et la projection des directions divines au sol préfigurent l'existence de voies majeures de la future ville ; (3) le *mundus* ou la fosse creusée qui représente l'ouverture sur trois mondes (infernale, humain et céleste) et finit d'opérer la suture entre le monde humain et le monde divin du *templum*. Cet acte met en relation les orientations célestes et les orientations terrestres afin que la communauté humaine puisse s'orienter. Sans certitude, il est possible d'y voir une analogie entre le *mundus* et le croisement des *cardo* et *decumanus* ; enfin, le (4) *sulcus primigenius* désigne à l'aide d'un attelage sacré une enceinte protectrice autour de la nouvelle communauté et bientôt matérialisée par la construction de remparts au bord extérieur du sillon.

potentiellement présentes lors de l'orientation recherchée de la prise des augures avant d'être incarnées par les directions majeures du *cardo* et du *decumanus*⁶⁶.

Lorsque j'évoquais précédemment « le déploiement d'un monde » à propos de la fondation d'une ville, c'était pour insister sur le caractère unitaire et pour ainsi dire organique des éléments de base nécessaires à l'existence d'une *urbs*, non pas simple établissement humain lié à un accroissement progressif de population, mais nouveau départ, départ absolu, création puissante constituée par le rite et vécue par la population à travers diverses festivités et supports de mémoire capables d'entretenir une relation privilégiée avec ce temps des origines. Dans un tel contexte, chaque élément est indissociable des autres et forme un tout. En isoler les parties aurait été un grave contresens. C'est pourquoi la rue est en somme déjà là au moment où les directions célestes primordiales sont retranscrites dans le sol de la ville comme dans les esprits des participants et spectateurs des rites. Elle en est contemporaine et indissociable. (Gruet, 2006, p.74)

Ces éléments historiques nous permettent de comprendre comment une communauté prend possession d'un espace et lui instaure un statut nouveau. À juste titre, nous pouvons parler de production de l'espace. Dans l'*urbs*, l'existence des rues est virtuelle dans le paysage. Cependant, tout semble prêt pour l'expansion territoriale et démographique dans un cadre topographique particulier. À partir de cette fondation, la vie diversifie ces voies en rues, sentiers, grandes rues afin de reconstituer le processus de la création d'un cadre quotidien très varié. La rue se présente donc comme un élément-clef de la structure urbaine primitive (Gruet, 2006). Elle recèle dans sa forme à la fois le fonctionnement de l'*urbs* comme « espace urbain bâti » et celui de la *ciuitas* comme « espace civique constitué par les hommes » afin d'élaborer perpétuellement une ville signifiée et signifiante pour ses habitants. À la lumière de l'archéologie urbaine, la rue advient comme la matrice de la forme urbaine dont le terme *forma* signifiait pour les Romains à la fois l'idée de norme ou plutôt de modèle

⁶⁶ Au fondement des villes romaines, le *cardo* (orientation nord-sud) et le *decumanus* (orientation est-ouest) sont les deux rues principales de la ville. Le forum est généralement placé à leur croisement. Le réseau des rues parallèles est développé par rapport à ces deux référentiels.

et les avantages que procure une bonne forme comme les vertus physiques, morales, intellectuelles et sociales (*Ibid.*). De ces deux dimensions sémantiques germe une césure idéologique à partir de la reconstruction de Rome après l'incendie sous le règne de Néron. Les Romains s'éloignent de la croyance selon laquelle l'idée de régularité du réseau primaire est l'expression de la ville comme projection du monde céleste sur le monde terrestre. Les élites dirigeantes voient dans l'idée de régularité le témoin du progrès et de la civilisation. S'opposent alors deux visions sur l'élaboration de la ville dont les auteurs prennent conscience. D'une part (1) les tenants d'un « urbanisme planifié » dont les partisans issus des élites dirigeantes voient dans la construction de rues droites, l'établissement d'un ordre nouveau manifestant le pouvoir et la grandeur de Rome. D'autre part (2) les tenants d'un « urbanisme spontané », partisans d'un ordre ancien et des rues courbes et étroites dont les caractéristiques plaisent au peuple. L'opposition entre les partisans de la rue droite et ceux de la courbe dont l'affrontement entre Camillo Sitte⁶⁷ et Le Corbusier⁶⁸ n'est autre que l'incarnation moderne d'un clivage millénaire débuté entre Tacite⁶⁹ et Cicéron.

⁶⁷ « La rue idéale doit former un tout fermé ! Plus les impressions y seront limitées, plus le tableau sera parfait. On se sent à l'aise dans un espace où le regard ne peut se perdre à l'infini. La rue d'autrefois répondait tout naturellement à ces conditions. L'étroitesse et la rareté des voies latérales n'empêchaient que son cadre ne fût trop souvent interrompu. De plus, la sinuosité des rues anciennes en fermait sans cesse la perspective et offrait à chaque instant à l'œil un autre horizon. Ces sinuosités qu'on détruit à grands traits de nos jours n'étaient pas dues au caprice de braves gens qui songeaient encore à la beauté, ni à l'ignorance des ingénieurs du temps, pas aussi experts que les nôtres dans l'art de tirer des lignes droites; elles provenaient souvent de causes très pratiques. » Camillo. (1889, p.77).

⁶⁸ « La rue courbe est le chemin des ânes, la rue droite le chemin des hommes. (...) La rue courbe est l'effet du bon plaisir, de la nonchalance, du relâchement, de la décontraction, de l'animalité. La droite est une réaction, une action, un agissement, l'effet d'une domination sur soi. Elle est saine et noble. » (Le Corbusier, 1925, p.9)

⁶⁹ Brice Gruet (2006, p.128) souligne que seul Tacite se fait le relais du peuple en défendant les hauts bâtiments et l'étroitesse des rues qui apportaient fraîcheur et ombrage aux habitants.

3.1.6 La forme : support d'un accord durable et matrice de transfert

La rue rend compte de la ville alors qu'il est impossible de l'appréhender dans sa totalité. Elle conserve les gènes de la ville, sa formation et son fonctionnement depuis la fondation de la ville (Gourdon, 2001), C'est la plus simple unité de la forme urbaine qui résume et livre les processus du développement urbain, à tel point que cette forme élémentaire de la ville passe le plus souvent inaperçue. Cette invisibilité est paradoxale quant à l'infinie diversité des rues. En réalité, cette impalpabilité porte davantage sur la reconnaissance d'un modèle unique que de la variété de son expression. C'est pourquoi Jean-Loup Gourdon insiste sur la nécessité de penser la rue par sa *forme*. Pourquoi ? Parce que la forme de la rue est la base de tout accord en milieu urbain, qu'elle soit inscrite comme telle (rue, avenue, boulevard, etc.), sous forme de projet (rue nouvelle) ou sous forme réalisée (rue ancienne, renouvelée parcelle par parcelle). Elle assure une règle du jeu connue de tous. Le mécanisme est simple : c'est celui de l'emboîtement et de la combinaison des usages dont le principe organisationnel est inscrit dans sa forme elle-même. Quels que soient les différents horizons des intervenants ou la pluralité des regards portés sur l'objet-rue, ils parlent alors de la même chose. Sa conception, sa construction et le mécanisme de son fonctionnement s'imposent à tous par la force de son évidence. Il n'y a pas besoin de réinventer l'idée de rue (Gourdon, 2001). Toutefois, cet accord n'est pas figé. Il se renouvelle lors de l'introduction d'un nouvel acteur ou d'un nouvel élément (nouvel habitant, nouveau commerçant, projet d'aménagement public, etc.) dans le tout – qu'est la forme -. L'accord reste durable du fait que la rue peut incessamment être reformée ou remise en question tout en conservant sa forme générale, son fonctionnement habituel et permet la production du bien commun. En somme : « la rue est un système de distribution discontinue des parcelles à édifier qui maintient dans le temps la représentation pour tous de l'unité et de la totalité d'un espace dont la formation dépend du rythme de leur construction. » (Gourdon, 2001, p.67). Dans

ce pacte commun, la rue se manifeste comme une matrice de transfert de sens et de valeur. Toute nouveauté ou tout investissement s'appuie par proximité sur l'investissement voisin. La force de la rue réside dans sa capacité à engager spatialement une égalité des avantages et des inconvénients qui s'y échangent. Autrement dit, elle produit par ce mécanisme de transfert par contiguïté spatiale, le maximum « d'externalités positives, appropriables et intelligibles » (Gourdon, 2001, p.68). Reprenons deux exemples d'externalités positives et négatives que produit la forme urbaine de la rue :

- (1) Externalités (ou transfert) positives : acquisition gratuite d'un avantage
 - ⇒ la beauté d'une façade engendre une augmentation de la fréquentation pour le commerçant au bout de la rue
- (2) Externalités (ou transfert) négatives : imposition sans compensation d'une charge
 - ⇒ le surcroît du passage automobiliste engendre la nécessité d'installer des doubles vitres coûteuses.

En d'autres termes, la forme urbaine de la rue assure le maximum d'articulations bénéfiques ou nuisibles à des processus de valorisation ou de dévalorisation réciproque. C'est pourquoi elle est au cœur de la micro-production de la ville. Lorsque des doctrines urbanistiques associées à la logique fonctionnaliste réduisent la rue à une simple voie, elles éclatent le rapport entre la forme et l'accord. Le manque extrême d'accord correspond à un manque extrême de la forme (*Ibid.*). Ces considérations sur la forme de la rue permettent de clarifier les enjeux liés au changement de paradigme sur l'étude urbaine. À ce titre, l'aveu de Gourdon selon lequel la rue est moins le sujet que le thème de son livre en dit long. Le véritable enjeu de l'étude de la forme urbaine demeure l'économie de la forme urbaine qui désigne à la fois :

- l'organisation des éléments d'un ensemble (comment les parties sont-elles distribuées et reliées entre elles ?)
- la connaissance des phénomènes et des mécanismes relatifs à (1) la valorisation réciproque des systèmes de valeur collective et privée ; à (2)

l'articulation des économies de l'aménagement et de la construction ainsi qu'au (3) rapport des valeurs et des prix, des transferts et des coûts

- l'éviction de la dépense inutile et du gaspillage en intégrant les effets spatiaux du recyclage. (*Ibid.*)

L'approche s'apparente à celle d'un biologiste qui étudie l'ADN afin de comprendre la constitution de l'être.

3.1.7 La rue, ADN de la ville

L'économie urbaine ne peut se construire qu'au travers d'une pensée et d'une représentation de la forme urbaine et des grandes interactions qui travaillent la rue. Or, les modèles et les définitions s'extraient difficilement du constat de la difficulté de définir la rue afin d'en expliciter son mécanisme. À ce titre, les définitions de Jacques Lévy (2003, p.806) et de Rémy Allain (2004, p.141) nous l'instruisent.

Définir la rue, c'est sortir de l'implicite pour entrer dans la problématique. Chacun sait ce qu'est une rue. Depuis qu'il y a des villes, il y a des rues (...) Les rues sont des configurations complexes. Elles associent des fonctions de circulation et d'habitat tout en constituant la forme la plus élémentaire et la plus courante de l'espace public. Ce sont des objets fragiles : la réduction à une seule circulation, surtout si elle est rapide et massive, met en danger les autres fonctions. Plus généralement, la limitation à une seule fonction peut avoir des conséquences négatives, y compris sur la fonction apparemment dominante, par exemple le commerce ou la résidence. Ses caractéristiques physiques (échelle, proportions) ne peuvent être manipulées sans risque. Son identité, sa « personnalité » peuvent être fortes et durables. Enfin, la rue est à la fois un système et l'élément de systèmes plus vastes (quartier, ville), et c'est de l'articulation de ces espaces emboîtés que dépend la « bonne santé » de la rue. (Lévy, Rue, 2003, p.806)

La rue est à la fois la réalité urbaine la plus évidente et la plus difficile à définir. (...) Elles n'ont qu'un point commun essentiel : elles sont toutes des voies publiques

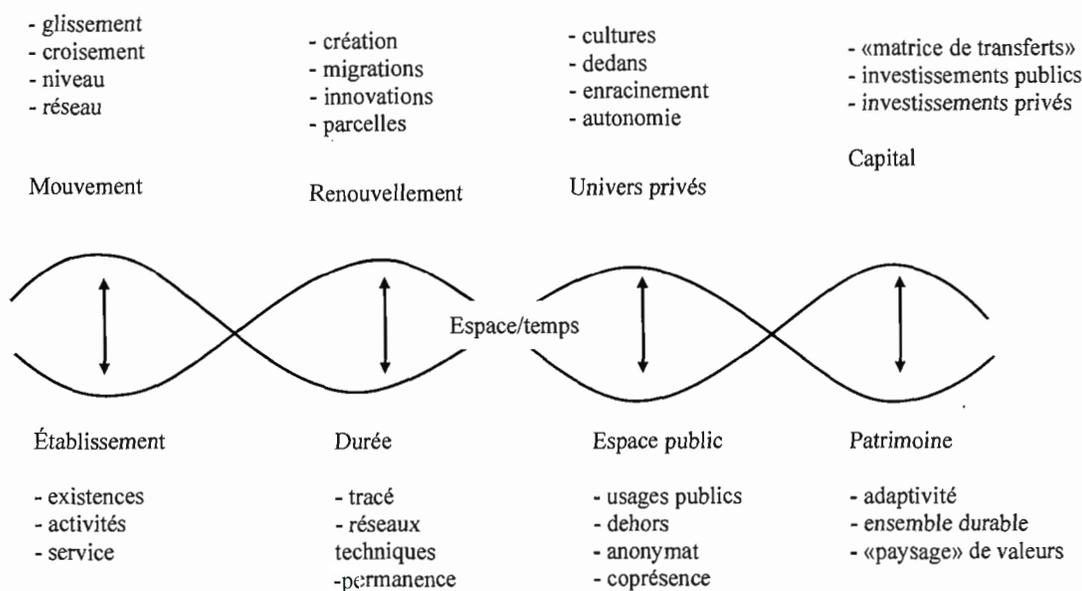
bordées de chaque côté par des édifices ou des clôtures, des espaces publics permettant de « sillonner » la ville. (...) Si la rue connaît une telle permanence, c'est qu'elle présente des avantages cumulés qui font système. Ses différentes fonctions se superposent et interagissent. De la même manière, les éléments qui la composent (parcellaire, bâti, profil, chaussée, trottoirs, façades, mobilier...) se conditionnent les uns les autres. Le changement d'une fonction ou de l'un des éléments a des répercussions sur tous les autres. Cette réalité complexe ne peut être appréhendée que de manière globale. (Rémy Allain, 2004, p.141)

Rémy Allain (2004) est plus précis que Jacques Lévy dans sa tentative. En se prêtant à l'exercice de la définition de la rue, il a lu les travaux de Jean-Loup Gourdon comme ses citations le montrent.

Ici, nous allons tâcher de reprendre non pas les fonctions, mais bien les déterminants ou les forces qui agissent et régissent sa forme urbaine. Conformément à la théorie de la forme de D'Arcy Thompson, Gourdon identifie huit déterminants dont l'expression du rapport de force dans chaque couple d'opposition engendre la forme urbaine de la rue (Figure 3.1).

1. Etablissement/Mouvement : Interaction entre l'espace bâti et l'espace de circulation ;
2. Permanence (durée) / Changement (renouvellement) : Interaction entre des éléments ancrés (tracé, réseaux techniques, végétation) et des éléments évolutifs (édification parcelle par parcelle ou bâtiment par bâtiment) ;
3. Univers privés / Espace public : Interaction entre les sphères d'activités privées et le domaine public ;
4. Patrimoine / Capital : Interaction entre l'économie de patrimoine (logique du temps long) et l'économie du capital (logique du temps immédiat) à la source des processus de valorisation et de dévalorisation dans l'espace de la rue.

Figure 3.1 Représentation dans l'espace-temps du diagramme des forces de la forme urbaine de la rue, d'après Gourdon (2001, p.236)



Cette proposition du système de la rue a la vertu de décourager toute vision *a priori* de ce que doit être la forme urbaine dans la mesure où elle révèle que la théorie est dans la rue. Elle lui permet de « couvrir la ville » jusqu'au moment voulu. En conséquence, ce système évacue toutes les ambiguïtés possibles de l'utopie urbaine lorsqu'elle affirme que la forme urbaine façonne les hommes et poursuit la recherche d'une bonne forme pour façonner les hommes bons (Gourdon, 2001), ce que Kevin Lynch déconstruisait dans la première partie de son ouvrage.

3.2 La rue retrouvée : de l'élimination à l'imitation de son dispositif

Parce que sa forme urbaine renferme la théorie, elle est cette force en action qui fabrique la ville sans *a priori*. Il n'est alors pas étonnant que ceux qui théorisent sur ce que la ville doit être, l'éliminent. Dans l'élaboration de la ville, les deux théories cohabitent difficilement. Ce point éclaire les raisons de la disparition des rues au profit des voies, lors la création quasi *ex nihilo* des villes nouvelles ou des grands ensembles. Dans cette seconde partie,, il s'agira de démontrer les conséquences de sa disparition sur ces territoires urbains. Absente, la ville se fige et dysfonctionne dans la mesure où toute emprise territoriale est écartée. La crise de la ville survient. Nous verrons que cette mise en tension des territoires émane soit de l'élimination formelle de la rue, soit de sa spécialisation fonctionnelle. Dans les deux cas, nous démontrerons que cette disparition procède d'une même logique fonctionnaliste de production de l'espace. Si sa forme urbaine offre aux plus grands nombres, les moyens de transformation des lieux selon leurs idéaux, leur culture ou leur volonté, son absence préfigure des conflits territoriaux.

3.2.1 La mise à mort de la rue au début du siècle

Sans nul doute, l'un des bourreaux de la rue au début du XX^e siècle a été Le Corbusier et le développement de l'idéologie fonctionnaliste (Choay, 1966). Sa théorie découle de l'application de méthodes industrielles à la conception des bâtiments et de la ville. Il incombe à l'architecture la tâche de concevoir les bâtiments comme n'importe quel objet industriel, conçu et usiné dans le respect de normes et de

prototypes. Si l'édification sur pilotis lui permet d'extraire tout édifice des contingences du milieu, son esthétique cubiste purifie les formes et les lignes et efface tout signe d'affiliation culturelle. L'architecture corbuséenne ne prête pas attention à l'environnement qu'il entoure en le réduisant à un simple espace géométrique supportant l'édification. En urbanisme, son esthétique fait table rase du passé et pose la beauté nouvelle comme un commencement absolu. Là encore, il appose ses réalisations sans aucune prise en compte du milieu urbain. En ce sens, il répond à la question *qu'est-ce que la ville ?* en définissant *a priori* ce qu'elle doit être. *La Charte d'Athènes*, rédigée en 1933, réalise cet exercice essentialiste. Elle établit les principes universalistes des besoins humains : air, soleil, verdure tout en énonçant les principales fonctions humaines de base : habiter, travailler, circuler, se cultiver le corps et l'esprit. Aucun exemple, aucune démonstration, aucune méthodologie de recherche n'étayent l'affirmation catégorique de ces grands principes. Qu'implique cette doctrine sur la production de l'espace ? Ces principes induisent une catégorisation spatiale des fonctions de l'espace ainsi que leur dissociation spatiale. L'unité de l'ancienne ville est atomisée dans l'avènement des nouvelles villes ou cités. Les rues associant de multiples fonctions ne résistent pas à la division. La rue devient voie. Vidée de sa polyvalence, elle est éliminée par la spécialisation en voie classifiable selon les modes de déplacement (Le Corbusier, 1959).

La rue actuelle est l'ancien « plancher des vaches » sur lequel on a posé du pavé, sous lequel on a creusé quelques mètres. La rue moderne est un organisme neuf, espèce d'usine en longueur, entrepôt aéré de multiples organes complexes et délicats (les canalisations). Il est contre toute économie, toute sécurité, tout bon sens d'enfouir les canalisations de la ville. (...) La rue moderne doit être un chef-d'œuvre de génie civil et non plus un travail de terrassiers. La rue en corridor ne doit plus être tolérée puisqu'elle empoisonne les maisons qui la bordent et qu'elle provoque la construction de cours fermées. (Le Corbusier, 1925, p.160)

Or, comme nous l'avons vu, la rue ne se réduit pas au seul espace de circulation. C'est un dispositif de production d'espace. La forme de la rue englobe la partition de l'aire en parcelles ainsi que l'édification distribuée sur ces dernières.

Soixante années passées, l'avancement de la recherche en études urbaines montre le rôle de la rue dans l'échec français et étatsunien des grands ensembles. La crise des grands ensembles prendrait sa source lors de l'effacement du dispositif de la rue comme le souligne Françoise Choay dans la préface de l'ouvrage de Jean-Loup Gourdon (2001). En effet, ce dispositif donne les capacités à la société civile de créer son propre espace urbain alors que les résidents des grands ensembles en sont privés. Toute l'aide de l'Etat n'est alors que subsidiaire. Sans appropriation de l'espace-rue, le processus de valorisation par effet de proximité ne peut être enclenché. Selon Gourdon, ces raisons expliquent la réussite du développement d'un bidonville à la périphérie de Paris dans les années 1920 et l'échec continu d'un grand ensemble depuis les années 1960 (Tableau 3.1) . Présente dans ces lotissements défectueux, la rue assure non pas une croissance par unité massive, mais une croissance fragmentée de la ville (Alexander, 1976). En phagocytant une infinité d'actes de toutes dimensions, elle concourt à la formation d'un tissu continu qui intègre tous les bâtiments et les espaces. Elle laisse se concevoir « la lente montée de la valeur » (Gourdon, 2001, p.133) malgré la disgrâce esthétique des débuts. L'histoire de ces lotissements se manifeste comme un contre-modèle de la faillite de l'urbanisme moderne dans la mesure où la crise a été réglée en une vingtaine d'années à la différence de celle des grands ensembles.

Tableau 3.1 Comparatif des grands ensembles et des lotissements défectueux d'après Jean-Loup Gourdon

	Forme urbaine	Statut d'occupation de l'habitat	Bâti	Organisation et équipement de l'espace
Absence du dispositif de la rue	Grands ensembles	Locataires en majorité, loyers et charges en hausse compensées par l'aide publique	Logements collectifs, parties communes mal entretenues	Suréquipement dévalorisant, gigantisme anti-fonctionnel, surévaluation de valeurs collectives, dépréciation de l'espace public, surabondance de voirie et chemins exténuants, sous-sol grevé de réseaux techniques
Présence du dispositif de la rue	Lotissements défectueux	Propriétaire au capital amorti progressivement	Maisons individuelles avec micro-jardins, constructions variées et modestes, autoréparables, auto-construites, en transformation selon les besoins familiaux	Trame sans prétention, mais rationnelle des rues, réseaux construits en retard, mais accessibles au fur et à mesure des besoins de modification

L'absence du dispositif de la rue engage donc la défektivité structurelle des grands ensembles qui les privent du processus de développement et de croissance. Sans lui, aucun mode d'appropriation de ces espaces par les résidents n'est possible (2001, p.138). Ils deviennent le lieu d'un malaise où la sensation de toute absence de maîtrise des destins individuels et collectifs devient justifiée. Si le constat de l'échec des grands ensembles est quasi-unanime, peu saisissent le lien causal de la disparition de la rue avec l'application rigoureuse de la doctrine fonctionnaliste. C'est pourquoi cette logique perdure et n'assoit pas la réintroduction de la rue dans la pensée urbaine. Sa facilité de conception comme de réalisation assure un rendement maximal moyennant des contraintes minimales. Son efficacité économique le rend irrésistible à toutes les sphères privées et publiques converties au culte du marché. Toutefois, seule

la remise en cause de la logique automobile a activé le réveil de la rue. Durant les années 1950-1960, la diffusion massive de l'automobile dans la société et sa prise en charge politique a été un élément structurant de la ville. Alors que l'on construit séparément des voies automobiles et des chemins piétonniers dans les grands ensembles, les pouvoirs publics adaptent l'ensemble des boulevards et des rues à la circulation automobile dans les centres-villes. C'est le commencement du long processus de dévalorisation de la rue comme espace de rencontre et de sociabilité. Dès 1961, le document connu sous le nom de Rapport Buchanan étudie les difficultés nées de l'accroissement de la circulation automobile dans les villes britanniques. Il constate la détérioration de la qualité de l'environnement et appelle à sa prise en compte dans les plans d'aménagement futurs. À la suite de ce rapport, trois éléments vont infléchir le réglage de la ville sur l'automobile en Europe puis en Amérique du Nord (Fleury, 2007) : (1) les luttes urbaines exprimant le mécontentement de la qualité du cadre de vie et le danger pour les piétons ; (2) la transformation socio-économique des citadins des centres-villes et (3) la mutation de l'urbanisme et l'avènement de l'approche patrimoniale. Des aménagements ponctuels dans certains quartiers historiques vont réguler la circulation automobile par une requalification des espaces publics orientée pour le piéton. Dans la littérature scientifique, les notions de « sens de la ville » et de « qualité des espaces publics » apparaissent. Cependant, le devenir de la rue dans l'espace urbain n'advient pas malgré le succès de l'ouvrage de Jane Jacobs dès 1961. Il faut attendre les années 1980 et le renouveau de l'intérêt pour les environnements résidentiels afin que la rue signe son retour dans la question de l'aménagement des espaces urbains. Les travaux de W. H. Whyte (1980), D. Appleyard (1981), G. Levitas (1986), J. Gehl (1987) ou A. Jacobs (1987, 1993) participent à sa réintroduction en Amérique du Nord. La rue, réduite à la seule fonction du transport, retrouve cette aptitude à favoriser la diversité de la vie sociale. La vision dominante de la rue comme lien s'effrite au profit de la rue comme lieu. La rue est-elle pour autant génératrice de sociabilité ?

3.2.2 À l'échelle locale, la rue animée et la vie sociale

Dès 1970, le projet *Street Life Project* débute à New York afin d'observer le fonctionnement des aires récréatives informelles. Si le nombre d'« *open-spaces* » a fortement augmenté depuis 1961, la majorité demeure déserte tandis que les rues sont les lieux d'une forte animation sociale (Whyte, 1980, p.10). Elles réunissent les enfants et les adultes qui s'assoient sur les marches des perrons et les bornes d'incendie pour regarder le spectacle urbain de cette cour de jeux. L'activité et l'animation de rue sont les meilleurs des divertissements. S'il est possible de s'asseoir en face, ils drainent le monde. Ce qui attire la venue des gens, ce sont d'autres gens (Whyte, 1980 ; Gehl, 1987). Plus encore, les observations indiquent que les personnes souhaitent garder une distance avec l'action principale. La forme de la rue, permettant à la fois le mouvement et l'établissement, la prédispose à cette charge vitale pour l'animation des espaces urbains. Les études comportementales révèlent d'intenses accointances entre la qualité physique d'un espace urbain et son animation. Dans *Life between streets*, Jan Gehl (1987) explique les relations de l'environnement physique avec la manifestation d'activités extérieures classées en trois catégories :

- A. *Les activités nécessaires*. Elles regroupent tout ce qui est plus ou moins compulsif : aller à l'école, au travail, faire les magasins, attendre le bus ou une personne, etc. Leur existence est très peu influencée par le cadre physique. Elles auront lieu, quelles que soient les conditions climatiques.
- B. *Les activités optionnelles*. Elles englobent toute action résultante d'un désir corrélé à un temps et un lieu favorable : promenade, flâner, s'asseoir, prendre un bain de soleil. Ces activités ont lieu si et seulement si les conditions sont optimales (le temps et l'environnement physique). Par conséquent, elles dépendent grandement de la qualité du cadre physique et sont le support des activités récréatives et autres activités sociales.

C. *Les activités sociales.* Elles émanent de la présence de l'autre : jeux des enfants, discussions, contact passif. Elles sont appelées également activités résultantes, car elles dépendantes des deux autres types pour se manifester.

Que ce soit les travaux de Whyte ou de Gehl, ces auteurs ne démontrent pas un lien nécessaire, au sens philosophique du terme – ce qui ne peut pas ne pas être – entre la prédestination de la forme physique d'un espace et l'usage social. Leur propos reprend une loi probabiliste simple : plus il y a de gens et plus longtemps ils resteront dans ces espaces publics alors plus grandes seront les chances qu'ils pratiquent des activités sociales diverses en nouant d'intenses relations avec les autres personnes présentes. Ces considérations ne sont nullement réductibles à un déterminisme spatial. À ce sujet, Eric Charmes résout l'analyse des conditions nécessaires à la vie sociale. L'influence du spatial sur les pratiques sociales existe, mais elle n'est pas déterminante dans la mesure où ces comportements sont médiatisés par les usages et les stratégies des acteurs (Charmes, 2006). Autrement dit, si l'environnement physique ne dicte pas les comportements sociaux, il est en mesure d'en proscrire certains ou, au contraire, de constituer des conditions favorables à leur développement. L'influence du spatial se traduit alors le biais de valeurs, de représentations et d'images qui fléchissent le comportement social d'une personne dans l'espace public. Dans cet état de fait, nous comprenons que la morphologie urbaine de la rue n'engage nullement certains comportements sociaux. En revanche, elle offre les conditions optimales à l'atténuation des obstacles matériels et immatériels à la manifestation de toute forme de pratique sociale.

Lorsque Jane Jacobs (1961) raconte le rôle de la rue sur la sécurité ou la prise en charge collective des enfants, elle nous révèle que la rue est la configuration urbaine qui facilite le maintien de l'ordre public par la permanence des regards aux aguets. Dans la mesure où le sentiment de sécurité varie en fonction des hommes et des sociétés, ce système de « coveillance » dans la rue, assure le lent développement de la

confiance mutuelle entre les personnes présentes. Dans ce climat de confiance, l'étincelle furtive du premier contact a de plus grandes probabilités de naître. Si la plupart de ces contacts demeurent superficiels, leur somme ne l'est pas. D'une grande valeur, ils brisent la frontière traditionnelle entre l'« être seul » et l'« être ensemble ». Ce n'est que rétrospectivement que nous concluons, par abus de langage, que la rue est génératrice de sociabilité.

3.2.3 À l'échelle métropolitaine, la rue branchée et la spécialisation commerciale

L'accroissement des connaissances du rôle de l'environnement physique sur la fréquentation d'un lieu, encourage les politiques urbaines à récupérer certaines facettes pour supporter des motifs commerciaux. L'objectif vise à reproduire les conditions favorables à l'émergence d'un phénomène de lieu dans l'économie culturelle qui incorpore non seulement « l'économie locale, mais aussi le milieu urbain et social environnant, les deux jouant des rôles complémentaires, mais significatifs, dans la consolidation des énergies créatives dans un espace donné » (Scott, 2010, p. 214). La rue en tant que lieu de rencontres et de rassemblements devient l'objet d'une multitude de traitements morphologiques issus des recherches comportementales sur les espaces publics. L'animation sociale devient fréquentation. L'augmentation de la mobilité et la performance croissante des moyens de télécommunication réduisent les contraintes spatiales. Les individus se rendent aisément dans d'autres rues plus éloignées que celles à proximité de leur habitation (Fleury, 2004). Pour les acteurs d'un territoire, l'enjeu est de capter ces flux dont la mobilité recompose rapidement les centralités urbaines. Certaines rues adviennent comme les agents centraux dans la concurrence territoriale pour la constitution d'une centralité urbaine distincte. L'émergence d'espace « branché » c'est-à-dire d'un lieu à

la mode où la vie très animée par des populations diverses possède un attrait irrésistible. Disons-le tout net : les interventions urbaines tentent de rattraper ou de constituer les conditions d'émergence de rues branchées pour asseoir de fortes retombées économiques et fiscales engendrées par la forte fréquentation.

La concentration du public sur certaines rues, haut-lieux de l'urbanité et du dynamisme social et culturel, tend alors à se spécialiser progressivement dans le domaine du loisir et de la festività. C'est le paradoxe de la réussite de la diversité d'un lieu appliqué à la rue (Jacobs, 1961). La diversité des fonctions à la source de son attractivité tend à s'autodétruire par la prédominance trop forte d'une fonction. Dans ce cas, il s'agit de la fonction festive. La multiplication des commerces, des bars et des restaurants engendre la spécialisation du lieu. La rue devient monofonctionnelle. Elle s'efface sous cette spécialisation fonctionnelle. Cette disparition est d'autant plus inéluctable que les autorités publiques ne la contrecarrent pas en laissant libre court à la hausse de la valeur foncière ou en l'encourageant par des mesures légales ou des aménagements. Dans ces conditions,

le quartier branché s'inscrit dans une double dynamique, d'une part, un phénomène d'extension et de diffusion du modèle créé ; d'autre part, un phénomène d'embourgeoisement et d'institutionnalisation de son centre qui peut aller jusqu'au dévoiement du modèle initial : au cours de sa réalisation, la concentration toujours fléchit et craque. Il faut un autre centre, une périphérie, un ailleurs. (Fleury, 2003, p.248)

De plus en plus saturée, spécialisée et coûteuse, la rue devient une « marge de moins en moins créatrice » sans forcément perdre sa spécialisation (Fleury, 2003, p.240). La spécialisation fonctionnelle festive préfigure une différenciation sociale (Fleury, 2004). La rue est appropriée par un seul groupe, une seule classe sociale, une activité. Le processus de gentrification s'enclenche, favorisé par le statut « branché » d'une rue et d'un quartier. À la faveur de l'image positive autour de la convivialité, du

mélange social et du dynamisme culturel, ces rues, anciennes marges du centre-ville, deviennent convoitées par les classes moyennes et aisées. Le risque est alors la constitution d'un lieu de l'entre-soi c'est-à-dire d'une enclave accompagnée de ségrégation sociale morcelant la ville. En résumé, lorsque la rue disparaît sous la spécialisation commerciale ou festive, elle s'accompagne d'une homogénéisation sociale. Le territoire ciblé entre en crise dans la mesure où la rue ne supporte plus tous les comportements sociaux (y compris les actes en marge de la loi) en les régulant à travers des rapports d'altérité et de familiarité. Elle n'apporte plus les conditions d'existence de l'urbanité à la ville.

3.2.4 À l'échelle mondiale, la rue globale et le marketing territorial

Dans la recomposition des rues, certaines manifestent une supériorité sur le plan du « caractère ». Un je-ne-sais-quoi qui les placerait au-dessus de la mêlée. Elles sont emblématiques. Elles marquent les représentations et véhiculent une impression positive de la ville. Ce génie du lieu constitue un attrait fondamental dans la construction de l'image de marque d'une ville. Si ces hauts lieux ont toujours été au fondement des imaginaires, la mise en concurrence globale des métropoles exploite plus fortement ses ressources afin de se démarquer des autres. Symbole de l'histoire et de l'identité d'une ville, toute métropole ne possède pas sur son territoire une telle rue. Dans leur positionnement stratégique, les acteurs publics tentent de combler cette inégalité de l'histoire urbaine pour produire les conditions d'émergence d'une « *great street* » sur son territoire. La diffusion mondiale d'un ensemble de standards participe à l'aménagement d'un modèle de « rue globale » devenu l'élément central dans le dispositif de marketing territorial des villes lancées dans la concurrence métropolitaine. Dans son ouvrage *Great Streets* (1993), Allan Jacobs propose une

étude comparative qualitative de rues « remarquables » issues de milieux urbains différents.

There is magic to great streets. We are attracted to the best of them not because we have to go there but because we want to be there. The best are as joyful as they are utilitarian. They are entertaining and they are open to all. This permit anonymity at the same time as individual recognition. They are symbols of a community and of its history ; they represent a public memory. They are places for escape and for romance, places to act and to dream. On a great street we are allowed to dream ; to remember things that may never have happened and to look forward to things that, maybe, never will (A. Jacobs, 1993, p.11)

D'après Allan Jacobs, cet enchantement de la composition urbaine ne se réduit pas à la juxtaposition de qualités physiques. C'est une association unique dans le temps et l'espace d'éléments épars et distincts qui vont se constituer en un lieu génial. En comparant une dizaine de cas, Jacobs énumère cinq dimensions qu'une telle rue est censée fournir :

1. Constituer un groupe de personnes en communauté en facilitant l'action des gens et les interactions ;
2. Être physiquement confortable et sécuritaire ;
3. Encourager la participation. Les gens peuvent s'arrêter pour parler, s'asseoir et regarder, être des participants passifs. Les manifestations doivent être possibles ;
4. Être mémorable. Elles marquent les représentations, donner une impression positive. On doit se souvenir d'elles, notamment quand on pense à une ville ;
5. Être représentative. Elles doivent être un modèle.

À partir de ces éléments, il reconnaît la part d'arbitraire et de subjectivité dans son jugement. Connaître les critères d'une rue remarquable est une chose, savoir les reconnaître objectivement en est une autre. En aucun cas, la magie d'un lieu ne dispense de se questionner sur ses composants afin d'en cerner imparfaitement le

génie tutélaire de ces lieux. Si les travaux d'Allan Jacobs étaient destinés aux « édiles de demain », notre position a l'avantage de pouvoir porter un regard sur la diffusion de ces recherches dans les canaux de la globalisation (Dupuis, 2009).

Dans le contexte de la métropolisation, les grandes villes sont devenues le lieu privilégié de la globalisation (Sassen, 1991). Espaces d'échanges et centres de l'innovation et de la décision, elles s'insèrent dans un réseau global qui se superpose aux réseaux urbains traditionnels. Cette insertion dans un « archipel » métropolitain (Veltz, 1996) ou « réseau global » (Scott, 2011) produit des recompositions importantes sur certains territoires centraux. Ces recompositions affectent la fonction de certaines rues au sein de la ville quant à son positionnement stratégique dans la hiérarchie urbaine globale (Fleury, 2009). Certaines métropoles cherchent à acquérir le statut de ville mondiale en actionnant une politique publique d'aménagement de prestige des rues afin d'améliorer sa « vitrine » dans le contexte de la globalisation. Ces aménagements prestigieux⁷² des espaces publics visent à renforcer l'attractivité des villes vis-à-vis des investisseurs et des touristes. La globalisation s'associe alors à la rue. « Ce rapprochement inhabituel trouve sa source dans le constat d'uniformisation des espaces de rues à travers la planète. » (Zeneidi, 2009, p.4) Des caractéristiques communes de nombreuses rues du monde émergent : formes urbanistiques et architecturales quasi similaires, paysages très ressemblants, mêmes agencements et mêmes fonctions sociospatiales. (Zeneidi, 2009) Dans la standardisation de ces aménagements, Antoine Fleury (2009) voit l'émergence d'un modèle de « rue globale » où se confrontent les usages du public local aux intérêts métropolitains de la Ville qui vise une population aisée d'une autre échelle. « Les rues des quartiers centraux sont donc l'objet de tendances antagonistes, entre privatisation et publicisation. Ils donnent à voir une partie du conflit récurrent entre secteur privé

⁷² Grande qualité esthétique et paysagère, matériaux nobles, conception par des architectes et des paysagistes renommés.

globalisé et société civile locale » (Fleury, 2009, p.128). La création d'une image de prestige s'accompagne de l'implantation et l'affirmation de firmes dont les stratégies sont à la même hauteur. Fleury (2009) révèle que l'image de la foule fréquentant ces nouveaux espaces renvoie au premier abord à une citoyenneté ouverte et à une idée de mixité. Toutefois, elle ne doit pas faire oublier les processus de spécialisation à l'œuvre dans la fréquentation que ce soit à Paris, Istanbul ou Berlin (*Ibid.*). La logique à l'œuvre est l'attribution progressive à cet espace d'un usage spécifique : la consommation. La fonction de représentation est ici intrinsèquement liée à la fonction de consommation. Produit immatériel de consommation d'un côté ; produits matériels de consommation de l'autre. Ce paysage urbain construit sur la seule fréquence d'une consommation élitaine entraîne rapidement l'exclusion de certains groupes sociaux : les sans-logis, les jeunes, les commerçants ambulants et les marginaux tout en excluant certaines pratiques sociales comme le pique-nique et les jeux de ballons (Fleury, 2009). La réalisation de ces « rues globales » s'éloigne donc des critères sociaux et économiques tels que l'accessibilité, le rassemblement des gens, le caractère public de l'espace, l'habitabilité, le confort ou encore la participation et la responsabilité des gens qui caractérisaient les *great streets* (A. Jacobs, 1993). Alors que les *great streets* valorisent la diversité des activités possibles dans ces lieux d'exception, la tendance des rues globales à la monofonctionnalité (Fleury, 2009), nous amène à réfléchir sur les conditions de réalisation de l'imitation de telles formes urbaines.

3.2.5 Rue et pastiche

Les aménagements prestigieux des rues globales incarnent l'impossible application d'une théorie normative dans la fabrication de la ville comme nous

l'avons exposé. Quel que soit le bien-fondé du postulat – ici, l'édification d'une rue remarquable – la structure logique de la planification urbaine selon une rationalité linéaire corrompt inéluctablement la réalisation. Le détournement est d'autant plus accentué que chaque action élaborée est empreinte de l'idéologie fonctionnaliste omnipotente dans les sphères culturelles privées ou publiques. La polyvalence de la rue meurt de cette logique qu'elle soit appliquée consciencieusement ou non. Toutefois, des motifs d'optimismes surgissent de l'écart entre une élimination formelle de la rue et la spécialisation temporaire des rues de la ville. Si les utopies urbaines du New Town, de la Garden City ou de la Chartes d'Athènes exhortaient à sa suppression définitive en réponse aux conditions de vie déplorables du XIX^e siècle industriel, les nouveaux appareils fonctionnalistes maintiennent le dispositif de la rue en lui assignant une seule expression fonctionnelle. La spécialisation sans l'élimination de la forme urbaine de la rue, exerce alors une veille des autres composantes de la rue. Quand bien même les rues se spécialisent à de seules fins consuméristes, les générations futures pourront modifier les activités dominantes. Ce qu'il faut comprendre ici, c'est que la présence essentielle du dispositif de la rue assure le potentiel de transformation des lieux. Là où ce dispositif a été supprimé à l'instar des grands ensembles, aucun rééquilibrage n'est possible. Seuls, la forme de la rue, son tracé durable et la mobilisation de ses parcelles permettent l'évolution dans le temps long de la ville. Si la rue est le paradigme de la forme urbaine, pasticher les rues advient comme l'acte fondamental de toute bonne croissance urbaine. C'est pourquoi Rudofsky (1969) consacre une grande partie de son ouvrage à l'étude des villes italiennes, considérées comme le miroir de notre civilisation occidentale. Ces rues sont autant de sources d'inspiration et, complétons, d'imitation. Tout refus « d'entrer dans l'ordre général de la rue amène nécessairement à toujours inventer de nouvelles entités » (Gourdon, 2001, p.58) défectueuses sous le couvert d'une surcharge sémantique qui vise à cacher leur pauvreté fonctionnelle. La reproduction de ce dispositif est à la forme urbaine, ce que le contrepoint est à la musique, une technique de composition fondée sur des règles qui assurent la continuité

harmonieuse dans le temps et l'espace de la fabrique de la ville. Il s'apparente donc à une méthode commune de production du tissu urbain en permettant à chacun de comprendre les processus qui régissent sa formation. Cette méthode ne participe pas à l'uniformisation des villes dans la mesure où la rue n'impose aucune forme figée. Au contraire, elle se modèle selon les idéaux de ses résidents. Une fois ce dispositif imité, chaque génération œuvre à l'édifier de son art, de son style, de sa culture, de son caractère ou encore de sa signature. Ce dispositif n'est que ça. Le réceptacle de la cristallisation de plusieurs éléments épars qui constituent la rue comme lieu. À l'intérieur de ce dispositif, certaines rues seront réussies, d'autres ne le seront pas. Mais elles laisseront toutes les deux la capacité de transformation du lieu aux générations présentes et futures. Elles laisseront la possibilité aux citoyens et aux édiles de renverser, par exemple, la spécialisation fonctionnelle d'une rue.

3.2.6 De la ville apaisée au risque de la tranquillité

Dans ces conditions, nous éclaircissons les mécanismes de remise en valeur des espaces publics centraux dans les grandes métropoles qui se sont accentués jusque dans les années 2010. En effet, les années 1980 voient se propager en Europe, des aménagements en faveur d'une réduction de la circulation automobile dans les secteurs centraux. Selon Dumont et Von Der Mühl (2006, p.51), une nouvelle ère de production morphologique de la ville s'ouvre : la ville apaisée. Ils la définissent comme un « modèle urbanistique et social au cœur duquel se situent trois visions de la rue : modérée, habitée et civique ». Le modèle hollandais du *woonerf* est symptomatique de ces politiques d'apaisement de la ville par le changement radical de traitement et de conception des rues dans un dispositif global incluant la législation, la formation et la pédagogie auprès des automobilistes. Issu d'un rapport du

Netherlands Association of Local Authorities en 1975, le *woonerf* dépasse, dans un modèle englobant, les séries de mesures de lutte contre les effets de la circulation dans les espaces centraux (zone à 20, zone 30, *traffic-calming*, zone environnementales). L'encadré ci-joint résume ses principales caractéristiques. Alors qu'il ne concernait que les espaces résidentiels, il s'est progressivement répandu vers d'autres territoires de la ville comme les centres-ville « *village woonerven* » ou les artères commerciales « *shopping woonerven* » (Kraay, 1986) et se diffuse à l'international (Allemagne, 1976 ; Angleterre, 1977 ; Suède et Danemark, 1977 ; France, 1979 ; Japon, 1979 ; Israël, 1981 et Suisse, 1982) (Eran, 1995). Comment analyser cette réussite à l'exportation ? Effet de mode ? Résultat de la pauvreté créative des urbanistes ? Modèle fourre-tout ? Certainement un peu des trois à la fois d'après Olgner (2007). À la lumière de l'exposé précédent, nous comprenons que la réussite de sa diffusion ne tient pas dans l'exportation d'un modèle rigide, mais bien dans la reproduction d'un type de pastiche de la rue contrecarrant les politiques urbaines favorables à sa spécialisation automobile. La reproduction du dispositif de la rue lui confère alors une adaptabilité à l'ensemble des territoires.

Caractéristiques du *woonerf* d'après Kraay (1986) :

- Espace ouvert à la circulation publique, les règles de la circulation s'y appliquent ;
- Presque totalement pavé ;
- Situé dans une zone principalement destinée à la résidence ;
- Parfois il s'agit d'une seule rue, d'un seul carré ou d'une zone connectée de rues et de places ;
- Aucune interdiction de la marche et du jeu sur l'ensemble de l'aire concernée
- Zone également accessible pour les automobilistes, les cyclistes et les cyclomoteurs ;
- Volonté de décourager les flux motorisés traversant la zone;
- Mélange des catégories de trafic ;
- Absence de trottoirs, ou des bordures classiques avec des barrières ;
- Protection des piétons et des enfants qui jouent. Utilisation d'installations physiques et visuelles (passages étroits, arbres, bornes, dallages variés) afin d'obliger la réduction drastique de la vitesse de circulation motorisée, en particulier les automobilistes, à l'entrée de la zone.

Certains chercheurs français ont souligné que la transformation de ces rues en un véritable lieu de vie pour les résidents représente un risque de constitution d'enclaves recentrées sur la communauté du quartier (Dumont et Von Der Mühl, 2006 ; Olagnier, 2007). Ce risque semble être plus élevé dans les sociétés communautaristes comme l'Angleterre, les Etats-Unis et le Canada. Pour le diminuer, les autorités britanniques dans le cas des *Home Zones*⁷³, encouragent la suppression des barrières d'entrées afin d'abattre toutes nouvelles discontinuités physiques dans la

⁷³ Application britannique du *woonerf*

ville (Olagnier, 2007). Cette volonté de supprimer les entrées et les sorties est symptomatique d'une privatisation de l'espace urbain. Dans les années 1870 à Saint-Louis dans le Missouri, des logiques similaires à celles du *woonerf* ont produit une fermeture de certaines rues de la grille urbaine pour constituer des rues privées⁷⁴ (« private streets ») (Appleyard, 1981).. Bien que les modèles du *woonerf* ne tombent pas dans la privatisation complète des rues, ces opérations dont l'objectif de « transformer les rues en un espace intermédiaire entre le logement et la ville, afin d'entretenir (ou de créer) le sens de la communauté» (Olagnier, 2007, p.46) présente la menace de la semi-privatisation de l'espace public par les riverains. Malgré les enjeux contemporains de la réappropriation de l'espace viaire par les habitants, le risque est latent. Face aux risques d'un espace hermétique socialement, Pierre-Jacques Olagnier (2007, p.47) propose de se représenter la rue comme le « lieu d'apprentissage civilisé du rapport à l'autre ». N'est-ce pas là la prérogative fondamentale pour « faire rue » ?

3.3 Des corps ignorés, impliqués et expulsés : l'incarnation de la rue

3.3.1 De l'ignorance du corps à l'implication du sien

L'anomie sociale, l'isolement ou l'insécurité procèdent d'une absence de personnes sur les espaces concernés. L'affectation d'une fonction unique à une espace par le fonctionnalisme, œuvre à proscrire tout empiètement ou encombrement. En attribuant

⁷⁴ Cet aménagement est à l'origine des *gated communities*.

à la rue le rôle de produire et de faire fonctionner un système ultraperformant, le fonctionnalisme a réduit tout frottement entre les corps présents dans le paysage urbain. Or, la civilité – au sens premier qui désigne la qualité de citoyen - ne naît-elle pas d'abord de l'attention à l'autre ? C'est pourquoi Guy Di Méo insiste sur les implications du corps dans l'espace et de l'espace dans les corps afin d'appréhender l'espace social : « il était temps que les processus de spatialisation du corps et de corporisation de l'espace attirent l'attention des géographes. » (Di Méo, 2013, p.9)

Or, la réflexion géographique autour de l'individu et de son corps est très récente. Ici, il s'agit d'en expliquer les freins pour identifier la source de la transformation silencieuse à l'œuvre dans la recomposition des espaces publics centraux. Les travaux de Richard Sennett démontre que la pauvreté sensorielle de nos bâtiments contemporains et de l'environnement urbain est une résurgence de la répugnance de la civilisation occidentale « à reconnaître la dignité et la diversité du corps humain » (2001, p.13). Cette haine du corps émane de la tradition philosophique judéo-chrétienne qui impose la séparation du corps et de l'esprit en prêchant une morale dite de l'idéal ascétique qui éradique les émotions, les sensations et les perceptions (Onfray, 1996). Si les philosophes ont tous abordé la question, peu ont célébré l'épanouissement et la jouissance du corps. L'autre part fait encore autorité sur les architectes, les urbanistes, les planificateurs et une partie des géographes. Toutefois, ces dernières années ont vu les sciences humaines et sociales connaître une révolution sensorielle. Les sens constituent progressivement des moyens utiles pour observer et définir de nouveaux champs de recherche (Zardini, 2005). Penser le corps et ses sens, c'est également construire la ville, la rue et les bâtiments. Pour les Athéniens, il existait une analogie directe entre le corps et l'édifice. Ils appliquaient leur conception de la physiologie du corps à la forme urbaine (Sennett, 2001). Après l'incendie de Rome sous le règne de Néron, les auteurs latins eurent recours au terme *forma* pour personnifier la ville sous les traits d'une femme et justifier la construction de grandes rues droites. La richesse sémantique de ce terme évoquait les vertus physiques, morales, intellectuelles et sociales d'une bonne forme tout en

accompagnant l'idée de plan, de schéma et de figure géométrique appliqués à une portion du territoire (Gruet, 2006). À une époque rapprochée, l'architecte Le Corbusier transposa dans ses bâtiments les principes anthropométriques du nombre d'or (Le Corbusier, 1950). L'inconvénient fut que la traduction anglaise du *Modulor* obligea son auteur à abandonner le système métrique pour le pied et le pouce. L'homme type universel mesura alors 1,75 m en français et 1,82 m en anglais (Paquot, 2006). Cet exemple nous amènent à repenser la relation spatiale qu'entretient à la fois le corps de celui qui conçoit l'environnement urbain et celui qui y vit, en souffre ou en jouit afin d'envisager l'urbain à partir de l'expérience sensible. L'expérience de la ville n'est pas celle du plan. C'est un parcours mêlant plusieurs séquences spatiales et temporelles dont la saisie sensible s'opère par le corps. L'expérience urbaine est une expérience rythmique parce que le rythme suppose des éléments temporels bien marqués dans un mouvement d'ensemble qui emporte tous ces éléments avec lui (Regulier et Lefebvre, 1985, p.195). Instinctivement, le corps appréhende lui-même l'environnement. Bombardé de particules sensibles, il se positionne en réaction à ce pilonnage pour assurer sa survie.

Structurer et identifier son milieu est une faculté vitale chez tous les animaux. Toutes sortes d'indications sont utilisées : les impressions visuelles de couleur, de forme, de mouvement, ou de polarisation de la lumière, aussi bien que d'autres sensations telles que l'odeur, le son, le toucher, la kinesthésie, la sensibilité à la pesanteur et peut-être aux champs magnétiques et électriques. (Lynch, 1969, p.4)

Le corps prend conscience d'être ici et là, de sa situation dans l'espace-temps et du bien de sa présence au monde. Selon Lynch (1969, 1972), le succès de tout aménagement et du bien-être personnel du citoyen dépendent de la qualité de l'image mentale qui se forge au contact de l'environnement. Plus l'image mentale de son environnement est claire, plus l'individu se sent capable de nouer des relations harmonieuses avec le monde extérieur en évitant la peur naissante de la désorientation (Lynch, 1960, 1972). À la nécessaire lisibilité de l'image pour s'orienter dans l'espace, il ajoute la nécessaire clarté de l'image pour se situer dans le

temps. Dans les deux cas, l'environnement urbain immédiat a charge de renforcer et d'humaniser l'image que tout individu se fait de son environnement. Comment combler l'abstraction du temps et la désorientation dans l'espace dans la fabrication de la ville ?

3.3.2 L'art de la composition urbaine

Le temps comme l'espace ne sont que de brillantes inventions humaines. Ils n'existent pas en soi ; c'est pourquoi nous sommes incapables de le percevoir sans l'entremise de signaux sensibles. Si la montre quantifie le temps ou si le plan représente l'espace, seul l'environnement immédiat donne concrètement à « voir » la position de notre corps dans l'espace-temps par l'émission de ces signaux. L'enjeu est donc de déceler ces signaux afin de parfaire l'aménagement de la ville. Ainsi sur la question de la rythmicité de l'expérience urbaine, Henri Lefebvre et Kevin Lynch décrivent les temporalités d'une rue pour asseoir leur réflexion sur les transformations induites par la modernité et l'urbanisation dans les rythmes sociaux (Lynch 1972 ; Lefebvre, 1992). Le corps du chercheur se manifeste alors comme le premier médium capable d'asseoir scientifiquement les outils qui façonneront cet *art de bâtir les villes* (Choay, 1965). Que ce soit Henri Lefebvre, Kevin Lynch, Gordon Cullen, Françoise Choay ou Richard Sennett, leur premier acte est de déloger l'urbanisme comme science purement objective de la ville pour la remplacer par l'art sensible de la composition urbaine.

Ce tournant sensible de la conception urbaine génère un intérêt croissant pour les professions de l'urbain et les aménageurs. L'urbanisme sensoriel engendre de

nouveaux domaines issus du métier du spectacle tels que la scénographie urbaine, le design sonore ou le décor de lumière ainsi que le développement d'instruments de gestions et de conceptions (Thibaud, 2007). La notion de paysage urbain devient alors centrale. En géographie culturelle, le paysage est un espace social habité c'est-à-dire « des espaces ordinaires, vécus, qui produisent un sens pour les groupes sociaux qui habitent et participent à l'articulation des relations sociales ainsi qu'à la construction de l'identité » (Dupuis, 2009, p.3). Apparue au XIX^e en Allemagne, les paysages urbains pour désignaient la forme et l'apparence physique de la ville. Actuellement, le concept rassemble deux notions :

- (1) Le paysage de ville ou *townscape*. C'est la cohérence d'ensemble d'une ville. Sa vision dans sa totalité. Cette notion est relative aux architectes-urbanistes qui établissent les visions stratégiques, délimitent les espaces, les hiérarchisent et leur confèrent différentes fonctions. Ils structurent la morphologie de la ville à travers l'agencement d'îlots, d'avenues, d'espaces publics, d'espaces verts, etc.
- (2) Les paysages de l'urbain ou *streetscapes*. C'est l'esthétique de la rue (*urban design*). Ils sont relatifs au regard quotidien des usagers appréhendant les formes urbaines comme la sinuosité d'une rue, l'alignement varié des façades, etc. (*Ibid.*)

Cette distinction théorique participe à la prise de conscience de la pauvreté sensorielle de la plupart des bâtiments contemporains et de nos paysages de l'urbain (*streetscapes*). Cependant, le traitement morphologique et sensoriel à cette échelle est progressivement assimilé aux pratiques courantes de l'urbanisme commercial qui contrôle l'environnement à des fins marchandes. Tout est mis alors en œuvre pour maîtriser les ambiances et conserver une emprise optimale sur elle (Thibaud, 2007). Jean-Paul Thibaud appelle « frénésie paysagère », cette propension à paysager toutes choses et tous lieux (*walkscape*, *dreamscape*, *soundscape*, etc.). Alors que l'objectif premier de Gordon Cullen (1971) était de dénoncer l'incapacité du fonctionnalisme à produire des paysages urbains du seul fait que la différenciation des fonctions

empêchait toute forme de contact, sa contribution à l'élaboration de la ville sous le prisme de la dramaturgie et de la manipulation de l'impact visuel a rapidement été récupérée par l'industrie du tourisme, les grands centres commerciaux et les politiques de réhabilitation des centres-villes en déclin. Les espaces centraux des villes tendent à reproduire l'urbanisme des parcs à thème en transformant les paysages urbains (Sorkin, 1992). Dans son article de 2009, Guy Di Méo analyse ces modalités par lesquelles la globalisation s'empare de diverses façons les rues de Bordeaux. Plusieurs points recourent l'analyse des « rues globales » de Fleury (2009). Toutefois, il s'attarde sur les pratiques communes et les usagers dont l'exemple le plus frappant est le *shopping* qui standardise les comportements et les usages spatiaux. Michel Parazelli (2009) recoupe les observations de Guy Di Méo. Il questionne l'influence de la globalisation des marchés sur la constitution de la rue. Comment « une forme urbaine d'abord vouée aux fonctions de mobilité et d'interconnexion de réseaux pourrait-elle avoir à jouer un rôle quelconque dans le développement de la globalisation de l'économie capitaliste ? » (Parazelli, 2009, p. 91). Il fait l'hypothèse que « l'ordre marchand » dévalorise la polyvalence de la rue en recourant à un « ordre sociosymbolique (l'imaginaire écosanitaire) » pour renforcer sa fonction de transition des activités économiques. Autrement dit, Parazelli exprime l'idée selon laquelle les comportements sociaux dans la rue sont régulés par des représentations commerciales qui redéfinissent la norme sociale du « savoir vivre » en ville donc l'urbanité. Si la rue reste le domaine du contact avec autrui, ce corps à corps négocié et autorégulé tacitement par les citoyens est influencé par l'institutionnalisation d'une « morale globale » (Parazelli, 2009). Or, la rue reste « le domaine du contact avec autrui, du corps à corps négocié et de l'autorégulation tacite » (Thibaud, 2007, p.115). À partir du moment où l'intrusion dans la régulation de ces contacts est trop importante par la conception délibérée d'un environnement sensible à d'autres fins, la rue devient un espace contrôlé par une tierce personne (Parazelli, 2009). Ce n'est pas seulement la question du degré de liberté des corps des individus qui importe, mais l'état variable de la privatisation de l'espace et des corps :

déni des droits fondamentaux à l'accès, déni de son utilisation, déni de sa jubilation. L'important de la réflexion sur la sensorialité d'une rue ne réside donc pas seulement dans la qualité du cadre bâti ou de l'environnement sensible, mais dans la capacité d'une rue à devenir un environnement commun au plus grand nombre. Est-elle accessible à tous ? Incite-elle à son utilisation ? à une participation ? Permet-elle aux citoyens de s'engager à son élaboration ? Assure-t-elle une maîtrise autorégulatrice de l'espace ? Francis Mark nomme *the making of democratic streets* (1991), ce processus visant à promulguer une appropriation, une culture et un sens démocratiques de la rue.

3.3.3 Une territorialité en action : les rues convoitées

Si les meilleures rues apportent un surplus de jouissance à celui qui s'y trouve, leurs qualités esthétiques et sensibles sont nécessaires, mais pas suffisantes. Le voluptueux ne jouit jamais seul, malgré l'autre ou contre lui (Onfray, 2006). Autrement dit, la jouissance d'un lieu n'émane pas d'une « jouissance sans entraves », mais davantage d'un équilibre soucieux de l'autre. En quoi est-il pertinent de s'interroger sur les liens entre les modalités de la jouissance et la rue ? Parce que « la rue est à la fois un espace de liberté et un espace de contraintes, pour les êtres comme pour les choses » (Cassia, 2006, p.67). Elle se caractérise par la recherche d'un équilibre permanent entre l'affirmation de libertés fondamentales et les restrictions posées à ces libertés à certains usages de la voie publique. Toute la difficulté réside lorsque l'affirmation d'une liberté de mouvement ou d'agir est dominante sans être totale. Si le fonctionnalisme de la Charte d'Athènes refusait catégoriquement la présence de piétons sur les voies automobiles et inversement, les nouveaux avatars de ces

logiques produisent les conditions d'une dominance fonctionnelle de la rue comme le *shopping* ou la résidentialisation sans formellement interdire toutes autres modalités d'appropriation de l'espace-rue. Si l'interdiction n'est pas de vigueur, l'entrave d'autres libertés de jouir du même espace n'est pas moins gênante. Prenons en exemple le modèle des *naked streets*. Le bruit, la pollution, l'intrusion visuelle, la vitesse et le danger de la circulation automobile dans une rue produisent un environnement défavorable à la circulation piétonnière. Dans ces conditions, ce sont les piétons qui adaptent leurs comportements à l'automobile. Un flux continu d'automobiles gêne donc la traversée du piéton. Comment mesurer le seuil à partir duquel l'attente d'un corps en mouvement devient entrave à sa liberté de circuler dans la rue ? Donald Appleyard (1981) assure qu'une attente prolongée de quatre secondes porte atteinte à la libre circulation du piéton. Ce seuil est purement arbitraire ! Impossible de s'accorder. Une fois encore, la loi dicte le juste. Le droit, n'étant qu'un rapport de force dans la société, va varier le seuil d'attente d'un piéton compatible avec le respect de ses droits fondamentaux de circulation comme ceux des autres formes de déplacement. Rien n'empêche l'automobiliste de s'arrêter pour laisser traverser les piétons alors qu'il est dans son bon droit. Naissent alors les premières formes de civilité en prêtant attention à l'autre. C'est sur ce fondement que repose le modèle des *naked streets* dans lequel a été délibérément supprimée la signalisation et les barrières de sécurité telles que les feux de circulation, les balustrades, les bordures et les marquages routiers afin d'encourager la communication entre les automobilistes et les piétons.

Naked streets exploit the natural skills of humans to negotiate movement, resolve conflict and engage not only with each other but with their context. Shared space might look chaotic, but people are using their brains and intuition, (Street Reconsidered, Naked Streets)

L'équilibre entre l'espace de liberté et l'espace de contraintes ne se poursuit pas uniquement par l'entremise du droit, de la réglementation des autorités publiques et

de son marquage rigide dans l'espace. C'est également le cas dans la surveillance du jeu des enfants dans la rue. Lorsque Jane Jacobs (1961, chap.4) développe l'importance de trottoirs animés pour assurer la protection des enfants contre eux-mêmes, contre les adultes malintentionnés et contre les autres enfants, elle développe l'idée selon laquelle les enfants, au contact des autres adultes, apprennent les notions fondamentales d'une vie sociale collective. Elle ajoute que le gens doivent se sentir un peu responsables des uns et des autres dans les espaces publics. Tout un chacun assure l'équilibre entre ce qui est autorisé et interdit, entre ce qui est libre et contraignant. Or, ce souci du bien-être de l'autre procède d'une préoccupation plus large de son environnement proche qu'est le plus souvent la rue attenante à son domicile.

Nous avons constaté que l'équilibre du respect des droits fondamentaux de chacun prend les formes de la civilité. Tandis que la jouissance collective des lieux émane d'une intersubjectivité radieuse sous l'égide d'une responsabilité citoyenne collective. Dans son chapitre de l'ouvrage *Public Streets for public use*, Mark Francis (1991) explique que les rues où la vie sociale s'exerce dans un esprit de responsabilité collective, naît d'une implication et d'un contrôle diffus par les locaux. Il écrit que les rues démocratiques⁷⁸ « are well used and that invite direct participation, provide opportunities for discovery and adventure, and that are locally controlled and broadly accessible » (1991, p.29). Intimement lié à la notion d'usage public, un point d'équilibre ne se situerait-il pas entre le droit et la liberté d'accès à l'espace public et une préoccupation active de l'environnement de la rue ? Ce modèle de « rue démocratique » contrecarre les failles observées dans les trois approches récentes de l'élaboration des rues :

⁷⁸ Ici, le terme «démocratique» ou *democratic* en anglais, ne renvoie pas au modèle de régime politique, mais au caractère égalitaire et socialement juste d'une activité.

1. Les rues piétonnes n'autorisent pas la liberté d'accès à tous les modes de déplacement.
2. Les « *livable streets* » sont difficilement applicables par la réticence des autorités à donner un pouvoir de décisions et de contrôles aux citoyens.
3. Les rues privées intérieures créent des enclaves sociales, notamment lorsqu'elles sont accompagnées de gentrification et de piétonnisation. En Europe, ces signes de la privatisation s'habillent de muséification.

Par conséquent, il définit la rue démocratique ainsi :

A democratic street is one that reflects the history as well as the social and economic diversity of the larger neighborhood and city. Friendly to pedestrians and livable for residents, it also reflects social justice, economic health, and ecological vitality. The democratic street does not exclude the automobilist but provides space for vehicles by striking a more equitable balance with other street users, namely, pedestrians and bicyclists. Like the livable street, it stresses safety and comfort. Yet the democratic street also emphasizes the access and needs of many different kinds of people, provides opportunities for discovery and challenge, and actively encourages user manipulation, appropriation, and transformation (Francis, 1991, p.28)

S'appuyant sur les cinq droits spatiaux⁷⁹ établis par Kevin Lynch dans *A Theory of Good City Form*, Kevin Lynch (1981), il propose douze critères flexibles pour permettre non seulement l'accès à toute rue, mais la liberté de l'utiliser, de le changer et même de s'en réclamer tant que le caractère public s'accomplit dans la justice et le droit.

1. l'usage et la diversité des usages
2. l'accessibilité
3. la participation/la modification
4. le contrôle réel et symbolique
5. la gestion du trafic
6. la sûreté et la sécurité
7. la relation avec les rez-de-chaussée
8. le confort
9. la qualité écologique
10. la santé économique
11. l'apprentissage environnemental et la compétence

⁷⁹ La présence, l'usage et l'agir, l'appropriation, la modification et l'accommodation.

12. l'attachement émotif

Plus une rue possède de critères, plus elle est propice à être un lieu démocratique au sens où nous l'avons définie en bas de page. Car il est clair qu'une rue «démocratique» pourrait prendre place dans une société totalitaire. Néanmoins, ce modèle de rue semble pouvoir répondre à certains enjeux environnementaux, socio-économiques ou politico-sociaux par l'agir et l'implication des citoyens puis en faisant savoir à autrui qu'il en va de même pour lui. Gordon Cullen exprime quasiment le même ordre d'idée en affirmant que le seul fondement possible d'une implication individuelle à la vie de la Cité est celui à partir duquel les êtres humains s'occupent précautionneusement de leur environnement («*to warm to his surroundings*») (Cullen, 1971, p.194) La prise de conscience de la place de l'individu dans l'espace-temps et vis-à-vis des autres l'incline à prendre en main son environnement en faisant acte de création. (*Ibid.*) La somme de ces actions individuelles produit des environnements adaptés aux habitants. Ce point est d'autant plus fondamentale que la rue n'est pas la création de contemporains, mais le témoin de l'œuvre collective des générations. Cette dimension créatrice est la facette démocratique la plus puissante dans la mesure où « l'esthétique naît dans l'aspiration à accaparer le monde par un signe – elle ne cessera d'obéir à cette exigence » (Onfray, 2007, p.65). L'absence de rues dans les grands ensembles dépossède les résidents de cette aspiration. Les œuvres architecturales et urbanistiques leur ont été imposées sans aucun moyen d'user, d'agir, d'accommoder ou de modifier ces espaces. L'analyse de cartes mentales par Anne Fournaud (2003) de Garges-lès-Gonesse révèle cette incapacité. L'espace dessiné est peu structuré et restreint, les représentations pauvres en détails, la majorité dessine leur propre immeuble. Il subsiste un sentiment d'enfermement et une forte volonté d'ailleurs. La rigidité des grands ensembles s'impose à eux. À cet effet, Fournaud (2003) écrit que les graffitis renommant les lieux, sont des tentatives d'appropriation des lieux. La possibilité de participer librement à la création des lieux communs œuvre au bien-être matériel et immatériel des populations résidentes.

À ces besoins anthropologiques élaborés socialement (c'est-à-dire tantôt séparés, tantôt réunis, ici comprimés et là hypertrophiés) s'ajoutent des besoins spécifiques, que ne satisfont pas les équipements commerciaux et culturels plus ou moins parcimonieusement pris en considération par les urbanistes. Il s'agit du besoin d'activité créatrice, d'œuvre (pas seulement de produits et de biens matériels consommables), des besoins d'information, de symbolisme, d'imaginaire, d'activités ludiques. À travers ces besoins spécifiés vivent et survit un désir fondamental dont le jeu de la sexualité, les actes corporels comme le sport, l'activité, l'art de la connaissance sont des manifestations particulières et des *moments*, surmontant plus ou moins la division parcellaire des travaux. (Lefebvre, 1967, p. 96)

Plus qu'ailleurs, la question de l'esthétique dans la ville est fondamentale. Parce qu'elle présuppose une appropriation des lieux. Parce qu'elle assure un attachement émotionnel à l'identité du lieu. Parce qu'elle crée les cadres de la quotidienneté des corps. Plus encore que l'art pictural, l'art de bâtir les villes « contribue à former des consciences et à fabriquer des corps » (Onfray, 2007, p.68). Ces activités créatrices forment l'œuvre collective de la ville dont la forme urbaine de la rue garantit la transmission aux générations futures. Cependant, cette compréhension sur le temps long des modalités de production d'un paysage urbain oblitère les enjeux territoriaux sur le temps court. Si l'appropriation collective d'une communauté momentanée de citoyens produit les conditions d'une valorisation d'un lieu, l'identification de ces « bonnes » rues donne lieu à une logique convoitise territoriale. L'histoire urbaine récente des migrations métropolitaines a révélé les mécanismes de ces processus sociaux de réappropriation des territoires-rues convoités. Toute connaissance du réel projette toujours une part d'ombre. L'efficacité des volets social, paysager, esthétique et politique de la rue ne déroge pas à la règle bachelardienne lorsque la recherche identifie des territoires où il fait bon vivre. Qu'elle soit conviviale, habitable, confortable, durable, sensible, mémorable ou démocratique, l'art de lire les mécanismes d'une « bonne rue » a conduit et conduit à leur prédation, d'autant plus aisée qu'elles se situent dans des quartiers populaires. En soulignant à qui sait l'entendre les atouts de ces rues, la recherche en études urbaines participe, malgré

elle, à la mise en valeur de ces espaces par la diffusion d'une image positive construite sur la vie sociale locale et l'enrichissement personnel qu'apporte la mixité sociale. Charmes attire notre attention sur le fait que ce sont précisément les arguments utilisés par Jane Jacobs.

Jane Jacobs a ce faisant largement contribué à la diffusion d'une image positive du quartier populaire ancien. Elle a participé à l'élaboration d'un répertoire de sens et de valeurs qui, partout à travers le monde, a favorisé l'emménagement de couches moyennes dans les quartiers populaires des centres urbains. Aujourd'hui, la figure médiatique incontournable de tout débat sur la gentrification qu'est devenu Richard Florida présente *The Death and Life of Great American Cities* comme l'une de ses principales sources d'inspiration ; il y voit une description précise des principaux attraits des centres et un guide pour les municipalités désireuses d'attirer des populations plus aisées. En réalité, le retour à la rue a offert un argumentaire opportun pour ceux qui devaient justifier leur emménagement dans des quartiers jusque-là délaissés, voire rejetés par les couches sociales aisées ou moyennes. (Charmes, 2005, p.121)

Dans son article, Eric Charmes nomme *retour à la rue* « un système de sens et de valeurs favorable à la gentrification des quartiers populaires » (Charmes, 2005, p.116). À partir du cadre analytique de Sharon Zukin (1991) sur la notion de « *landscape of power* » selon laquelle tout paysage urbain est une construction sociale associée à une classe sociale, Eric Charmes montre comment les classes moyennes usent de la reconnaissance de la rue comme lieu de vie afin de justifier leur présence dans des quartiers populaires. Le retour à la rue permet aux catégories moyennes issues des Trente Glorieuses de trouver leur propre espace urbain dans les quartiers centraux alors que le périurbain constituait leur espace privilégié. Confrontés à l'obstacle financier, ils décident d'habiter les quartiers populaires. C'est pourquoi la présence d'artistes va permettre la justification de ces choix afin de ne pas trop dévoiler la contrainte économique. La figure de la bohème jouit alors d'un certain prestige pour cette couche sociale : pureté intellectuelle parce qu'absence de capital économique et image du refus de toute compromission au marché. Toutefois, le

discours véhiculé au retour à la rue supplante ce discours de circonstance. Les arrivants justifient d'abord leur présence en invoquant « la convivialité, la solidarité sociale où les stimulations provoquées par le mélange social et la confrontation à l'altérité » (Charmes, 2005, p.122). Les « gentrificateurs » donnent une valeur positive au paysage et à l'ambiance des quartiers populaires afin de transmuier un choix de localisation contraint. Ils font de nécessité vertu. De l'aveu de Charmes, ce discours cache la réalité de leurs engagements sociaux. « Alors que, pour les couches populaires, la rue est souvent un espace où l'on vit, pour les classes moyennes, la rue est avant tout un espace que l'on traverse » (Charmes, 2005, p. 122). La sociabilité des couches populaires est davantage un spectacle, une comédie que l'on regarde. Le retour à la rue a mis en valeur un paysage humain, paysage que les classes moyennes apprécient d'autant plus que la dureté de la vie quotidienne de ses protagonistes ne les concerne pas. Leur tolérance pour le mode de vie des couches populaires se limite autour des boutiques et des étals. Les autres usages sont loin d'être tolérés par les classes moyennes. Progressivement, ces catégories sociales s'immiscent dans la gestion des différentes institutions comme l'école par exemple et imposent leurs normes. L'idéologie de la mixité sociale, les aide à se déculpabiliser du progressif repoussage des moins aisés vers la périphérie dont ils ont pleinement conscience. Alors que les couches populaires étaient censées être les premières bénéficiaires des politiques, elles en ont été en réalité les premières victimes.

CHAPITRE IV

LA MORPHOGENÈSE URBAINE DE LA RUE DULUTH, ŒUVRE COLLECTIVE DES GÉNÉRATIONS

Ce chapitre vise à étudier ce qui constitue la cohérence de ce territoire et la façon dont il a évolué aux rythmes de la diversité, des irrégularités et parfois même des bizarreries des populations successives qui ont profondément marqué le fonctionnement de ce territoire. Deux temps rythment ce chapitre : la compréhension de la longue mise en place du dispositif de la rue Duluth-Est puis le rôle des populations successives dans son élaboration. Une large place a été donnée à l'analyse de données démographiques parce qu'elles nous permet de comprendre l'influence de l'évolution des mentalités dans la transformation de ce territoire.

4.1 La mise en place du dispositif de la rue

4.1.1 Le tracé du domaine public et la partition de l'aire en parcelles

L'état de connaissance de l'archéologie québécoise ne nous permet pas de repérer une influence de la présence amérindienne sur la structuration territoriale du Plateau-Mont-Royal. Le tracé des chemins provient certainement de l'organisation du

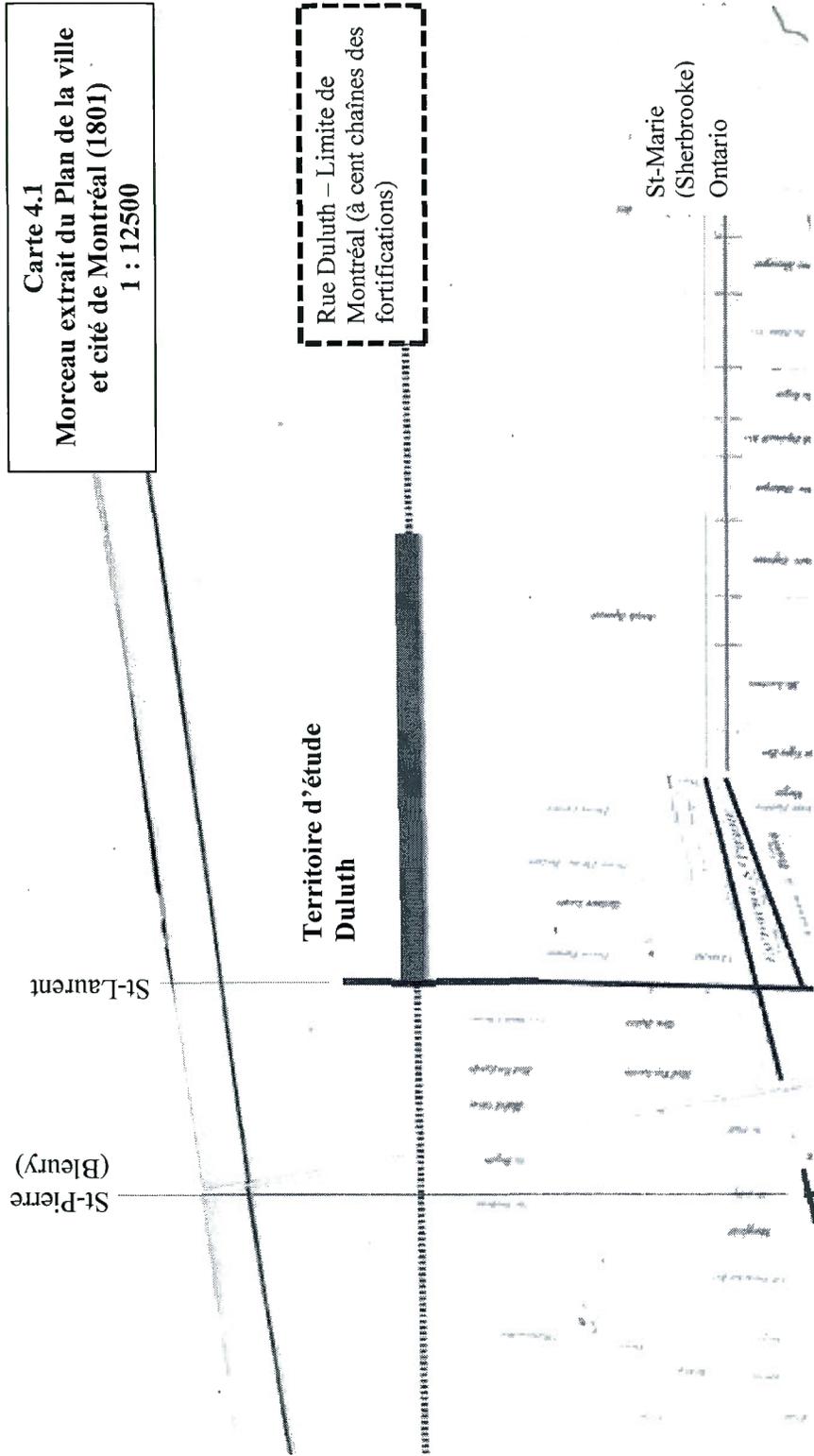
système parcellaire agricole (Ville de Montréal, 2003). Durant la deuxième moitié du XVII^e siècle, les premiers découpages datent de la concession des terres en arrière-fiefs : 1654 pour le fief Closse à l'est du boulevard Saint-Laurent et 1665 pour le fief de La Gauchetière à l'est du précédent (*ibid.*).

En 1792, le gouvernement colonial repousse les limites de la ville à une distance de cent chaînes des fortifications. Au proche nord de cette délimitation, l'ancienne rue Duluth devient la nouvelle frontière du faubourg Saint-Laurent qui s'agrandit jusqu'à la côte Sherbrooke (Benoit, 1991) (Carte 4.1). Au-delà de cet obstacle topographique, peu d'habitations s'édifient jusqu'à la construction d'une ligne de tramway en 1860. Dans un relevé de 1816, il est mentionné « qu'entre Sherbrooke et Mont-Royal, on y compte deux maisons, un hôtel et une tannerie » (Ville de Montréal, 1983, p.21). La plupart des propriétaires terriens préfèrent résider en ville. Toutefois, au début du XVIII^e siècle, le développement du Plateau-Mont-Royal s'accélère à l'ouest du boulevard Saint-Laurent. Plusieurs terrains sont concédés pour la construction de villas destinées à la population bourgeoise de Montréal alors que le territoire à l'est de Saint-Laurent demeure constitué de grandes parcelles rurales à cause de troubles dans la succession du propriétaire du fief Closse (Carte 4.2). Ces difficultés entraînent la soustraction de l'ensemble des fiefs à l'est du boulevard Saint-Laurent, au développement urbain jusqu'au règlement du conflit en 1842 (Ville de Montréal, 1991). Ces désaccords testamentaires diffèrent le processus du morcellement parcellaire. Tandis qu'à l'ouest se construisent des demeures bourgeoises secondaires, l'est garde un paysage rural de maisons de campagne au milieu des champs (Benoit, 1991) (Carte 4.3). Par des jeux de divisions et de fusions, la propriété foncière se concentre aux mains de personnalités influentes de la société montréalaise (Papineau, De Lorimier, Viger ou encore Cherrier). En 1845, M. de Courville lotit sa terre le premier qui inclut le fief de La Gauchetière (*Ibid.*). La terre est vendue à trois promoteurs (Bourret, Beaubien et La Fontaine) qui réalisent le tracé des rues

Coloniale, de Bullion et Hôtel-de-Ville entre la rue Sherbrooke et l'avenue du Mont-Royal. Bien que les îlots soient orientés nord-sud, il n'y a pas de ruelles et les bâtiments sont implantés directement sur la ligne de rue. La vente individuelle de terrain apporte de nombreux changements au lotissement initial. Elle engendre l'élaboration d'un cadastre irrégulier où la taille des parcelles varie. L'édification de ces parcelles est relativement lente jusqu'à la création puis l'annexion du village Saint-Jean-Baptiste en 1886 (*Ibid.*) (Carte 4.4)

Pour illustrer la mise en place des deux premiers piliers du dispositif de la rue Duluth, nous avons reproduit ci-dessous quatre morceaux de cartes historiques de Montréal à partir de l'histoire cartographiée du quartier Plateau-Mont-Royal (Rayside architecte, 2009) (Cartes 4.1, 4.2, 4.3 et 4.4). Le tracé du domaine public et le parcellaire n'ont plus évolué jusqu'à 2014

Carte 4.1
Morceau extrait du Plan de la ville
et cité de Montréal (1801)
1 : 12500



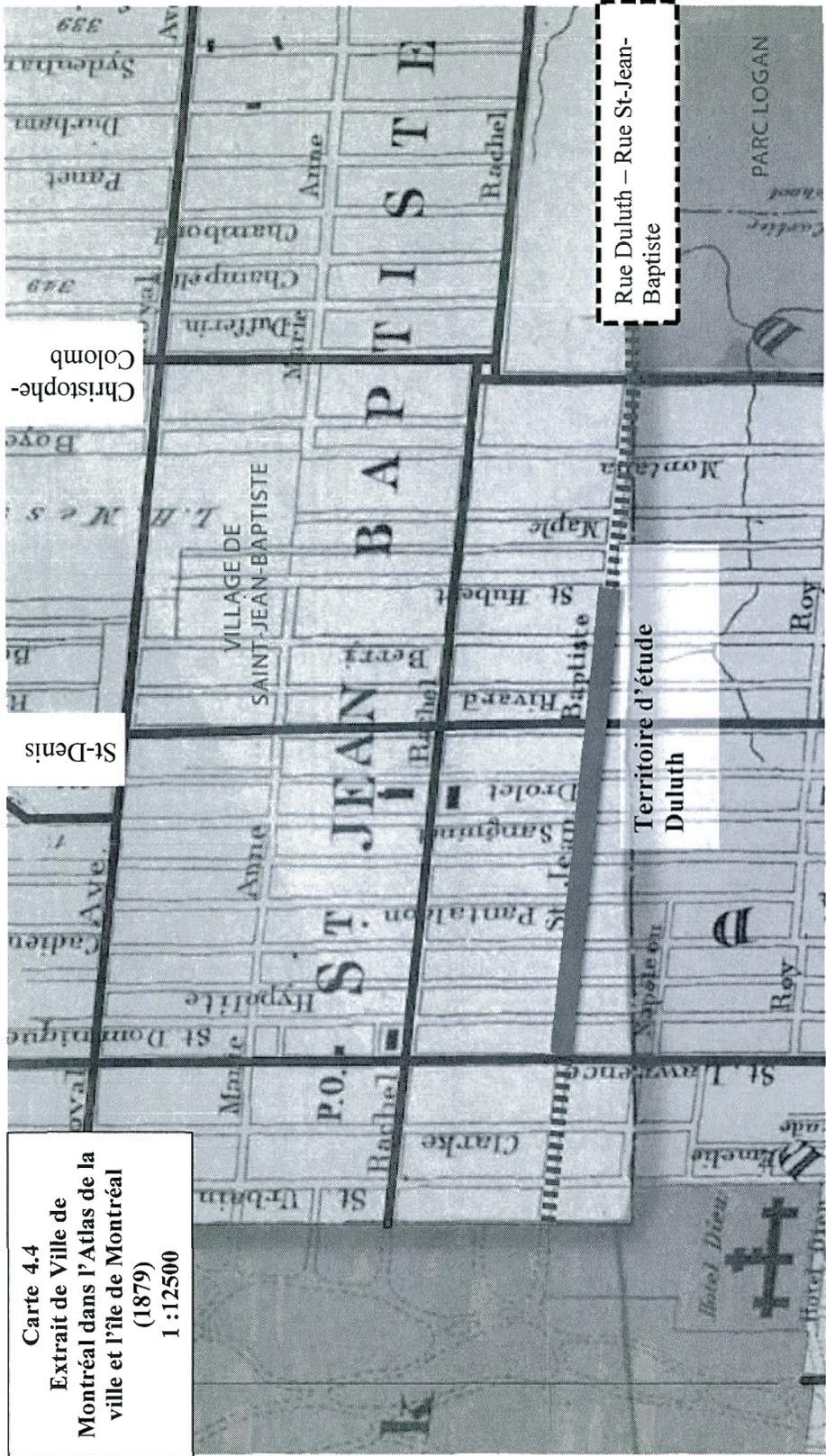
**Territoire d'étude
Duluth**

Rue Duluth - Limite de
Montréal (à cent chaînes des
fortifications)

St-Pierre
(Bleury)

St-Laurent

St-Marie
(Sherbrooke)
Ontario



Carte 4.4
Extrait de Ville de
Montréal dans l'Atlas de la
ville et l'île de Montréal
(1879)
1 : 12500

St-Denis

Christophe-
Colomb

Rue Duluth - Rue St-Jean-
Baptiste

Territoire d'étude
Duluth

4.1.2 L'édification

Une fois le tracé du domaine public et la partition des parcelles effectués, notre interrogation se déplace sur la question de l'édification. Quand est-ce que le segment de la rue Duluth, du boulevard Saint-Laurent à la rue Saint-Hubert a-t-il été construit? Pour répondre à la question, les plans d'assurance-incendie de Montréal nous donnent des indices en indiquant quelle partie du segment était habitée

Chronologie de l'édification du segment Saint-Laurent / Saint-Hubert sur la rue Duluth-Est

1869 : La rue est construite du côté nord seulement, entre le boulevard Saint-Laurent et l'avenue de l'Hôtel-de-Ville. (Ordinance Survey, 1869)

1879 : Du boulevard Saint-Laurent à l'avenue de l'Hôtel-de-Ville, les lots sont tous construits, à l'exception du nord de la voie entre la rue de Bullion et l'avenue de l'Hôtel-de-Ville. L'avenue de l'Hôtel-de-Ville trace une frontière entre l'ouest, bâti, et l'est, presque désertique. De cette dernière à la rue Saint-Denis, environ le 1/5 des lots est construit. Puis, de la rue Saint-Denis à la rue Saint-Hubert, les terres sont loties, mais toutes vacantes (Hopkins, 1879)

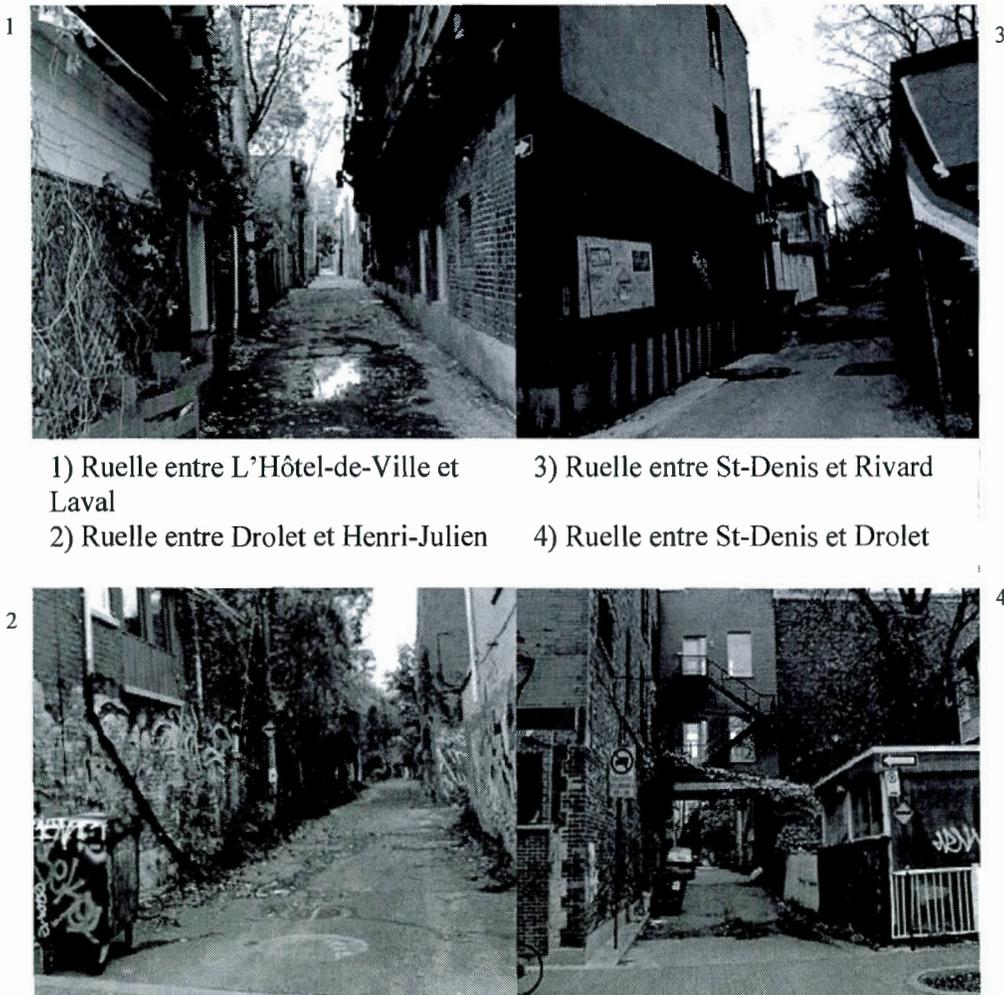
1907 : Du boulevard Saint-Laurent à la rue Saint-Hubert, tous les lots sont construits. À partir de cette date le développement de ce secteur est complété (Pinsolneault, 1907).

1926-1939 : Tous les lots sont densément construits, à l'exception du coin nord de l'avenue Coloniale, où un bâtiment est entouré d'un grand espace vide et du coin nord-est de l'avenue Henri-Julien, qui est vacant (Underwriters' Survey Bureau, 1926-1939).

1955 : Au nord, entre l'avenue Coloniale et la rue de Bullion, il y a un grand espace vacant (Underwriters' Survey Bureau, 1955).

Dans la composition urbaine, la ruelle apparaît dans les quartiers aisés du centre-ville de Montréal dans les années 1840. Cette innovation urbanistique remplace les portes-cochères. En divisant les îlots, les ruelles desservent l'arrière des maisons en rangées en permettant l'accès aux écuries puis progressivement aux automobiles à partir des années 1910. Dans les quartiers ouvriers, la ruelle se développe à partir des années 1870 dans le Golden Square Mile et sur le Plateau-Mont-Royal (Archives de Montréal, 2014). Sur la rue Duluth, les îlots de l'Hôtel-de-Ville à Saint-Hubert présentent tous des ruelles (Figure 4.1). Leur présence confirme que la construction de ces tronçons est postérieure au segment du boulevard Saint-Laurent jusqu'à l'Hôtel-de-Ville. De plus, la rue Chateaubriand se révèle être une ancienne ruelle.

Figure 4.1 Quatre ruelles de la rue Duluth-Est



1) Ruelle entre L'Hôtel-de-Ville et Laval

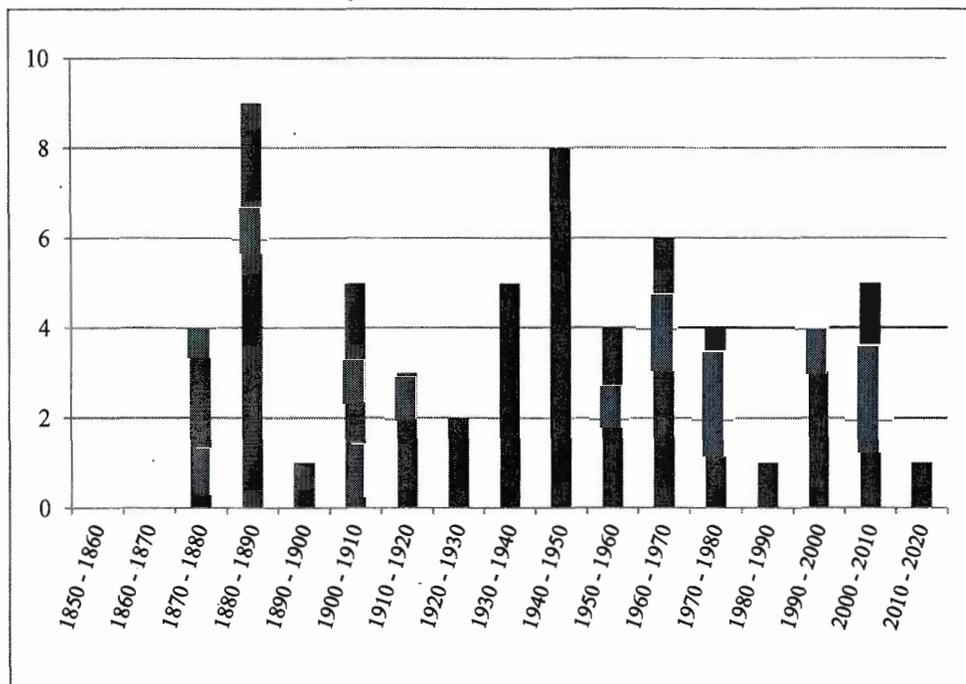
3) Ruelle entre St-Denis et Rivard

2) Ruelle entre Drolet et Henri-Julien

4) Ruelle entre St-Denis et Drolet

À partir de l'évaluation foncière de la rue Duluth pour l'exercice de 2012, nous avons recensé l'âge des différents bâtiments présents (Graphique 6.1). Nous identifions quatre phases majeures de construction : autour des années 1880, au sortir de la Seconde Guerre mondiale, dans les années 1960 et 1970 – période du boom démographique - et au début des années 2000. Un seul bâtiment date de 1982 - année de la transformation de la rue Duluth -. Le réaménagement de la rue n'a donc pas précédé une phase importante d'édification.

Graphique 4.1 Âge des bâtiments présents sur la rue Duluth-est (2012)

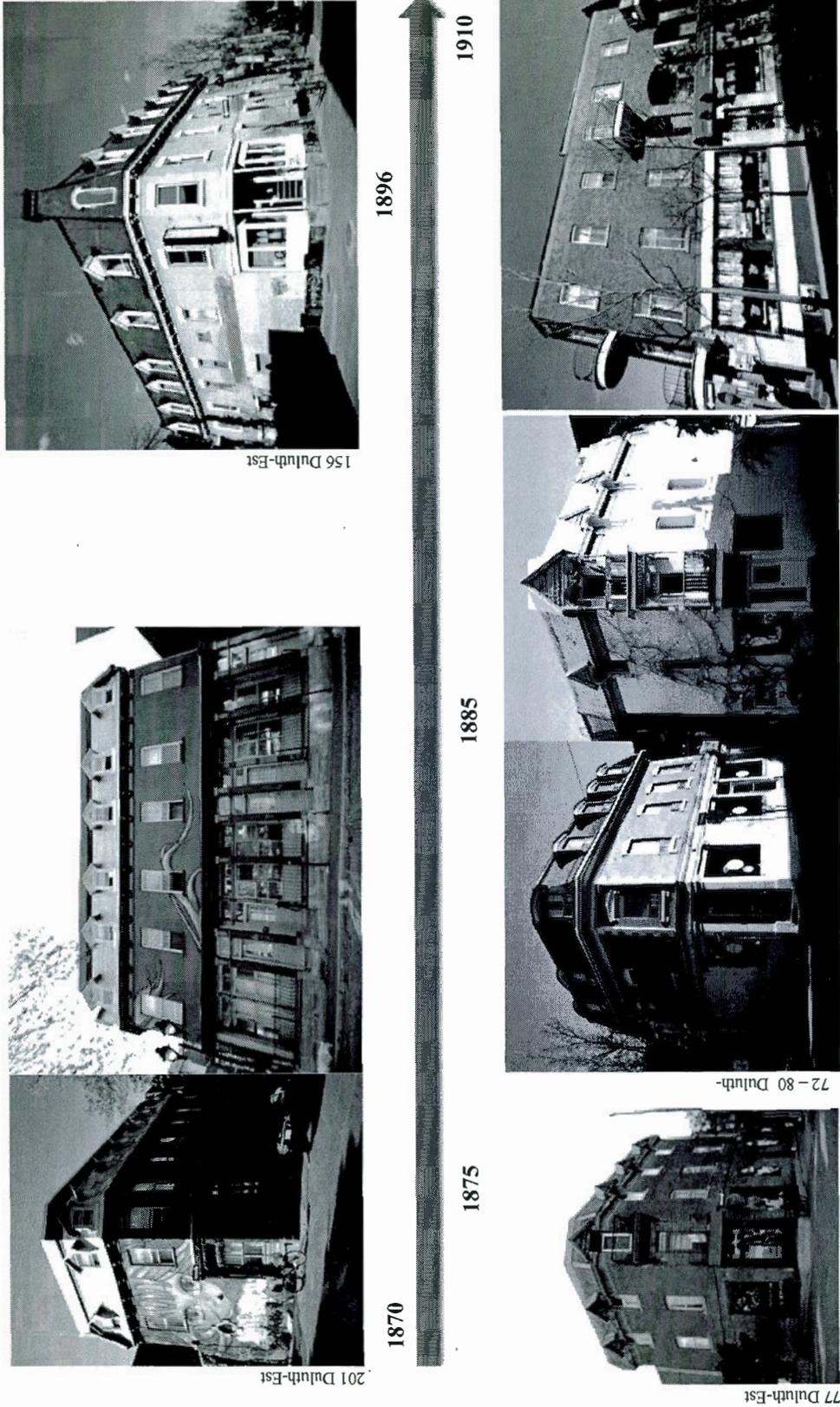


Source : Graphique de l'auteur (2014) d'après l'évaluation foncière de la Ville de Montréal (2012) - Excel

Pour illustrer ces différentes phases de constructions, nous avons classé chronologiquement l'évolution architecturale des bâtiments sur la rue Duluth-Est (Figure 4.2).

Source : Clichés de l'auteur
(été 2014)

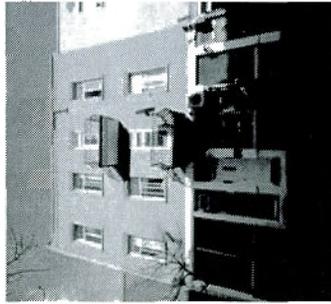
Figure 4.2 Evolution architecturale des bâtiments sur la
rue Duluth-Est du boulevard St-Laurent à la rue St-



19 Duluth-Est



450 - 458 Duluth-Est



60 - 66 Duluth-Est

1960

1948

1921



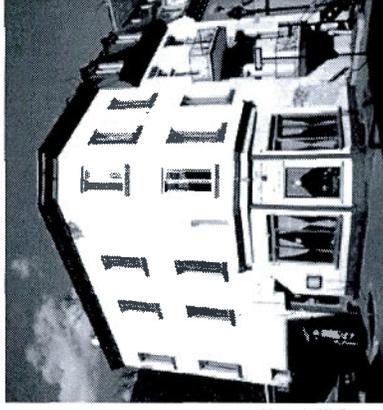
1964

1952

1938



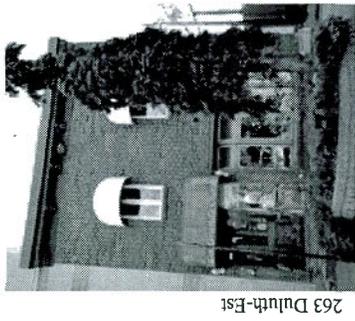
121 - 123 Duluth-Est



350 Duluth-Est



155-159 Duluth-Est



1973



1991



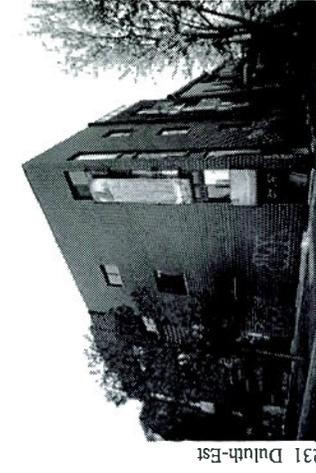
2004



1982



1999



2013

4.1.3 Types et nature de l'utilisation du sol

Rarement utilisée à l'échelle de la rue, l'utilisation du sol désigne, ici, les types d'activités alloués aux différents espaces des édifices ayant une façade sur la rue Duluth-Est. Pour colliger ces informations, nous nous sommes fondés sur les annotations des plans d'utilisation des années 1959⁸⁰, 1976, 1980, 1984 et 1989, sur lesquels les auteurs ont précisé la nature de l'occupation. Nos observations ont été réalisées à l'année 2014 (Voir Tableau 4.1).

Tableau 4.1
Utilisations du sol (1976, 1980, 1984, 1989 et 2014) des bâtiments attenants à la rue Duluth-est du boulevard Saint-Laurent à la rue Saint-Hubert

	1976	1980	1984	1989	2014
Commerce	29	20	17	20	12
<i>Alimentation</i>	19	12	9	9	10
<i>Vêtements - Chaussures - Accessoires</i>	5	3	3	6	1
<i>Quincaillerie - Peinture</i>	4	3	2	2	0
<i>Librairie</i>	1	0	1	0	0
<i>Fleuriste</i>	0	2	2	3	1
<i>Bureau de tabac</i>	1	0	0	0	0
<i>Instruments de musique</i>	1	0	0	0	0
Restauration et divertissement	9	9	23	28	35
<i>Restaurant - Salle à manger</i>	8	8	23	28	32
<i>Bar - Café</i>	1	1	-	-	3
Artisanat	9	11	10	11	9
<i>Bazar - Bimbeloterie - Confections diverses</i>	2	4	6	6	6
<i>Vitrierie - Ceramiste - Cadres</i>	4	2	0	0	2
<i>Cordonnier</i>	1	1	1	1	0
<i>Antiquaire - Meuble</i>	0	0	2	3	1
<i>Réparateur de pianos</i>	1	1	0	0	0
<i>Poterie</i>	0	1	0	0	0
<i>Modiste - Textile - Couturière - Maroquinerie</i>	1	2	1	1	0
Industrie légère	3	1	1	1	0
<i>Installation de taximètres</i>	0	1	0	0	0
<i>Atelier de moteurs électriques</i>	1	1	1	1	0
<i>Réparation - Vente de bicyclettes</i>	2	0	0	0	0

⁸⁰ Malheureusement, le feuillet du boulevard Saint-Laurent à l'Avenue Henri-Julien a été perdu dans les archives par la Ville de Montréal.

Tableau 4.1 (Suite)
Utilisations du sol (1976, 1980, 1984, 1989 et 2004) des bâtiments attenants à
la rue Duluth-est du boulevard Saint-Laurent à la rue Saint-Hubert

	1976	1980	1984	1989	2014
Automobile	8	7	3	3	0
<i>Mécanicien</i>	3	2	1	1	0
<i>Garage</i>	2	2	0	0	0
<i>Station d'essence</i>	2	2	1	0	0
<i>Espace de stationnement</i>	1	1	1	2	0
Services de proximité	14	10	6	7	5
<i>Barbier - Coiffeur</i>	5	5	2	4	3
<i>Plombier</i>	3	1	0	0	0
<i>Nettoyeur (pressing)</i>	3	3	0	1	0
<i>Electricien</i>	2	1	0	0	0
<i>Buanderie</i>	1	0	4	2	2
Autres services	9	5	3	10	7
<i>Opticien</i>	1	1	1	2	2
<i>Imprimerie</i>	3	1	0	0	0
<i>Agences de voyage</i>	1	0	0	0	1
<i>Bureau</i>	4	3	1	3	1
<i>Galerie</i>	0	0	1	3	1
<i>Décorateur</i>	0	0	0	1	0
<i>Location - Vente produits audios et vidéos</i>	0	0	0	1	2
<i>Entrepôt</i>	0	0	0	0	1
<i>Soin du corps</i>	0	0	0	0	2
Non commerciaux	1	1	2	1	1
<i>Centre social</i>	1	1	1	1	1
<i>Lieu de culte</i>	0	0	1	0	0
Total	82	64	65	81	69

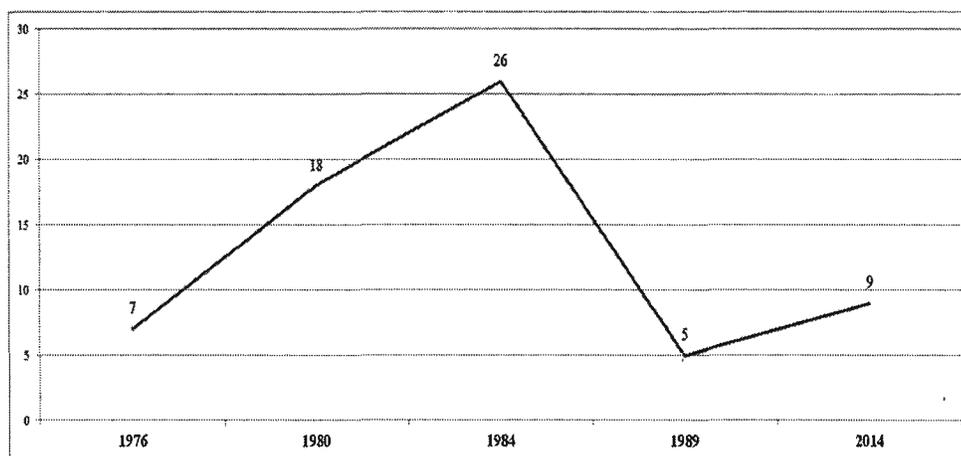
Source : Tableau de l'auteur (2014) à partir de l'utilisation du sol de l'avenue
Duluth

Depuis 1976, nous observons une tertiarisation des activités économiques de la rue Duluth ainsi qu'une spécialisation de ses activités sur les établissements liés à la restauration et au divertissement. De 1980 à 1984, quatorze établissements de ce type ouvrent. Ils représentent un tiers du total des activités en 1984 (vingt-trois pour un total de soixante-quatre). Or, cette spécialisation ne décroît pas en 1989 et 2014 alors que les autres types de services remontent. Le nombre de restaurants,

bars ou cafés progresse de cinq en 1989 pour atteindre trente-cinq en 2014 soit la moitié du total des activités (trente-cinq pour un total de soixante-neuf). Concernant les autres types de services, ceux dits « de proximité » ont drastiquement diminué de 1976 à 2014. Seuls les salons de coiffure et les buanderies subsistent. Également pour les types de commerce. Si leur baisse totale n'est effective qu'à partir de 2014, on observe un resserrement progressif, dès 1984, des commerces sur la vente de produits alimentaires. Réciproquement, les industries légères et l'artisanat ont périclité, en particulier les activités liées à la mode de Saint-Denis à Saint-Hubert. En 2014, deux activités mineures demeurent : la céramique et l'encadrement. Dans le même ordre, les services liés à la mécanique automobile ont disparu à partir de 1984. À la lecture de ces données, il est clair que l'année 1984 marque une rupture avec les années précédentes. Deux indicateurs confirment cette rupture :

1. L'importante augmentation du nombre de locaux vacants dès 1980 (dix-huit) pour atteindre vingt-six en 1984 avant de chuter à cinq indique un renouvellement des activités sur la rue Duluth (Graphique 6.2). Nous estimons que cette période marque le remplacement des services et des activités économiques de proximité par des activités restauratrices et festives.

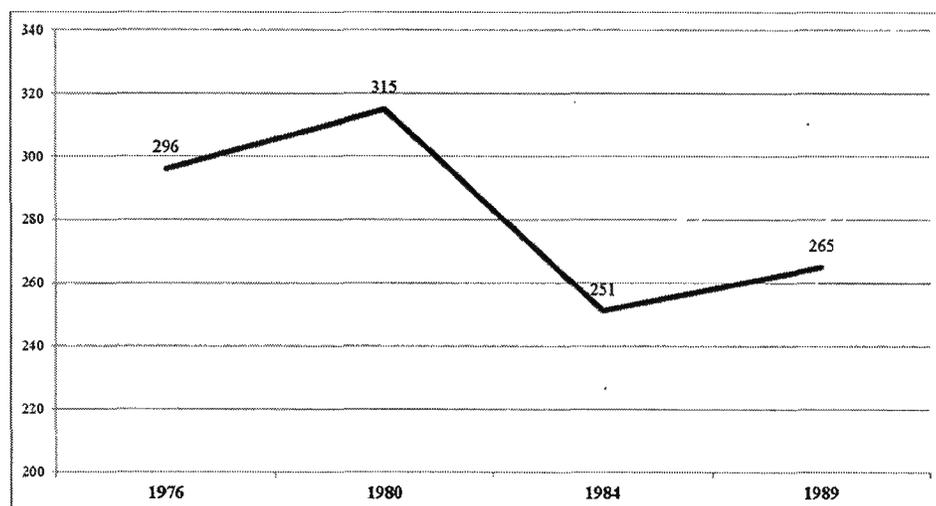
Graphique 4.2
Locaux vacants (1976, 1980, 1984, 1989 et 2014) des bâtiments attenants à la rue Duluth-Est du boulevard Saint-Laurent à la rue Saint-Hubert



Source : Réalisation de l'auteur (2014) - Excel

2. La baisse de 20% du nombre de logements des bâtiments attenants à la rue Duluth de 1980 à 1984 (Graphique 6.3). En prenant en considération les éléments précédents, la décroissance du nombre de logements implique une transformation de la nature des activités des espaces. D'ailleurs, à partir de 1984, les résidents de la rue Duluth se sont plaints du non-respect du zonage par les restaurateurs.

Graphique 4.3
Nombre de logements (1976, 1980, 1984 et 1989) des bâtiments attenants à la rue Duluth-Est du boulevard Saint-Laurent à la rue Saint-Hubert



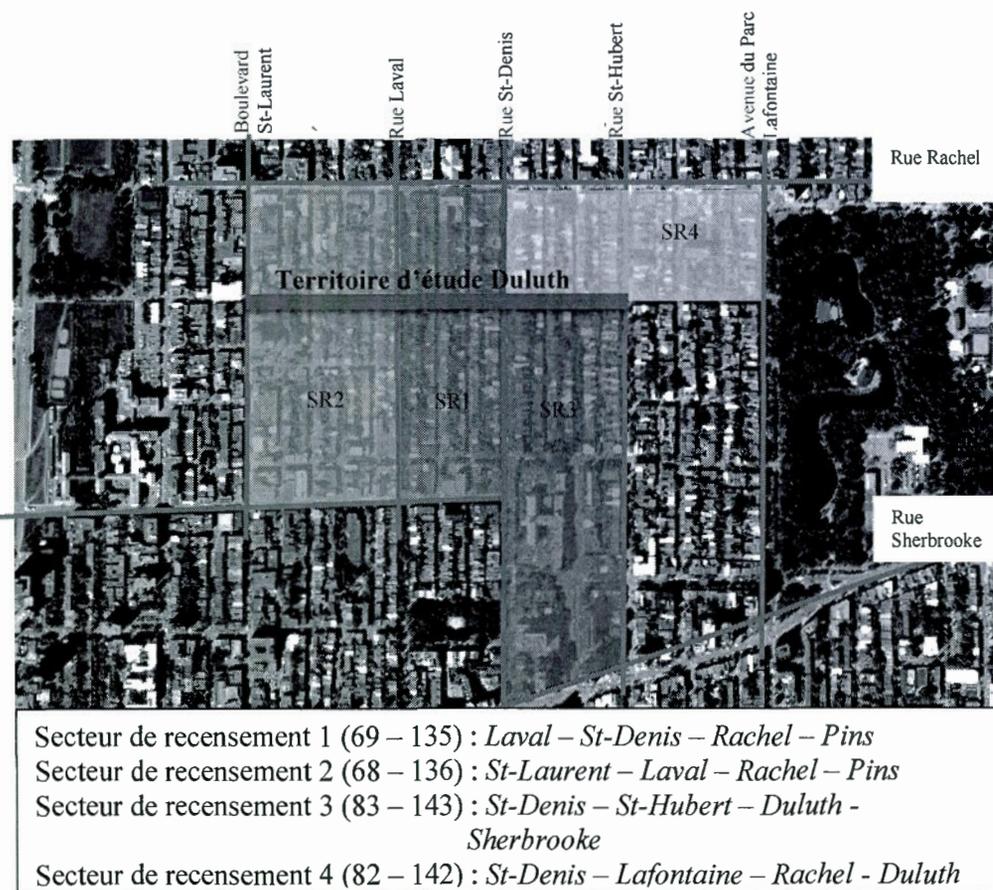
Source : Réalisation de l'auteur (2014) -

4.2 Profil évolutif des résidents de l'aire d'influence de la rue Duluth

Intimement lié à l'évolution de l'occupation du sol, le déploiement d'une population sur un territoire agit sur la morphologie de la rue. La récolte de données démographiques nous permet de comprendre le sens du caractère aléatoire de la distribution spatiale du peuplement afin de cerner la pluralité culturelle, la variété des systèmes anthropologiques et les reflets idéologiques. Il s'agit ici d'étudier ce qui constitue la cohérence de ce territoire et la façon dont il

a évolué aux rythmes de la diversité, des irrégularités et parfois même des bizarreries des populations successives qui ont profondément marqué le fonctionnement de ce territoire. L'étude ciblée des dynamiques démographiques constitue donc une étape privilégiée pour comprendre les modalités de la morphogenèse urbaine et sa traduction paysagère sur la rue Duluth-Est. Si les géographes urbains sont accoutumés avec les processus qui régissent les variations démographiques d'une ville, de son centre et de ses quartiers, ce n'est pas toujours le cas des rues. Il n'est pas aisé de collecter des données démographiques fiables à l'échelle micro-locale sur le temps long. Nous avons dû nous résoudre à regrouper des informations concernant les quatre secteurs de recensement (SR) de l'aire d'influence immédiate de l'avenue Duluth-Est (Figure 4.3).

Figure 4.3 Les quatre secteurs de recensement



4.2.1 Dynamique démographique de la rue Duluth

Depuis soixante-dix ans, les quatre secteurs de recensement autour de la rue Duluth présentent une perte démographique continue, à l'exception de l'année 2001 (Voir Tableau 4.2). Sans distinctions socio-économiques, la perte populationnelle s'élève à 12 425 individus de 1941 à 2011. Deux phases se distinguent (Voir Graphique 4.4): 1) de 1941 à 1986 s'effectue une chute démographique. 11 664 individus soit 94% de la perte totale est effectuée en 1986. La décennie 1970 présente les plus hauts taux négatifs de variation démographique. En 1981, 20% des résidents de 1976 ont migré ailleurs. 2) de 1986 à 2011 se déroule un ralentissement de la chute démographique. 761 individus ont quitté le territoire en 15 ans et les taux de variations stagnent autour de -2% à partir de 2006. Y a-t-il une spécificité scalaire ou ces variations démographiques sont-elles représentatives d'un mouvement d'ensemble supérieur ?

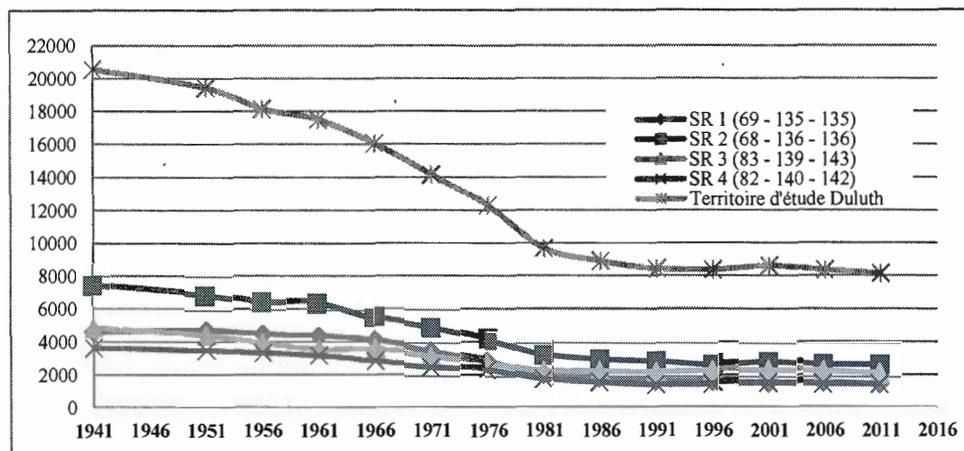
Tableau 4.2
Evolution de la population

<i>Evolution de la population</i>	1941	1951	1956	1961	1966	1971	1976
<i>SR 1 (69 - 135 - 135)</i>	4582	4697	4470	4375	4108	3495	2907
<i>SR 2 (68 - 136 - 136)</i>	7487	6892	6469	6424	5548	4945	4201
<i>SR 3 (83 - 139 - 143)</i>	4862	4379	3902	3546	3567	3190	2794
<i>SR 4 (82 - 140 - 142)</i>	3623	3463	3303	3161	2820	2535	2393
Territoire d'étude Duluth	20554	19431	18144	17506	16043	14165	12295

<i>Evolution de la population</i>	1981	1986	1991	1996	2001	2006	2011
<i>SR 1 (69 - 135 - 135)</i>	2148	1907	1723	1735	1657	1675	1591
<i>SR 2 (68 - 136 - 136)</i>	3314	3024	2910	2710	2895	2740	2729
<i>SR 3 (83 - 139 - 143)</i>	2341	2300	2268	2355	2390	2339	2224
<i>SR 4 (82 - 140 - 142)</i>	1861	1659	1522	1563	1654	1595	1585
Territoire d'étude Duluth	9664	8890	8423	8363	8596	8349	8129

Source: Tableau de l'auteur (2014) d'après Statistique Canada - Excel

Graphique 4.4
Evolution de la population



Source: Graphique de l'auteur (2014) d'après Statistique Canada - Excel

L'état de connaissance de la géographie urbaine suggère une analogie de ces phases avec la double séquence démographique des métropoles nord-américaines au XX^e siècle : 1) la crise du centre avec l'exode des ménages moyens et aisés vers la banlieue puis 2) le « retour à la ville » des classes aisées dans les quartiers centraux et la rénovation des bâtiments. Le modèle simplifie la complexité de la réalité (Ghorra-Gobin, 2003). La ville de Montréal présente trois phases démographiques distinctes : 1) une augmentation de la population métropolitaine de 1941 à 1966 ; 2) une diminution de 1971 à 1986 puis 3) une stagnation autour de 1% à partir de 1991 (Tableau 4.3). La complication de l'évaluation démographique de l'échelle métropolitaine provient de la prise en compte de l'évolution spatiale du territoire municipal (phagocytage ou rejet de municipalités) qui brouille la lisibilité des données⁸¹.

⁸¹ L'évolution démographique de l'Île de Montréal est en ce sens plus fiable dans la mesure où les limites sont fixes.

Tableau 4.3
Evolution de la population et taux de variation

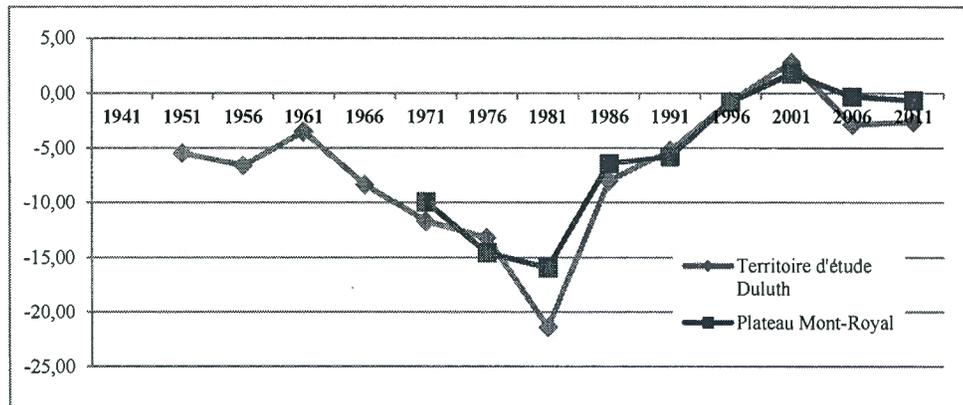
<i>Evolution de la population</i>	1941	1951	1956	1961	1966	1971	1976
Territoire d'étude Duluth	20554	19431	18144	17506	16043	14165	12295
Taux de variation		-5,46	-6,62	-3,52	-8,36	-11,71	-13,20
Plateau Mont-Royal					176090	158585	135490
Taux de variation						-9,94	-14,56
Ville de Montréal	903007	1021520	1109439	1201559	1293992	1214352	1080545
Taux de variation		11,60	7,92	7,67	7,14	-6,56	-12,38

<i>Evolution de la population</i>	1981	1986	1991	1996	2001	2006	2011
Territoire d'étude Duluth	9664	8890	8423	8363	8596	8349	8129
Taux de variation	-21,40	-8,01	-5,25	-0,71	2,79	-2,87	-2,64
Plateau Mont-Royal	113866	106569	100375	99575	101364	101054	100390
Taux de variation	-15,96	-6,41	-5,81	-0,80	1,80	-0,31	-0,66
Ville de Montréal	1018609	1015420	1017666	1016376	1039534	1620693	1649519
Taux de variation	-6,08	-0,31	0,22	-0,13	2,23	35,86	1,75

Source: Jérémy DIAZ (2014) d'après Montréal en statistiques 2014 et Statistique Canada de 1951 à 2011

À l'échelle de l'arrondissement du Plateau Mont-Royal, les taux de variation sont similaires à ceux du territoire d'étude de la rue Duluth. Toutefois, ces taux négatifs demeurent significativement Si l'on compare les taux de variation démographique de l'arrondissement Plateau Mont-Royal avec notre territoire d'étude, nous notons une similarité des taux de 1971 à 2011. Cependant, apprécions deux dissemblances significatives. La première est le taux exceptionnellement bas de l'année de recensement 1981 pour le territoire d'étude (-21,40% contre -15,96%). La seconde différence est le taux inférieur du territoire d'étude lors des deux derniers recensements (2006 et 2011). Alors que la population de l'arrondissement semble se stabiliser autour d'un solde migratoire nul, la population du territoire d'étude continue de diminuer. De 2006 à 2011, la perte atteint 220 individus soit un tiers des pertes totales de l'arrondissement (664 individus).

Graphique 4.5
Comparaison des taux de variation démographique du Plateau Mont-Royal
et du territoire d'étude (%)



Source: Graphique de l'auteur (2014) d'après Statistique Canada, Excel

Par conséquent, bien que les variations démographiques suivent un processus d'ensemble connu, nous apprécions les irrégularités de la rue Duluth, dont cette tendance profonde au dépeuplement ou plutôt au non-remplacement de ceux qui quittent le territoire.

Dans cette partie, nous avons colligé les informations concernant les migrations externes, interprovinciales, infraprovinciales et internes des quatre secteurs de recensement. L'objectif est de déterminer la vitesse de renouvellement de la population et l'origine géographique des migrants. Pour faciliter la lecture des tableaux, nous avons indiqué les faits saillants.

Tableau 4.4
Population qui habitait dans un autre pays cinq ans auparavant l'année du
recensement sur le territoire d'étude

	1976	1991	1996	2001	2006	2011
Population totale de 5 ans et plus selon le lieu de résidence 5 ans auparavant	11625	8265	8240	8440	8230	8030
Migration externe	1280	690	525	620	910	1305
% de la population totale	11,01	8,35	6,37	7,35	11,06	16,25

Point saillant - Deux périodes d'immigration externe sur la rue Duluth : 1976 et 2006 – 2011.

Tableau 4.5
Population qui habitait dans une autre province cinq ans auparavant l'année du recensement sur le territoire d'étude

	1976	1991	1996	2001	2006	2011
Population totale de 5 ans et plus selon le lieu de résidence 5 ans auparavant	11625	8265	8240	8440	8230	8030
Migration interprovinciale	115	315	330	350	420	380
% de la population totale	0,99	3,81	4,00	4,15	5,10	4,73

Point saillant – Très faible migration provinciale avant 1976. Stabilisation autour de 4% de la population totale à partir de 1996.

Tableau 4.6
Population qui habitait dans la même province ou le même territoire cinq ans auparavant, a cependant changé d'adresse et de subdivision de recensement (municipalité) dans la même province ou le même territoire

	1976	1991	1996	2001	2006	2011
Population totale de 5 ans et plus selon le lieu de résidence 5 ans auparavant	11625	8265	8240	8440	8230	8030
Migration intraprovinciale	330	720	860	1075	2295	370
% de la population totale	2,84	8,71	10,44	12,74	27,89	4,61

Point saillant – Augmentation rapide du nombre de personnes provenant du Québec hors de Montréal à partir de 1991. Confirmation d'un «retour en ville» des ménages des banlieues. Effondrement de ce taux en 2011.

Tableau 4.7
Population qui habitait dans la même province ou le même territoire cinq ans auparavant, a cependant changé d'adresse tout en demeurant dans la même subdivision de recensement (municipalité)

	1976	1991	1996	2001	2006	2011
Population totale de 5 ans et plus selon le lieu de résidence 5 ans auparavant	11625	8265	8240	8440	8230	8030
Migration interne	235	1045	1225	1430	2295	2045
% de la population totale	2,02	12,64	14,87	16,94	27,89	25,47

Point saillant – Augmentation continue du nombre de Montréalais venus résider dans le territoire d'étude à partir de 1991.

Tableau 4.8
Population qui habitait à la même adresse un an auparavant

	1976	1991	1996	2001	2006	2011
Population totale de 1 an et plus selon le lieu de résidence 1 an auparavant	ab.	8265	8240	8440	8230	8030
% Personnes n'ayant pas déménagé	ab.	76,588	72,633	76,007	78,858	76,027
% Personnes ayant déménagé	ab.	23,291	27,245	24,052	21,142	23,973

Point saillant – Constante du nombre de déménagement annuel autour de 25%.
Pic pour l'année 1996. Nous regrettons l'absence de données pour l'année 1976.

Tableau 4.9
Population qui habitait à la même adresse cinq ans auparavant

	1976	1991	1996	2001	2006	2011
Population totale de 5 ans et plus selon le lieu de résidence 5 ans auparavant	11625	8265	8240	8440	8230	8030
% Personnes n'ayant pas déménagé	44,17	43,12	40,21	41,37	46,86	46,52
% Personnes ayant déménagé	55,35	56,76	59,91	58,69	53,14	53,67

Point saillant – Diminution légère du nombre de personnes n'ayant pas déménagé entre 1996 et 2001.

Source des tableaux 4.4 à 4.9 : Tableau de l'auteur (2014) d'après Statistique Canada, Excel

De 1976 à 2011, le solde migratoire accumulé des quatre secteurs de recensement représente une perte de 4 166 résidents. À l'intérieur de ce cadre général, nous observons quelques tendances générales. En l'année 1976, soit quatre années avant le début du programme RAC, une arrivée de migrants externes de plus de 10% de la population totale. Les autres migrations sont négligeables, voire quasi nulles. De 1991 à 2011⁸³, l'origine géographique des migrants ne se réduit pas à une seule échelle. Approximativement : 10% proviennent de l'extérieur du Canada, 25% du Québec hors des limites de Montréal et 25% ont migré de la ville de Montréal. Tout d'abord, ces données sont représentatives d'une croissance de la mobilité de la population à partir de 1991. De plus, ils démontrent le renforcement de l'attractivité de la ville de Montréal à l'échelle internationale et provinciale (jusqu'en 2011) ainsi que la centralité de l'arrondissement Plateau-

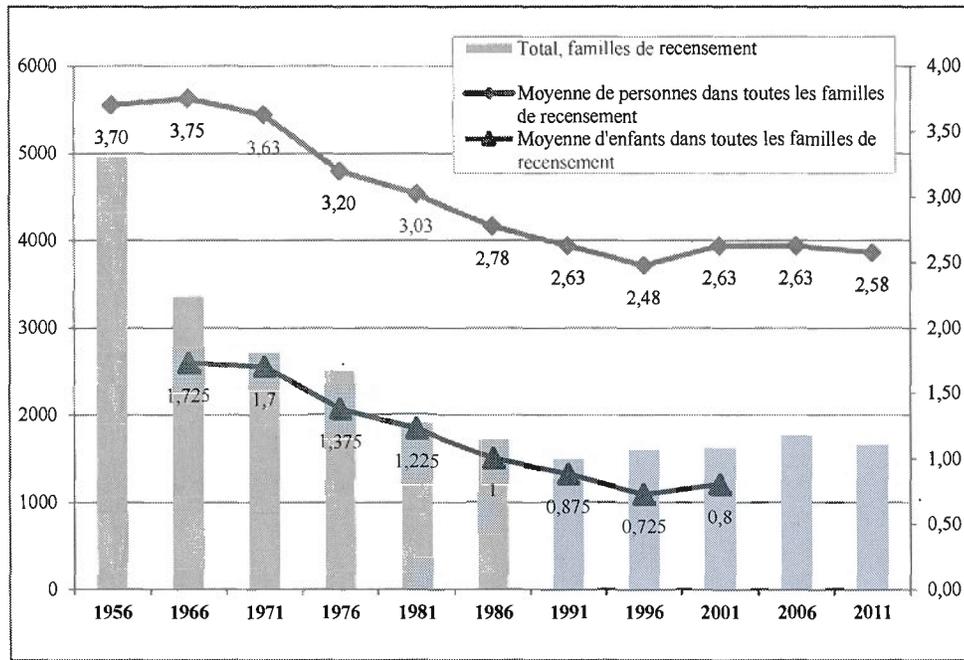
⁸³ Nous regrettons de n'avoir aucune indication à ce sujet pour les recensements de 1981 et 1986

Mont-Royal. Malgré différentes origines géographiques, de nombreux points communs sociologiques se dégagent.

4.2.2 Structure familiale et modes de vie

L'échelle locale est fondamentalement celle de la famille, celle de l'autosuffisance ancienne (Bernard, 2004). Chacun est porteur « d'un système anthropologique spécifique dont le noyau central est la structure familiale, qui entraîne un mode de vie concret et sert de support à des croyances religieuses et idéologiques » (Todd, 1994, p.10). Dans l'aire d'influence de la rue Duluth, depuis l'après-guerre, le nombre de familles, tout type inclus, décroît de manière spectaculaire : de 1956 à 1996, la perte est de 3 360 (4 955 en 1965 et 1 595 en 1996) ; le nombre de familles augmente légèrement jusqu'en 2006 (1 760 familles) avant de diminuer en 2011 (1 650 familles) (Graphique 4.6). Cette baisse générale accompagne la diminution interne du nombre moyen de personnes dans les familles : de 1956 à 1996, le nombre moyen évolue de 3,75 à 2,48 pour se stabiliser autour de 2,56 en 2011. En 60 ans, la famille s'est réduite d'une personne : hypothétiquement, soit l'un des deux parents comme le suggère l'apparition des familles monoparentales, soit l'un des deux premiers enfants comme le souligne la baisse du nombre d'enfants par famille.

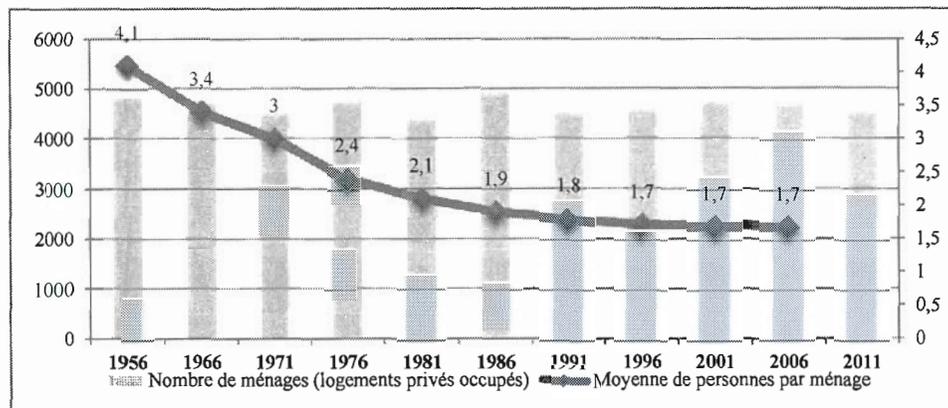
Graphique 4.6
Evolution temporelle du nombre moyen de personnes et d'enfants dans
toutes les familles de recensement (%)



Source: Graphique de l'auteur (2014) d'après Statistique Canada, Excel

Cet émiettement en individus de la famille est généralisable à l'ensemble des logements occupés privés. Alors que le nombre total de ménages stationne depuis soixante ans, le nombre moyen de personnes par ménage a diminué fortement jusqu'en 1986 avant de se stabiliser autour de 1,7 (Graphique 4.7).

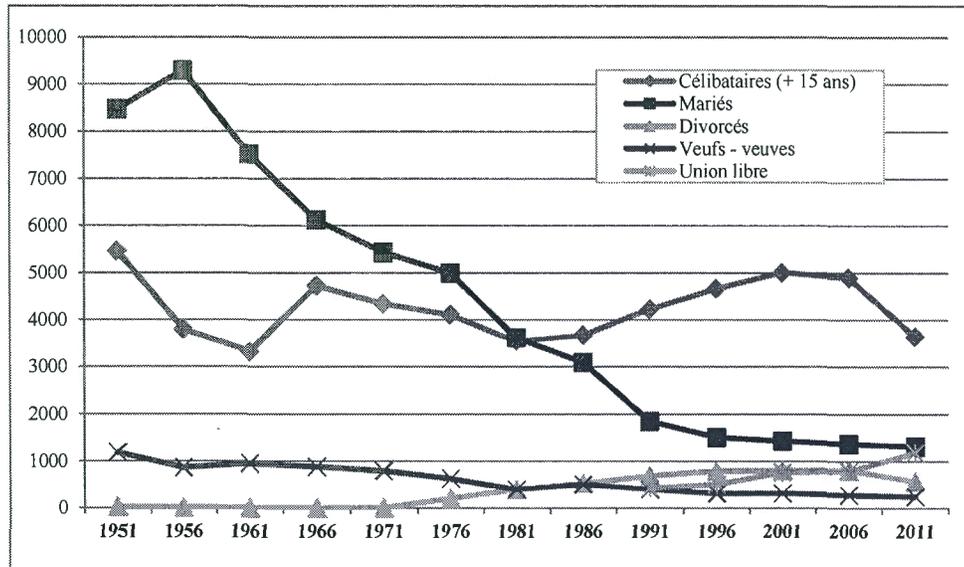
Graphique 4.7
Evolution temporelle du nombre moyen de personnes par ménage (%)



Source: Graphique de l'auteur (2014) d'après Statistique Canada, Excel

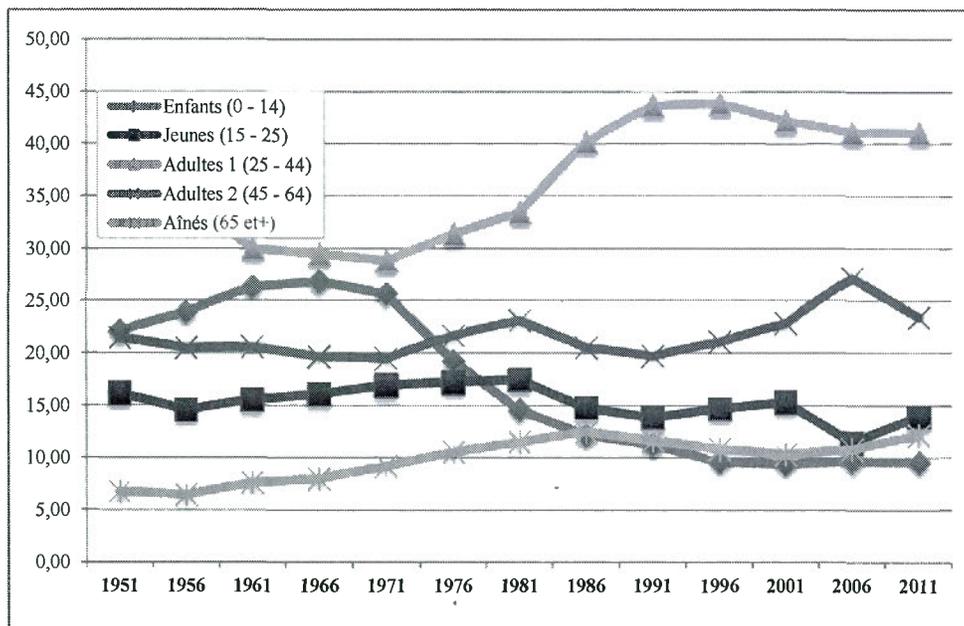
L'année 1986 voit le nombre moyen de personnes par ménage descendre en dessous de deux (Graphique 4.7). Cela traduit le glissement d'une dominance d'un modèle du couple (marié ou non) à celui de l'individu (isolé). L'évolution de l'état matrimonial révèle clairement cette transition : en 1981, le nombre décroissant de mariés égale celui des célibataires jusqu'à équivaloir au nombre de personnes en union libre lors de l'année 2011 (Graphique 4.8). Jumelée à l'isolement individuel dans les ménages, la pesanteur de la classe d'âge des adultes (25 - 44 ans) s'accroît sensiblement (Graphique 4.9). En 1981, cette classe pèse près d'un tiers de la population totale du territoire pour atteindre 41% en 2011. L'individu type devient le célibataire sans enfant de plus de 25 ans. De part et d'autre de la pyramide des âges, on observe une stagnation tendancielle des classes d'âges des jeunes (15 - 25 ans) et des adultes âgés (44 - 64 ans). Portée par l'allongement de l'espérance de vie, la classe des aînés augmente légèrement tandis que les enfants disparaissent progressivement du paysage de la rue Duluth-Est depuis 1971, emportés par la migration des familles ou le recul de la fécondité.

Graphique 4.8
Evolution de l'état matrimonial des personnes résidentes dans le territoire d'étude de la rue Duluth-est en fonction des années de recensement



Source: Graphique de l'auteur (2014) d'après Statistique Canada, Excel

Graphique 4.9
Evolution des classes d'âge sur le territoire d'étude de la rue Duluth-Est



Source: Graphique de l'auteur (2014) d'après Statistique Canada, Excel

Le recours au recensement permet de donner un bilan éducatif final à une date donnée pour chaque génération. Les recensements de 1951, 1961, 1976, 1991, 1996, 2001 et 2011 ont enregistré, pour tous les résidents du territoire d'étude âgés de plus de quinze ans, le plus haut niveau de diplôme atteint (Tableau 4.10). Les critères comparatifs ayant évolué au fil des décennies, nous avons pris le parti de les uniformiser selon cinq catégories en fonction de la dernière année d'étude : 1) aucune instruction, 2) instruction primaire, 3) instruction secondaire, 4) instruction collégiale, 5) instruction universitaire. La statistique résultante nous permet de décrire les niveaux éducatifs (en pourcentage de la population totale à la date de recensement) au fil des années de recensement.

Tableau 4.10
Niveau de scolarité en fonction des années de recensement (%)

Scolarité	1951	1961	1976	1991	1996	2001	2011
<i>Aucune</i>	6,74	17,05	21,95	32,28	20,34	27,17	4,90
<i>Primaire</i>	12,27	49,65					
<i>Secondaire</i>	49,16	17,23	34,07				10,10
<i>Collégiale</i>	26,86	13,79	31,57	26,31	34,15	24,29	38,04
<i>Universitaire</i>	4,95	2,29	12,41	41,41	45,50	48,53	46,96

Source : Tableau de l'auteur (2014) à partir de Statistique Canada

Le monde éducatif à la fin des années 1970 avait l'allure d'une pyramide normale : une base large avec 56% des résidents capables de lire, d'écrire et de compter, mais qui n'avaient pas tous obtenu le certificat secondaire ; au-dessus, un étage moyen de 32% de formations intermédiaires ; enfin, une couche supérieure universitaire étroite de 12%. À partir de 1991, nous notons une inversion pyramidale des strates éducatives c'est-à-dire un large sommet d'éduqués supérieurs, un étage intermédiaire stationnaire et une base minoritaire de simples alphabétisés. Bien entendu, la diminution du nombre de résidents et les déplacements migratoires brouillent la simplicité du modèle.

Conclusion

L'histoire urbaine de la rue Duluth nous a permis de démontrer que le dispositif de la rue n'a pas été modifié. Il a été mis en place à la fin du XIX^e siècle. Le tracé et la parcellisation n'ont pas évolué. Plusieurs phases d'édification ont été recensées, mais aucune ne correspond au tournant des années 1980. La seule rupture identifiée est celle du réaménagement de 1981. Or, cette date correspond au basculement de plusieurs variables caractéristiques d'un changement dans la population résidente. Ces changements ont été observés au niveau des caractéristiques socio-économiques de la population et de l'occupation du sol. La rue s'est spécialisée dans les activités festives et événementielles à mesure que le commerce de proximité – tenu majoritairement par les résidents sur le départ – périclitait. Ce processus, visible à l'échelle du quartier du Plateau-Mont-Royal, présente toutefois une particularité sur Duluth : la chute démographique est plus importante et quasiment continue alors que le quartier gagne à nouveau des résidents à partir des années 2000. Ces données semblent indiquées le signe d'un déclin inexorable et d'un malaise plus profond.

Récapitulatif du chapitre 4

Morphogenèse urbaine	
Variables	Résultats
Tracé du domaine public	<ul style="list-style-type: none"> - Aucune certitude sur l'influence amérindienne sur l'origine du tracé ; - Le tracé de la rue semble dû à l'organisation du système parcellaire agricole des différentes propriétés au XVIII^e siècle ; - Symboliquement, la rue Saint-Jean-Baptiste (Duluth) correspondait à l'ancienne limite nord de la Ville de Montréal à partir de 1792 ; - Son tracé n'a plus évolué jusqu'en 2014 ;
Partition des parcelles	<ul style="list-style-type: none"> - La parcellisation de la rue Duluth à l'est du boulevard St-Laurent a débuté après 1842 ; - Nous n'avons pas d'informations certaines sur la part de parcelles fusionnées et divisées depuis cette date ; - Les plans d'utilisation du sol de 1976, 1980, 1984, 1989 et 2011, n'indiquent aucune modification des parcelles sur le territoire d'étude ;
Edification	<ul style="list-style-type: none"> - De 1842 à 1886, l'édification est lente ; - Les âges des édifices présents sur la rue Duluth en 2012, indiquent trois périodes d'intense édification : les années 1880, 1940 et 1960 – 1970. Très peu de bâtiments sont datés des années 1980 et 2010 ; - Des documents journalistiques et une entrevue indiquent une forte activité de modernisation des bâtiments dans les années 1970 ; - Des documents journalistiques, des documents officiels et deux entrevues indiquent un agrandissement des bâtiments dédiés à la restauration dans les années 1980 ;
Utilisation du sol	<ul style="list-style-type: none"> - Depuis 1976, l'utilisation du sol indique une tertiarisation des activités économiques et une spécialisation des établissements liés à la restauration et au divertissement ; - L'année 1984 comparée à 1980, marque le début de cette spécialisation festive ; - Les commerces de proximité ont durablement diminué de 1976 à 1984 ; - L'année 1984 présente un pic du nombre de locaux vacants ; - De 1980 à 1984, le nombre de logements a diminué 64 soit 20% ;

<p>Évolution de la population résidente</p>	<ul style="list-style-type: none"> - De 1941 à 2011, l'aire d'influence de la rue Duluth a perdu graduellement 12 425 résidents. (de 20554 en 1941 à 8129 en 2011) ; - Le plus bas taux de variation populationnelle est de -21,40 % en 1981 ; - Le plus haut taux de variation populationnelle est de 2,79 % en 2001 (année unique de recensement indiquant un gain de population) ; - Le « retour en ville » sur l'aire d'influence Duluth n'a cessé d'augmenter de 1991 (720 individus) à 2006 (2295 individus) pour s'effondrer en 2011 (370 individus) - Le nombre d'individus résidant à Montréal démentement sur l'air d'influence de la rue Duluth n'a cessé d'augmenter depuis 1991 (1045 individus pour 2045 individus en 2011)
<p>Profil socio-culturel</p>	<ul style="list-style-type: none"> - De 1971 à 1996, chute du nombre de familles. Les nombres moyens de personnes et d'enfants dans toutes les familles de recensement ont diminué de 1,2% à 1%. Ces nombres moyens se stabilisent de 1996 à 2011 ; - De 1956 à 1986, le nombre moyen de personnes par ménage est passé de 4,1 à 1,9. Ce chiffre se stabilise autour de 1,7 de 1986 à 2011 - À partir de 1981, la classe d'âge 25 – 44 ans domine dans l'aire d'influence de Duluth. - L'année 1981 marque le dépassement du nombre de célibataires vis-à-vis du nombre de mariés ; - L'évolution du niveau de scolarité indique un renversement de la stratification éducative. La période entre 1976 et 1991 marque ce renversement. De 1991 à 2011, le pourcentage de diplômés universitaires représente plus de 40% de la population présente.

CHAPITRE V

ENTRE FLUIDITE ET FROTTEMENT, LE GLISSEMENT URBAIN SUR LA RUE DULUTH

L'objectif de ce chapitre est d'apprécier le glissement des flux et des usages dans le cadre bâti de la rue Duluth. L'argument central du concept de la rue partagée est fondé sur sa capacité à favoriser une meilleure cohabitation des modes de déplacement. La réduction de la place de l'automobile doit favoriser l'émergence de nouvelles formes d'activités. Ici, il est question d'explorer la relation qu'entretiennent les modes de déplacements et les activités sociales avec les caractéristiques physiques de la rue. En quoi la forme urbaine de la rue Duluth a-t-elle modifié la cohabitation entre les modes de transport et les usages de l'espace public depuis son réaménagement ? Pour ce faire, le chapitre est divisé en deux parties : l'étude des modes de déplacement puis l'analyse des activités sociales.

5.1 Modes de déplacement

5.1.1 Se déplacer sur la rue Duluth-Est en 1982

En 1981, dans son programme de RAC, la Ville de Montréal par l'entremise de la Commission d'Initiative et de Développement Economiques (CIDEM), commande vingt-cinq monographies sur l'activité commerciale et la circulation automobile et piétonnière. La rue Duluth-Est (de Saint-Laurent à Saint-Hubert) figure parmi les rues étudiées. Bien que le recueil des données soit sommaire, les éléments suivants dressent une situation claire de l'état de la circulation et du partage modal en 1983 :

Circulation automobile

Elle s'effectue uniquement vers l'est, 3 000 véhicules par jour. L'artère compte 12 intersections, dont 3 sont équipées de feux de circulation. Stationnement : 185 espaces répartis ainsi : 60 sur la rue Duluth, 65 hors rues, 60 sur les rues transversales. Besoin théorique en espaces commerciaux : les soirs et le samedi : entre 70 et 160 places.

Circulation piétonnière

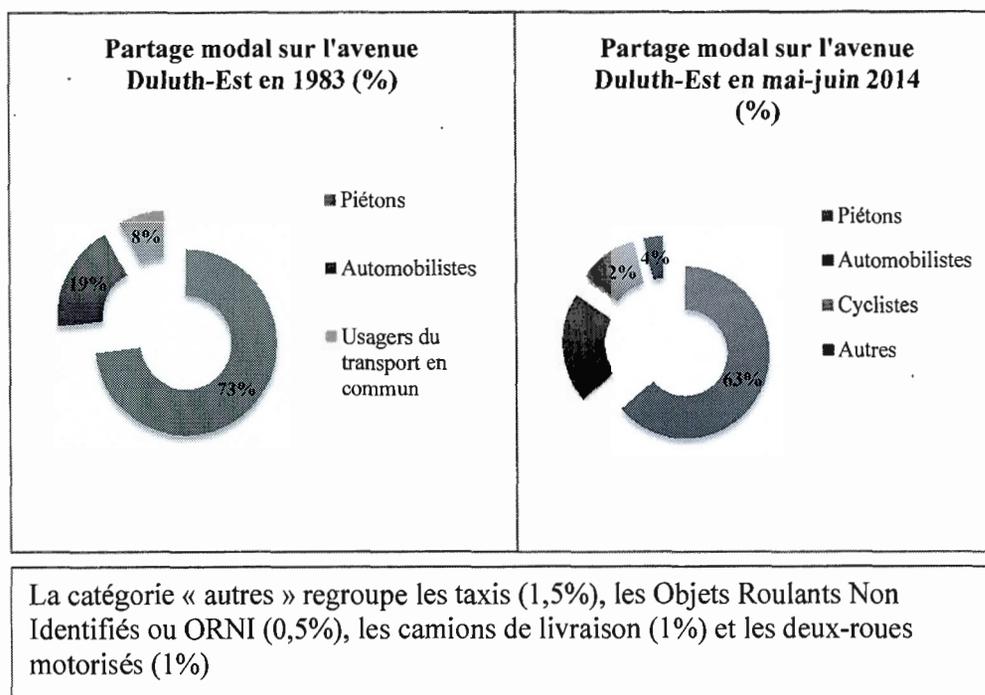
Une très grande partie des usagers de l'artère vient à pied : près de 74%. En revanche, 18,8% utilisent l'auto et 8%, le transport en commun. Les usagers de l'artère résidant dans la zone primaire se trouvent à 10 minutes de marche au maximum de l'artère. La plus forte densité de piétons se situe sur le côté sud de l'artère, particulièrement aux abords du boulevard Saint-Laurent et de la rue Saint-Denis. Pendant la journée, les volumes observés dépassent rarement 150 piétons à l'heure. (Daniel Arbour & associés, 1983, p.102)

5.1.2 Se déplacer sur la rue Duluth-Est en 2014

Quand est-il actuellement ? À ce stade, l'objectif est d'analyser l'évolution du partage modal en comparant les deux situations avant de proposer une interprétation des nouveaux modes d'appropriation de la rue Duluth par la nature des déplacements possibles (Graphique 5.1). Plusieurs écueils freinent la comparaison. À notre grand désarroi, le compte-rendu de l'étude des artères commerciales ne procure aucune indication sur les conditions du recueil des

données, ni sur le dénombrement des cyclistes. Préalablement, nous avertissons le lecteur du caractère relatif d'une simple comparaison quantitative des données.

Graphique 5.1
Partages modaux de 1982 et 2014



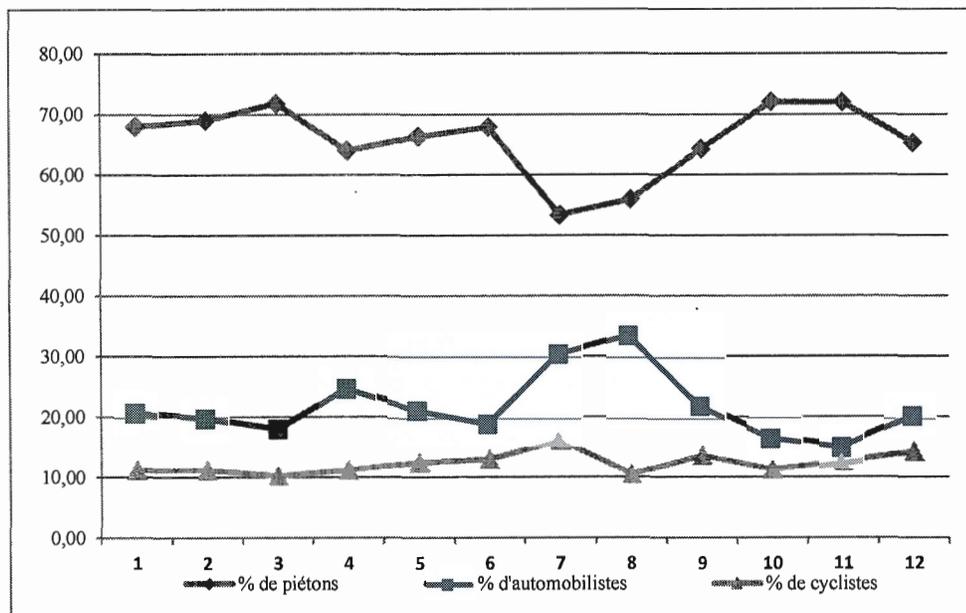
Source : Jérémy DIAZ (2014) d'après Arbour & associés. 1982

Source: Jérémy DIAZ (mai-juin 2014)

De 1982 à 2014, nous observons un rééquilibrage de la répartition des modes de déplacements : (1) la part des piétons diminue de 81% (73% + 8%, si l'on additionne les usagers du transport en commun aux piétons) à 63% ; (2) celle des automobilistes augmente légèrement de 19% à 21%, voire 23% si l'on ajoute les taxis et les camions de livraison ; et (3) l'apparition des cyclistes à la hauteur de 12%. Pour saisir les conditions de ce rééquilibrage, nous avons emprunté la notion d'adhérence (Amar, 1993) pour circonscrire le glissement urbain aux seuls déplacements dans l'espace physique traversé de la rue Duluth (divisé en douze segments). Le graphique 5.2 regroupe le résultat de 96 observations effectuées en mai et juin 2014 sur les 12 segments de l'avenue Duluth-Est. La circulation sur la

rue n'est pas un phénomène «monolithique». Elle présente d'importantes variations en fonction du moment et du lieu (segment). Les quatre parties suivantes analysent en détails ces résultats.

Graphique 5.2
Modes de déplacement (%) selon les segments de l'avenue Duluth-Est (mai-juin 2014)



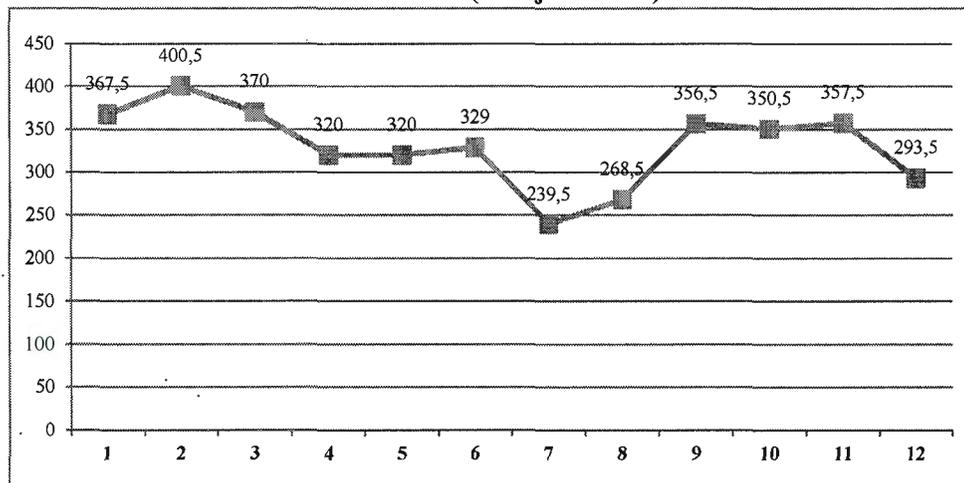
Source : Jérémy DIAZ, résultats des 96 observations effectuées en mai et juin 2014

5.1.2.1 La marche, une adhérence forte

Alors que le nombre de piétons ne dépassait pas 150 à l'heure en 1983, nos observations indiquent une moyenne horaire de 331 piétons trente ans après (Graphique 5.3). Bien que la part modale des piétons ait diminué (de 81% à 63%), leur nombre a augmenté et oscille en moyenne entre 400 et 239 piétons par heure selon les segments de la rue Duluth-Est. La valeur moyenne maximale atteinte entre les rues Saint-Dominique et Coloniale s'explique par la présence d'un haut

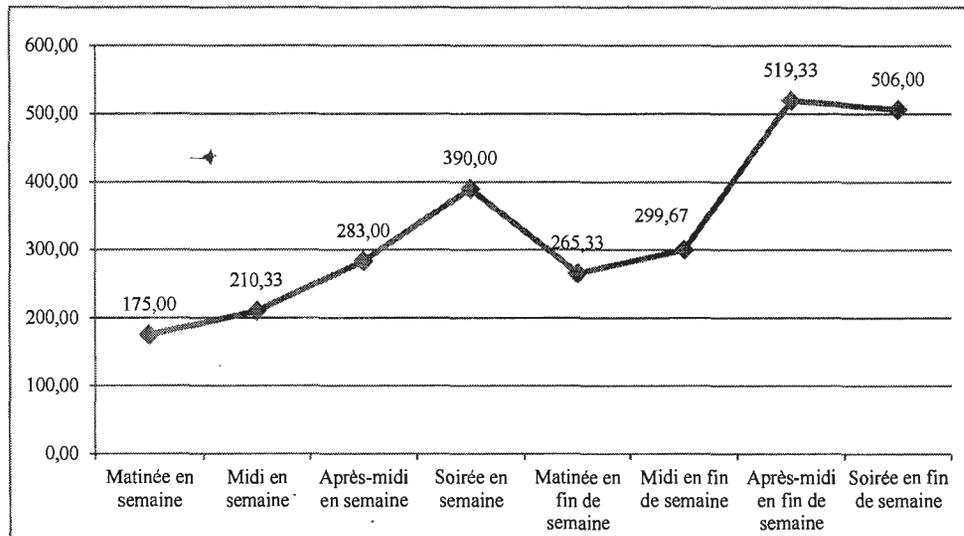
lieu de sociabilité de la rue : le Café Central. À l'opposé, le segment de la rue Henri-Julien à la rue Saint-Denis présente les valeurs moyennes minimales. La distribution spatiale de ces données met à jour des espaces où la rue s'anime tandis qu'elle se meurt ailleurs de l'absence de la marche comme fabrique sensible d'une ambiance urbaine. Dans le temps, le nombre de piétons observés en fonction de huit créneaux horaires indique que la vibration la plus intense occasionnée par le geste ambiant de la marche se produit entre 14h et 18h (après-midi) en fin de semaine (vendredi, samedi, dimanche) (Graphique 5.4). Alors que la fréquentation piétonne est maximale en soirée la semaine, ce flux piétonnier culminant en après-midi s'explique par le vidage des parcs Mont-Royal et La Fontaine aux deux extrémités de la rue dont la population se déverse en fin d'après-midi sur Duluth.

Graphique 5.3
Moyenne de piétons observés par heure selon les segments de l'avenue Duluth-Est (mai-juin 2014)



Source : Jérémy DIAZ, résultats des 96 observations effectuées en mai et juin 2014

Graphique 5.4
Moyenne de piétons observés par période en fonction de créneaux horaires
sur l'avenue Duluth-Est (mai-juin 2014)



Source : Jérémy DIAZ, résultats des 96 observations effectuées en mai et juin 2014

5.1.2.1 L'automobile, une adhérence faible

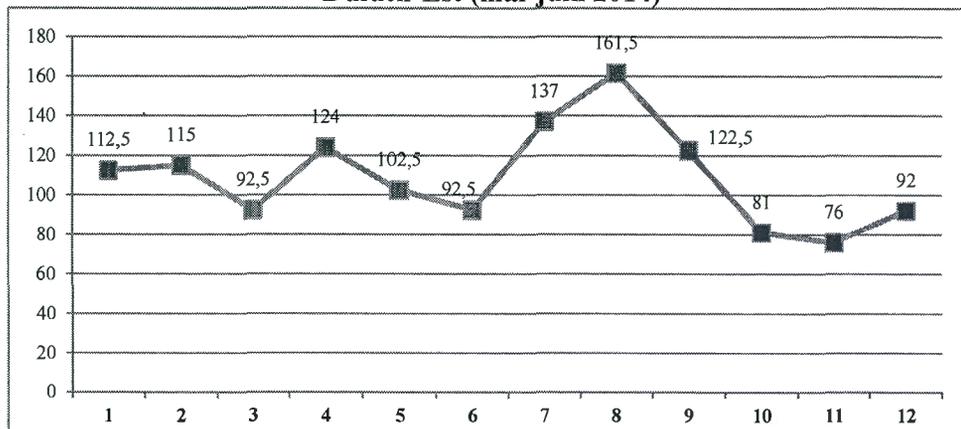
La stagnation de la part automobile de 1982 à 2014 correspond à la stabilité de la forme bâtie de la chaussée. À l'exception à la fois de l'abattement d'arbres aux intersections et de la dégradation du revêtement de la chaussée pavée, la comparaison entre le plan d'urbanisme de 1982⁸⁴ et l'état actuel de sa réalisation n'indique aucun changement majeur. La légère augmentation est certainement liée à cette dégradation du cadre bâti ainsi qu'à la diminution des obstacles végétaux à la visibilité. Le mouvement automobile sur Duluth est un flux de transit. Il provient des deux artères principales de l'arrondissement Plateau-Mont-Royal : Saint-Laurent et Saint-Denis. Sa forme urbaine et les mesures d'apaisement de la circulation lui confèrent un statut de voie « capillaire » dans le réseau automobile montréalais dont le seul caillot se situe au niveau du segment huit entre l'avenue Henri-Julien et Saint-Denis comme le souligne le graphique 7.2. L'adhérence

⁸⁴ Archive de Montréal, Dossier Duluth n. 3633, Fonds 82-3313

urbaine est donc faible sans être nulle. Il est probable que cette part modale de 20% représente un palier au-delà duquel seule l'application du dispositif de la piétonnisation à la place de celui du *woonerf*, puisse davantage abaisser le volume automobile.

En 1982, le nombre journalier d'automobilistes était de 3000 sur la rue Duluth-Est alors qu'il atteignait 24000 sur la rue Saint-Denis (de Sherbrooke à Duluth), 10000 sur la rue Masson (de la 1^{ère} Avenue au boulevard Pie IX, 13000 sur la rue Laurier (de Saint-Laurent à Hutchison) ou 7000 sur la rue Monk (de Saint-Patrick à Allard) (Ville de Montréal, 1982). Cette capacité de Duluth à influencer le comportement des automobilistes en réduisant le volume et la vitesse des automobilistes de son territoire, procède davantage de la mise en application des principes du *woonerf* que de la récente limitation signalétique de la circulation à 40 km/h. Là encore, le cas de la rue Duluth-Est, unique à Montréal, confirme la nécessité déjà vue ailleurs de l'efficacité d'un changement radical dans le traitement et la conception de la rue afin de limiter les effets négatifs de l'hégémonie automobiliste sur la voirie. Le graphique 5,5 indique la distribution spatiale du nombre d'automobiles observées. Si la moyenne est de 109 automobiles par heure sur l'ensemble du territoire, les abords de la rue Saint-Denis présentent les valeurs maximales. À l'exception du feu de circulation, ce sont les caractéristiques de l'environnement bâti qui offrent les conditions opportunes à la présence de l'automobile.

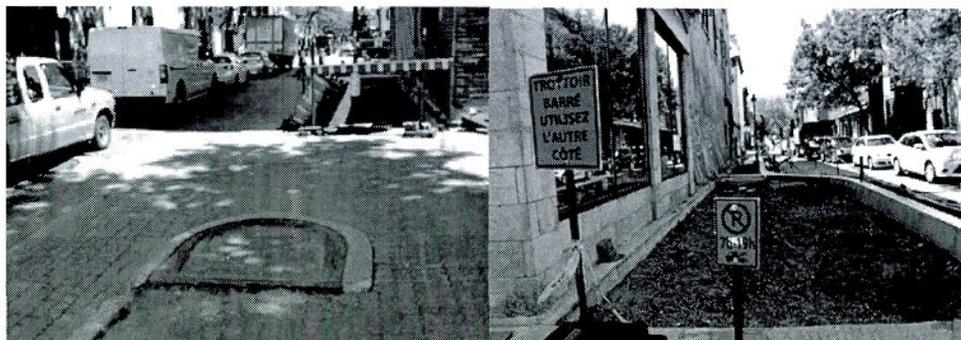
Graphique 5.5
Moyenne d'automobilistes observés par heure selon les segments de l'avenue Duluth-Est (mai-juin 2014)



Source : Jérémy DIAZ, résultats des 96 observations effectuées en mai et juin 2014

Au segment huit, de Drolet à Saint-Denis, la rue devient corridor automobile. Le prospect de ce segment présente toutes les propriétés d'une rue-canyon. De part et d'autre, la hauteur des façades, amplement supérieure à la largeur de la chaussée, produit une sensation d'enfermement liée au faible ensoleillement et renforcée par la fermeture complète des rez-de-chaussée. Le corollaire de ces considérations est la désertion des piétons à ce niveau (Graphique 5.3). Au cours de l'étude, le segment s'est transformé par l'installation de tables et de bancs à l'intersection avec la rue Saint-Denis par l'arrondissement Plateau-Mont-Royal afin d'inviter les passants à s'approprier le lieu. (Figure 5.1)

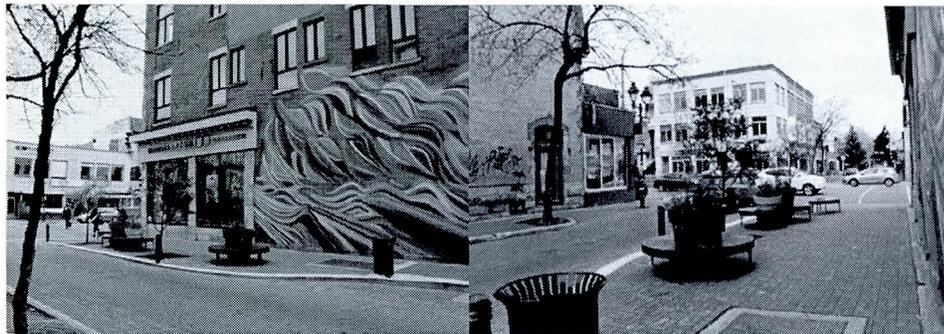
Figure 5.1 Au croisement de la rue St-Denis durant les travaux



Source : Clichés de l'auteur, avril 2014

Nous avons observé une quasi-désertion des piétons (Figure 5.2). Il est probable que la situation du mobilier urbain (1) à l'intersection de l'une des plus grandes artères de circulation de Montréal ; (2) à la hauteur d'un feu de circulation où les automobiles arrêtées dégagent de leurs pots d'échappement des émissions nocives et (3) en contrebas d'un immeuble de quatre étages à la façade fermée, n'offre pas les conditions favorables à la constitution d'un espace animé. Par ailleurs, nous nous interrogeons sur les effets d'une médiatisation visible de la désertion piétonnière et l'occupation automobile à l'entrée de la rue Duluth.

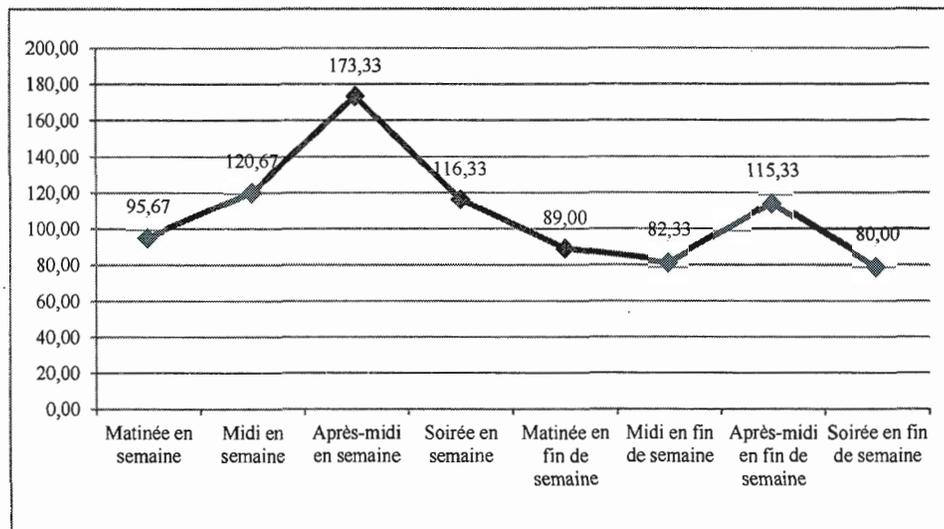
Figure 5.2 Le micro-aménagement terminé



Source : Clichés de l'auteur, août 2014

Le dernier graphique 7.6 présente le nombre moyen d'automobilistes en fonction de huit créneaux horaires. Il confirme les processus connus du déplacement automobile à Montréal et du rythme social : (1) une utilisation régulière la semaine et occasionnelle en fin de semaine et (2) des pics d'utilisation en fin d'après-midi à l'issue de la journée traditionnelle de travail.

Graphique 7.6
Moyenne d'automobilistes observés par période en fonction de créneaux horaires sur l'avenue Duluth-Est (mai-juin 2014)



Source : Jérémy DIAZ, résultats des 96 observations effectuées en mai et juin 2014

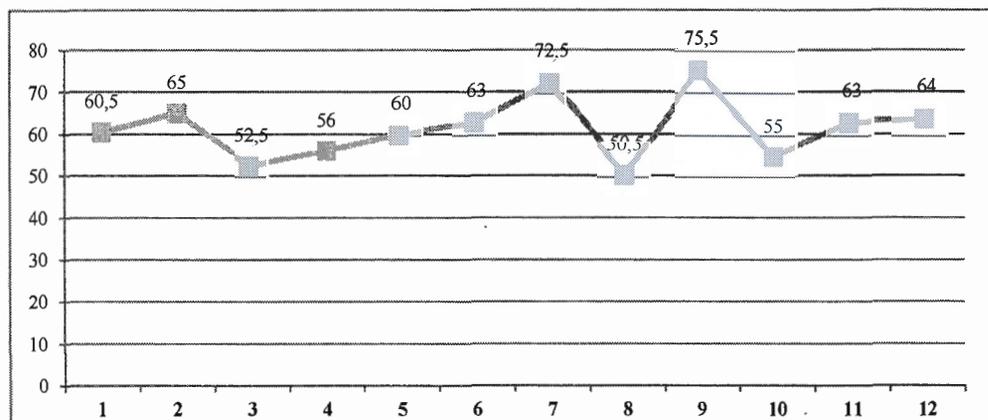
5.1.2.3 Le retour de la bicyclette, une adhérence intermédiaire

Omniprésente dans les rues des villes européennes puis nord-américaines à la fin du XIX^e siècle, la bicyclette s'efface progressivement au profit de l'automobile (Schiller, Bruun & Kenworthy, 2010). Ce n'est que récemment dans l'histoire des transports que la figure du cycliste réapparaît. La prise de conscience collective des effets environnementaux et sociaux du « tout-automobile » associée à la préoccupation des saines habitudes de vie, réintroduisent le cyclisme comme mode de déplacement actif. En 1982, la pénétration de la culture automobile dans les mentalités explique sans nul doute l'absence du dénombrement des cyclistes (Ville de Montréal, 1982) (Graphique 4.1). L'entrée du cyclisme coïncide avec la corrélation de deux éléments : (1) la diffusion d'un mode de vie axé sur la diffusion de saines habitudes de vie et de déplacements actifs durables ainsi que (2) le renforcement du dispositif métropolitain en faveur de cette forme de

déplacement comme la diffusion de la couverture du réseau cycliste et la mise à disposition de bicyclette en location (BIXI) ou l'adoption d'un Plan de déplacement urbain favorable aux cyclistes (Plateau-Mont-Royal, 2009). En 2014, nos observations révèlent une moyenne de 61 cyclistes par heure sur l'ensemble des plages temporelles (Graphique 5.7 et 5.8). À l'exception des abords de la rue Saint-Denis, les moyennes observées par segment sont relativement égales tout comme le type de comportement des cyclistes présents sur ce territoire. Comparant ces comportements vis-à-vis de la piste cyclable de la rue Rachel, le cycliste sur la rue Duluth s'apparente davantage à la figure d'un flâneur à deux roues.

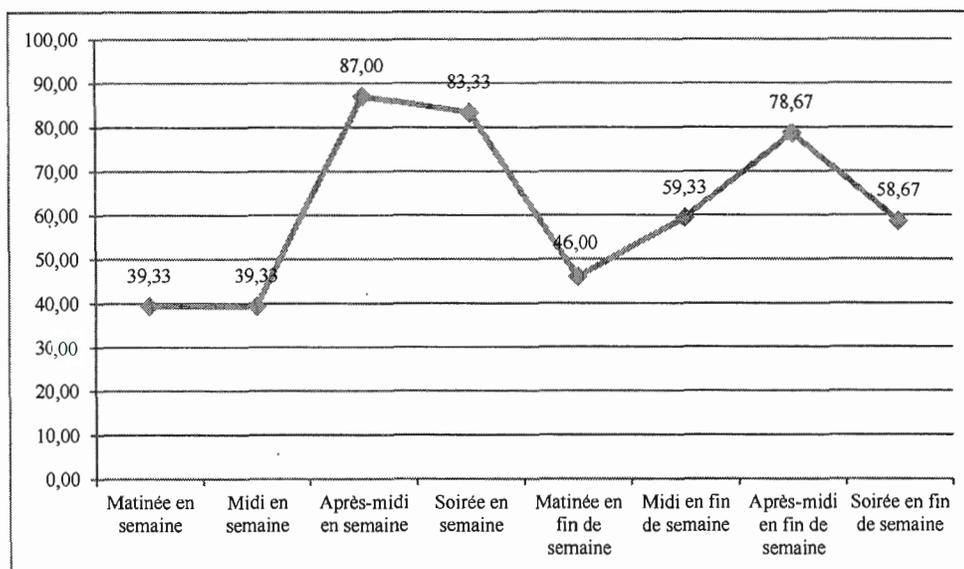
La rue Duluth possède des conditions moyennes à l'adhérence de cette forme de déplacement. L'étude démographique nous a révélé un profil sociologique (fort taux de diplomation supérieure, célibataire, sans enfants) fortement compatible avec le partage des valeurs que promeut la bicyclette. De plus, il est possible de louer un vélo-BIXI au niveau de Saint-Laurent ou de Saint-Denis ainsi que de stationner le sien tout au long d'espaces réservés à leur stationnement. Toutefois, plusieurs éléments pénalisent son utilisation : l'état de la chaussée et le fort trafic automobiles sur les rue Saint-Denis et Saint-Laurent.

Graphique 5.7
Moyenne de cyclistes observés par heure selon les segments de
l'avenue Duluth-Est (mai-juin 2014)



Source : Jérémy DIAZ, résultats des 96 observations effectuées en mai et juin 2014

Graphique 5.8
Moyenne de cyclistes observés par période en fonction de créneaux horaires
sur l'avenue Duluth-Est (mai-juin 2014)



Source : Jérémy DIAZ, résultats des 96 observations effectuées en mai et juin 2014

5.1.2.4 Les ORNI (Objets Roulants Non Identifiés), une adhérence quasi nulle

Déconsidérés dans l'élaboration des plans de déplacement urbain à l'échelle du Plateau-Mont-Royal⁸⁵, les ORNI demeurent des modes de déplacements oubliés dans l'aménagement des rues. Quant à la rue Duluth, elle ne présente aucune condition favorable à cette forme de déplacement, à l'exception d'un léger dénivelé de l'ouest à l'est. L'état du revêtement pavé est le principal obstacle. Nos observations relatent, néanmoins, la présence d'une dizaine de personnes en *longboard*. Leurs larges roues permettent d'amortir les aspérités de la rue Duluth.

⁸⁵ Seule occurrence dans le Plan de déplacement urbain (Plateau-Mont-Royal, 2009) : « De fait, les 260 kilomètres de trottoirs que compte l'arrondissement sont de plus en plus achalandés alors que les utilisateurs légitimes (piétons, fauteuils roulants, poussettes) autant qu'illégitimes (cyclistes, patineurs et planchistes) se les disputent parfois avec âpreté.

D'autres personnes observées prenaient soin de porter leur planche en direction du Mont-Royal. De l'aveu d'un praticien, la forme de la rue Duluth présente un fort potentiel ludique pour la glisse urbaine, mais la qualité de la chaussée empêche toute pratique dans l'état actuel des planches.

Figure 5.5 Une trottinette sur Duluth



Source : Clichés de l'auteur, été 2015

5.2 Activités observées

Après avoir apprécié l'aisance de la circulation de quatre modes de déplacements, estimons, à présent, l'intensité et l'agrément des interactions des individus avec l'environnement physique de la rue Duluth divisé en douze segments. Nous n'avons trouvé aucun document spécifiant quantitativement les activités présentes sur Duluth au début des années 1980. Toutefois, différents articles de journaux et plusieurs répondants à nos questionnaires indiquent un tournant dans la dominance des activités observables. Cette époque correspond à la création du concept *Apportez-Votre-Vin* par les restaurateurs du Plateau Mont-Royal. Ces derniers permettaient aux clients d'apporter leur propre bouteille de vin en profitant d'un vide juridique dans le permis de vente d'alcool. Rapidement, les gouvernements québécois puis fédéral ont corrigé la situation en établissant un avenant au permis de vente d'alcool s'appliquant aux restaurants (Apportezvotrevin, 2014).

Dès 1980, l'ouverture des restaurants suivie de l'aménagement de la rue, a favorisé l'apparition de la figure des touristes ou des dineurs banlieusards. L'originalité de l'aménagement et les licences Apportez-Votre-Vin accordées aux restaurateurs, ont alors participé à constituer Duluth comme une centralité festive de Montréal. A tel point que les articles de journaux rapportent les plaintes des résidents concernant des nuisances sonores et olfactives provenant des restaurateurs et de leurs clients dès 1981.

En 2014, durant nos quatre-vingt-seize plages d'observations, nous avons relevé quinze activités⁸⁶ : être debout/Attendre (quelqu'un/quelque chose); être assis; discuter; jouer (enfants); manger/boire; être allongé/être endormi ;

⁸⁶ La marche a été comptabilisée dans le dénombrement des piétons.

téléphoner/texter ; flâner ; fumer ; courir (activité physique) ; aller/revenir des courses ; écouter de la musique ; charger/décharger/transporter ; se saluer ; nettoyer la vitrine ; lire. Le mélange de ces activités extérieures observées est le résultat de plusieurs facteurs. L'interaction avec l'environnement physique est l'un d'eux. D'après les travaux de Jan Gehl (1987, p.10), nous avons classé ces activités selon trois catégories (cf. Chapitre 3) :

Activités nécessaires	Activités optionnelles	Activités sociales ou résultantes
Être debout – Attendre (quelqu'un/quelque chose) Manger - Boire Téléphoner - Texter Fumer Aller – Revenir des courses Vendre Charger – Décharger - Transporter	Être assis Être allongé – Être endormi Flâner Courir (activité physique) Écouter de la musique Prendre des photos Promener son chien Promener une poussette Accompagner son vélo Nettoyer la vitrine Lire (Livre, tablette numérique, ordinateur portable)	Jeux des enfants, discussions, contacts passifs, se saluer ⁸⁷
Comme l'illustrent les photographies de la figure 5.6, ces activités sont très peu influencées par le cadre physique	À la différence des activités nécessaires, ces activités sont très influencées par le cadre physique que ce soit un endroit pour s'asseoir, promener son enfant ou ses chiens (Figure 5.7). L'environnement physique doit être agréable et sécuritaire.	Ces activités résultent du temps passé à l'extérieur. Elle sont liés fortement à la présence en grand nombre des activités optionnelles) (Figure 5.7)

Nous précisons que ces catégories ont couvert l'ensemble des activités possibles et observables sur la rue Duluth. De plus, ces activités ne sont pas mutuellement exclusives. Dans le cas d'une personne assise buvant un café, nous l'avons comptabilisé deux fois dans les catégories «être assis» et «boire».

⁸⁷ Lors de nos observations, ce type d'activités a été difficile à observer de manière rigoureuse. Nos doutes concernant la fiabilité du nombre d'activités sociales recensées, nous obligent à ne pas les prendre en compte dans nos tableaux finaux. Dans la mesure où les activités sociales sont la résultante d'une forte quantité d'activités «optionnelles», l'estimation chiffrée de ces dernières nous indiquera approximativement si les conditions sont optimales pour que ces types d'activités sociales soient plus susceptibles de se produire.

Figure 5.4 Activités nécessaires sur la rue Duluth-Est



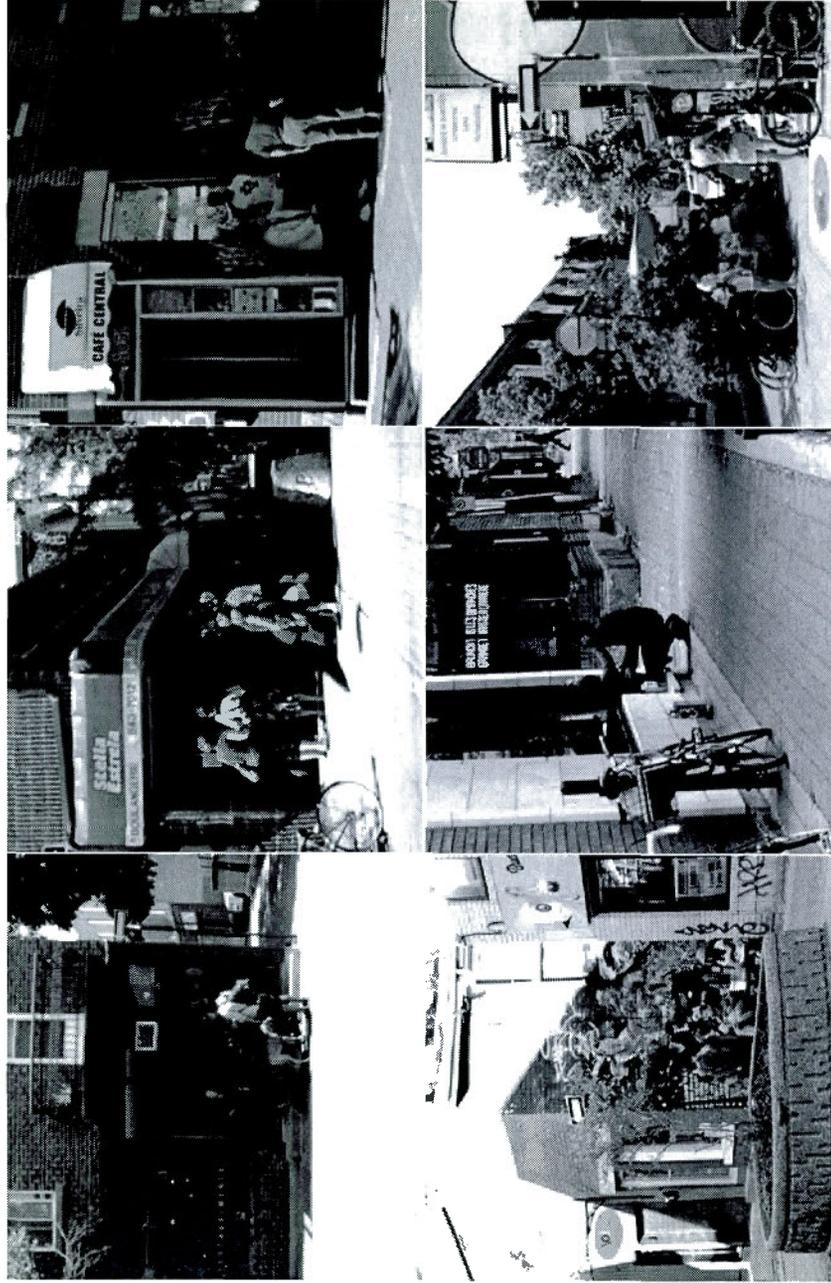
De gauche à droite : Attendre le bus ; marcher ; attendre quelqu'un / manger une glace ; transporter un matelas ; téléphoner

Figure 5.5 Activités optionnelles sur la rue Duluth-Est



De gauche à droite : S'asseoir pour manger ; faire un jogging ; s'asseoir et boire / promener son chien ; s'asseoir et téléphoner ; promener une poussette

Figure 5.6 Activités sociales sur la rue Duluth-Est



De gauche à droite : discuter ; se regrouper autour de la boulangerie Stella Estrela ou du café Central / se rassembler pour vendre de la limonade; se réconcilier ; discuter et prendre un bain de soleil en face du restaurant-café San José.

À partir des observations effectuées, le tableau 5.4, ci-dessous, localise le nombre total des activités observées ainsi que le pourcentage des activités nécessaires et optionnelles. D'une analyse globale du territoire d'étude, nous avons observé 48% d'activités nécessaires et 52% d'activités optionnelles. La pondération de ces résultats confirme que la qualité physique de l'environnement de la rue Duluth est suffisante pour produire les conditions extérieures favorables à des activités récréatives. Un palier de 60% des activités optionnelles apparaît. Aucun segments de parvient à le dépasser.

Tableau 5.4
Total des activités observées sur les quatre-vingt-seize plages d'observations en fonction des douze segments de la rue Duluth-Est

	St-Laurent						St-Denis				St-Hubert		Territoire d'étude
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Total des activités observées	375	360	387	337	288	285	272	216	369	346	284	312	3831
Activités nécessaires	192	170	194	163	159	121	130	117	195	157	125	128	1854
% des activités totales	51	47	50	48	55	42	48	54	54	45	44	41	48
Activités optionnelles	183	190	193	174	129	164	142	99	171	189	159	184	1977
% des activités totales	49	53	50	52	45	58	52	46	46	55	56	59	52

Les plus bas taux se localisent sur le segment 8. Comme nous l'avons évoqué, ce segment de «rue-canyon» ne présente aucun attrait pour la fréquentation des piétons. À l'opposé, le segment 12 présente les hauts niveaux d'activités optionnelles.

Conclusion

Aucune étude n'a analysé le partage modal de la rue Duluth-Est avant sa transformation en 1981. Néanmoins, nous n'avons pu comparer que la situation de 1983 avec celle de 2014. Nous observons une baisse de la part modale des piétons. Deux causes l'expliquent : la dégradation du cadre bâti et le déclin de la centralité festive de la rue. Cette baisse du nombre de piétons diminue les opportunités d'émersion d'usages sociaux variés de cet espace public. Bien qu'il ait été difficile de comptabiliser le nombre et la nature des activités sociales, nous avons pu discerner leur profil en recensant la part des activités nécessaires et

optionnelles. Leur comptabilisation indique que l'environnement physique ne crée pas les conditions suffisantes d'une présence prolongée des individus dans la rue à partir de laquelle émergeraient une somme d'activités sociales diversifiées. En somme, le glissement urbain a perdu en fluidité de 1983 à 2014.

Le glissement urbain	
Variable	Résultats
Déplacement	<ul style="list-style-type: none"> - En 1983, les données statistiques montrent que la marche devient le mode de déplacement dominant ; - Le type d'aménagement de la rue Duluth favorise une adhérence forte piétonnière. À l'inverse, l'adhérence automobile est médiocre ; - En 1983, les difficultés de stationnement automobile pour les résidents mettent en tension le territoire ; - En 2014, l'usure et la baisse de la centralité urbaine de Duluth ont diminué la part des piétons dans le partage modal et légèrement augmenté le taux d'automobiliste ; - L'invention des vignettes pour le stationnement résidentiel a résolu une partie du conflit né après le réaménagement ; - Les commerces se plaignent du peu de stationnements ; - Le déplacement cycliste a diversifié les modes de déplacement possible ; - Certains nouveaux modes de déplacement issus de la glisse urbaine ne peuvent pas circuler sur la rue Duluth ;
Activités	<ul style="list-style-type: none"> - Dès 1980, l'ouverture des restaurants suivie de l'aménagement de la rue, a favorisé l'apparition de la figure des touristes ou des dineurs banlieusards ; - L'originalité de l'aménagement piétonnier et les licences Apportez-Votre-Vin accordées aux restaurateurs, ont participé à constituer Duluth comme une centralité festive de Montréal ; - Dès 1981, les résidents se sont plaints des nuisances sonores et olfactives provenant des restaurateurs et de leurs clients ; - En 2014, nous avons observé quinze activités extérieures ; - Nos observations indiquent 48% d'activités nécessaires et 52% d'activités optionnelles. Le recensement des activités sociales par l'observation a été oblitéré ; - Aucun environnement physique et sensible des douze segments de la rue Duluth n'a dépassé les 60% d'activités optionnelles ; - Le segment 8 présentant le nombre le plus élevé d'automobilistes est celui où nos observations indiquent le moins d'activités extérieures.

CHAPITRE VI

L'EVOLUTION DU PAYSAGE URBAIN DE LA RUE DULUTH

Après avoir analysé la relation qu'entretenait l'environnement physique avec les activités humaines, ce chapitre entend explorer les liens qui unissent le citoyen à la rue Duluth-Est. Ont-ils évolué depuis la transformation de la rue Duluth ? En quoi le réaménagement a-t-il bouleversé le paysage urbain ? Présente-t-il une organisation cohérente à leurs yeux ? Le paysage d'une rue se constitue d'éléments des cadres bâtis réel et irréel. Pour répondre à ces questions, le chapitre suivant entend alors explorer la cohérence des éléments matériels du paysage puis la représentation que les citoyens en ont.

6.1 Fragments du paysage urbain au tournant des années 1980

Figure 6.1 Un saltimbanque de la rue Duluth.

Source : GRENIER, Jacques, photo extraite de PETROWSKI, Nathalie. (1979, 2 mai). Duluth insolite. *Le Devoir*.



Trente ans après les travaux, il n'est pas aisé de le paysage urbain passé. Les façades ont évolué et les représentations se sont modifiées à travers le temps. L'exercice de la reconstitution - avant et après le réaménagement - s'articule autour de fragments épars que nous avons tenté de rassembler le plus précautionneusement possible. Trois sources ont été utiles : les photographies, les archives des articles de presse et la récolte actuelle de témoignages (entrevues et questionnaires). Ces fragments révèlent une situation qui régnait dans plusieurs quartiers centraux des métropoles nord-américaines à partir des années 1960. Ces quartiers ont subi un changement social et urbain généralisé sous les effets de différents types de réaménagement qui ont motivé le déclin d'un mode de production et d'habiter (Ghorra-Gobin, 2003). Plusieurs témoignages relatent la transformation de la vie urbaine sur Duluth.

«En haut, Reynald Bouchard habitait. Ici, il y avait pleins de jongleurs, des gens sur des monocycles, des performances, des pièces de théâtre.» (Entrevue 5, Annexes)

«Il est certain qu'il y avait plus de vie avant. Je me souviens des fêtes de rues. Elles étaient très importantes. C'était un défi pour la mairie sur les responsabilités. Il y avait plus d'initiatives citoyennes aussi ou des « drôleries ». Une anecdote qui me vient à l'esprit. C'est la fois où ils avaient mis un zodiaque dans la rue. Il était rempli d'eau et les enfants venaient y plonger dedans. Ca faisait de l'animation.» (Entrevue 1, Annexes)

«La réfection de la rue Duluth, ça a tué quelques commerçants. Toutefois, lors de grosses pluies quelques temps après, certains habitants pas loin de la rue étaient complètement inondés dans leur sous-sol. Vraiment très

proche. Ici, il n'y a pas eu de reflux grâce aux travaux. À l'époque, je vendais des tentes. Elles étaient toutes colorées et je les avais accrochés à côté de mes lumières sur la façade. C'était joli ! Les gens appréciaient. Aujourd'hui, on ne le fait plus parce que c'est plus l'esprit. À cause des restaurants, l'argent prime. Les « kids » ont d'ailleurs été obligés de déménager.» (Entrevue 1, Annexes)

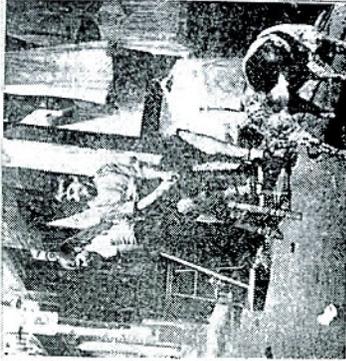
«J'ai découvert la rue Duluth, il y a bien longtemps. J'ai découvert là, ma première friperie. La rue était réservée à des marginaux. Les trottoirs étaient brisés. Les boutiques vieillies. C'était authentique et original. Aujourd'hui, les mots qui m'évoquent Duluth sont : à pied, touristique, restaurant, vieille rue et terrasses.» (Homme, fréquentant la rue Duluth depuis 36 ans)

Avant le réaménagement, la rue Duluth n'était pas uniquement un lieu résidentiel, elle concentrait des unités productives qui façonnent une façon d'habiter la rue avec ses excentricités. Au tournant des années 1980, la transformation de la rue s'inscrit dans un contexte de politiques métropolitaines favorable au retour en ville des classes moyennes et supérieures de la périphérie montréalaise. Une gentrification de consommation ou de fréquentation commence à transformer ces modes d'habiter. Elle précède une gentrification résidentielle qui conduit au déménagement des «kids» comme le souligne l'entrevue 1, à savoir les populations jeunes les plus démunies. À mesure que l'environnement physique et les façons d'habiter le lieu se transforment, les représentations citadines de la rue évoluent.

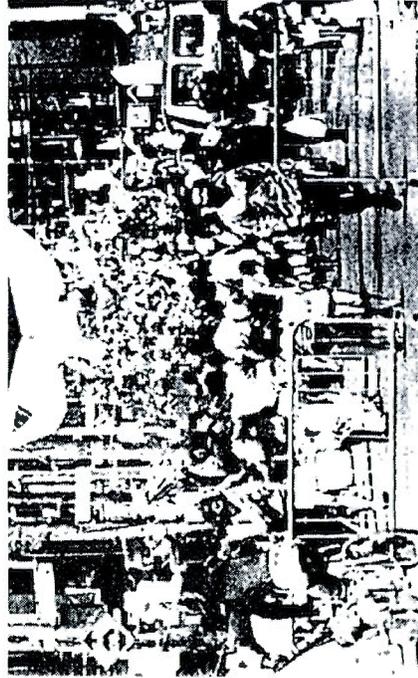
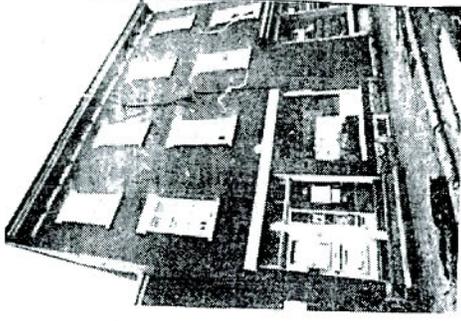
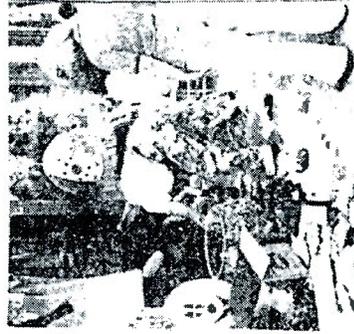
Les figures suivantes présentent l'évolution physique du paysage urbain de la rue Duluth-Est jusqu'à la fin des travaux d'aménagement en 1982. Nous pouvons observer clairement les résultats de la volonté d'embellissement de la rue par le pavage et l'installation d'un mobilier urbain attrayant. Toutefois, il semble que les interactions entre la sphère privée des boutiques et la sphère publique du trottoir aient diminué ou changé de nature. Les files d'attente ont remplacé progressivement les magasins ouverts sur la rue. Cependant, nous n'avons pas suffisamment de preuves pour qualifier l'activité des rez-de-chaussée ainsi que des façades à l'exception des témoignages recueillis et les photographies ci-dessous.

Figure 6.2 Photographies de la rue Duluth (1977 -1979)

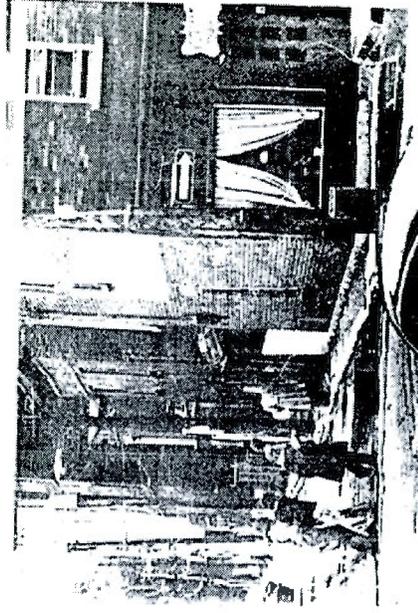
Source : Auteur illisible, photo extraite de MOISSAN, Stéphane. (1977, 5 mai). La ville se donne une âme nouvelle. La Presse.



Source : LECLERC, Michel, photo extraite de INCONNU. (1978, 29 mai). L'avenue Duluth renaît. Montréal-matin.



Source : GAUTHIER, Richard, photo extraite de GAUTHIER, Richard. (1979, 20 mai). Spring festival. Sunday Express

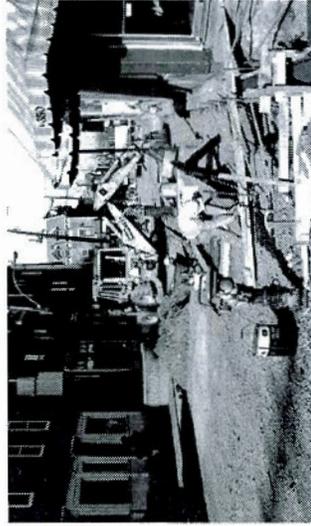


Source des deux photos de gauche ; GRENIER, Jacques, photo extraite de PETROWSKI, Nathalie. (1979, 2 mai). Duluth insolite. *Le Devoir*.

Figure 6.3 Photographies des travaux et du réaménagement (1982)

350 av. Duluth-Est

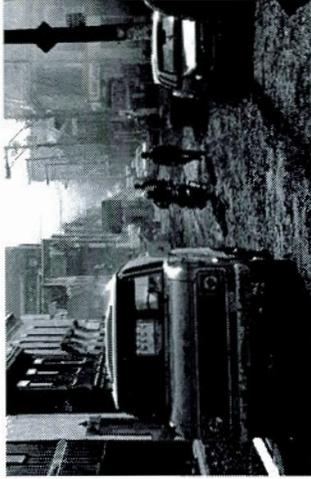
Source : Archives de la Ville de



Réfection de la rue Duluth - 1982 -

Source : Archives de la Ville de Montréal,

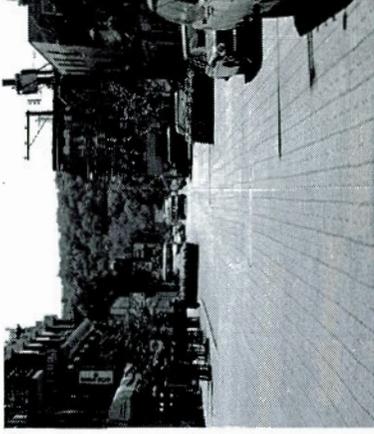
VM94, EM - 1448-5



L'avenue Duluth, été 1983 -

Source : Archives, VM94, EM -

1491 - 149



Intersection des avenues Duluth et Henri-Julien,

1983

Source : Archives de la Ville de Montréal, VM94,

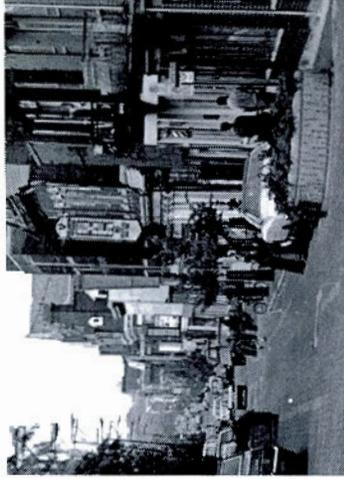
EM - 1491 - 152



Intersection des avenues Duluth et Coloniale,

1983 -

Source : Archives de la Ville de Montréal.

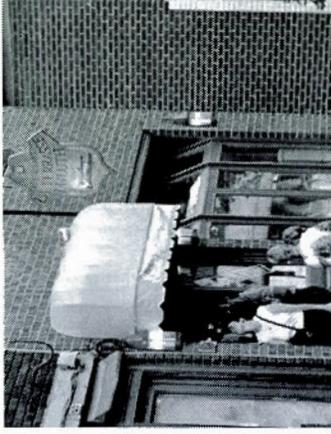


Intersection des avenues Duluth et

Coloniale, 1983

Source : Archives de la Ville de Montréal,

VM94, EM - 1491 - 247



6.2 Paysage urbain de la rue Duluth en 2014

6.2.1 Façades et rez-de-chaussée

Le paysage est une vision partielle et subjective de la réalité. Il est perçu et vécu. Dans une rue, la perception est fonction du parcours et de la position de l'observateur (Allain, 2004). Toutes ces conditions produisent des tableaux urbains correspondant à une combinaison d'éléments extérieurs (climat, luminosité, végétation, etc.) et des éléments de « culturalité » (parement, toiture, ornements, textures, etc.). Les façades d'une rue rassemblent le plus d'éléments physiques percevables. La façade est l'expression de deux couples opposés : le dedans (expression de l'habitat intérieur) et le dehors (figure de la forme urbaine) ; le haut (construction ciel) et le bas (construction terre). C'est pourquoi elles sont les objets privilégiés de l'étude du paysage d'une rue. La double façade urbaine de la Duluth-Est présente un gabarit relativement homogène à l'exception de trois édifices. La largeur de la rue est approximativement de douze mètres sur une longueur de 750 mètres entre le boulevard Saint-Laurent et la rue Saint-Hubert. La hauteur des édifices varie d'un étage à trois étages. Pour qualifier la qualité des façades le long de Duluth, nous avons utilisé une grille d'analyse des rez-de-chaussée qui prend en compte le rythme, la diversité architecturale, les transitions publiques-privées et l'animation de la façade urbaine. Le détail de l'analyse de l'ensemble des façades se trouve dans l'annexe A. Le tableau 6.1, ci-dessous, présente les résultats de cette analyse.

Tableau 6.1
Types, nombres et pourcentages des façades de la rue Duluth-Est du
boulevard Saint-Laurent à la rue Saint-Hubert

Façades	Caractéristiques	Couleur	Résultat
Actives	Unités étroites garnies de nombreuses portes		2,5
	Grande diversité des fonctions Absence de façades aveugles, rareté des façades passives Reliefs très diversifiés et riches en détails Façades disposées selon un axe vertical Matériaux de bonne qualité		10,5%
Attractives	Unités relativement étroites		4
	Diversité des fonctions acceptable Rareté des façades aveugles ou passives Reliefs diversifiés et riches en détails		16,5%
Mixtes	Combinaison d'unités larges et étroites		7
	Faibles diversité des fonctions Présence de quelques façades aveugles ou passives Reliefs peu diversifiés Détails rares		29%
Ennuyeuses	Unités larges		6
	Quasi-uniformité des fonctions Grand nombre de façades aveugles ou dénuées d'intérêt Détails rares ou absents		25%
Inactives	Unités larges et parfois dépourvues de porte		4,5
	Uniformité apparente des fonctions Façades aveugles ou passives Façades uniformes et dépourvues de détails		19%

Source : Jérémy DIAZ d'après la grille d'analyse de GEHL, Jan, 2010, p.253

Au total, plus d'un quart des façades (27%) présentent des qualités suffisantes à une animation urbaine de l'espace public. Bien que n'ayant pas pu réaliser une analyse identique aux façades avant la transformation, nous observons que le réaménagement n'a pas eu comme effet de produire les conditions dans le paysage urbaine d'une animation urbaine durable. Près d'une façade sur deux (44%) des possèdent des caractéristiques défavorables à une présence humaine prolongée dans l'espace public. Ces données corroborent et démontrent l'influence du cadre physique sur le faible taux d'activités optionnelles présentés dans le chapitre 5. Toutefois comme nous l'avons écrit, l'environnement physique ne dicte pas les comportements sociaux. Il n'est en mesure que de conditions favorables à leur

développement. Cette influence se traduit au travers de valeurs et de représentations qui fléchissent le comportement social d'une personne dans l'espace public. Pour conséquent, nous avons pris en compte les perceptions des résidents et visiteurs de la rue Duluth pour parfaire notre mesure du paysage urbain.

6.2.2 Représentations spatiales et imaginaire collectif

À partir des éléments dessinés des vingt-cartes mentales, nous avons recensés quatorze éléments reproduits plus de trois fois.

Tableau 6.2
Éléments dessinés dans les cartes mentales⁸⁸

Éléments dessinés 15 à 10 fois		Éléments dessinés 9 à 6 fois		Éléments dessinés 5 à 3 fois	
Arbres	13	Hommes	9	Bacs (de béton)	5
Façades détaillées	12	Trottoirs	9	St-Denis	5
Pavé	10	Terrasses	7	Boul. St-Laurent	4
		Duluth	6	Bar	3
		Restaurants	6	Cycliste	3
				Automobile stationnée	3

En complément, nous avons relevé les occurrences des améliorations ou transformations souhaitées par les soixante-trois répondants à notre questionnaire. Ce supplément nous permet de saisir les éléments perçus positivement et négativement de la rue Duluth.

⁸⁸ Douze cartes mentales sont représentées dans la sous-partie suivante (8.2.3)

Tableau 6.3
Éléments cités dans les questionnaires

Éléments cités trois fois et plus	
Réparer la chaussée pavée et les trottoirs	14
Rendre la rue piétonne	11
Manque de stationnements	9
Organiser des festivités, des événements artistiques, de l'art de rue	9
Rénover la façade des bâtiments, réintroduire des détails architecturaux	8
Verdir, prendre soin de la végétation existante	7
Diversifier l'offre des commerces et des restaurants	7
Enlever les graffitis	6
Améliorer l'éclairage du soir	6
Installer davantage de bancs	5
Entretenir et nettoyer la rue	4
Élargir les trottoirs	3
Ne rien changer	3

Les personnes interrogées pointent d'une part l'entretien et le manque de soin et, d'autre part, la qualité de la construction et des matériaux. Les photographies l'illustrent. Ces résultats semblent indiquer que la conception urbaine de la rue n'est pas de qualité. Il est question à la fois de la fabrication, de la finition et des matériaux utilisés qui n'incitent pas à une tradition de soin et de bonne tenue de la rue. Or, ces critères font la différence pour devenir une «bonne rue» (A.Jacobs, 1993). Le constat de l'état actuel de la rue nous incline à penser que l'utilisation des matériaux a été inadéquate et qu'il y a eu un manque d'implication dans la finition. Cet ensemble de fait donne une impression de délaissement à la majorité des répondants. Or, ces mêmes répondants⁸⁹ attribuent une excellente note à la rue Duluth lorsque nous leur posons la question : «est-elle une rue où il fait bon

⁸⁹ Le profil des répondants est détaillé ci-dessous dans la sous-partie «La rue Duluth dans l'imaginaire collectif».

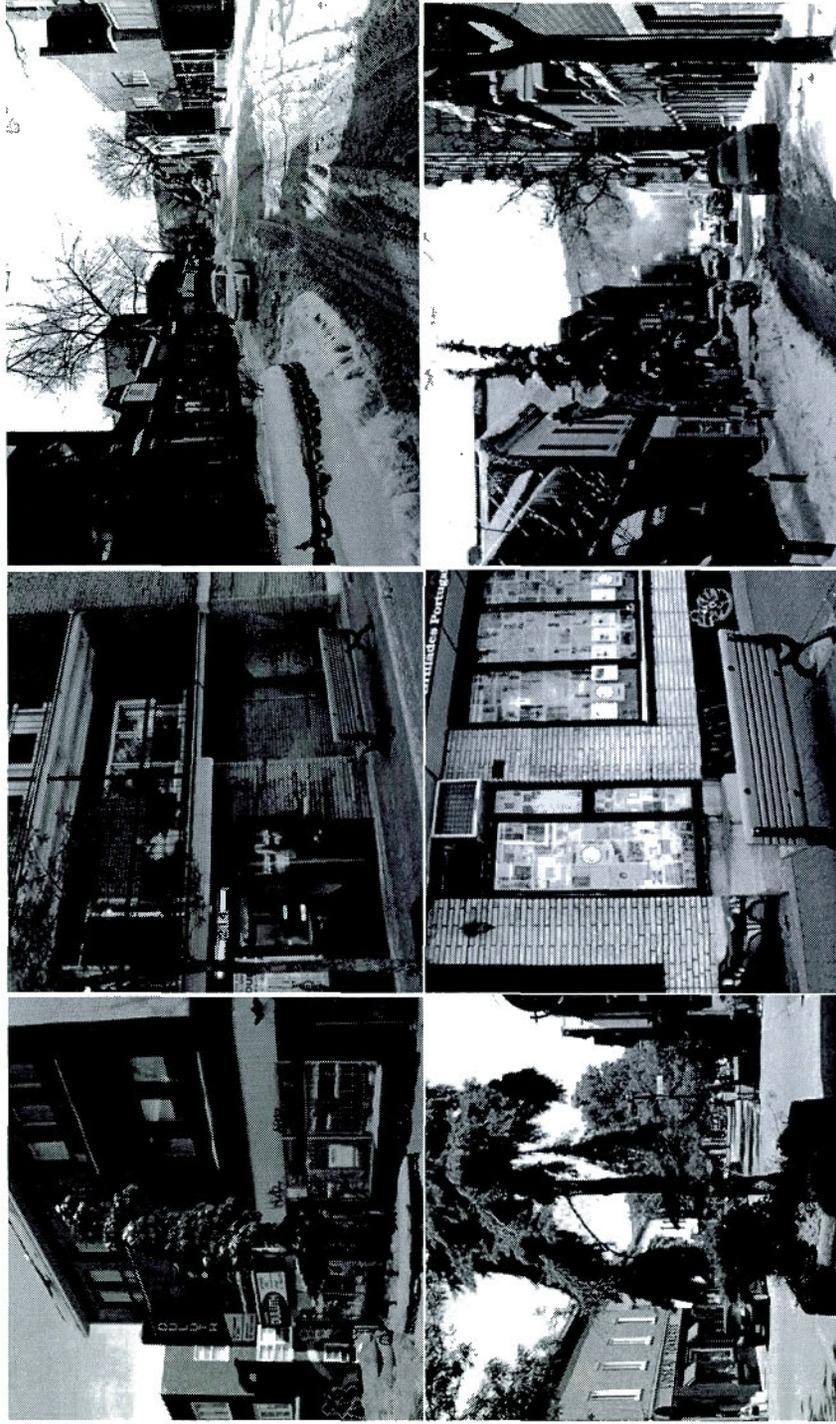
vivre ?». En effet, les trente-trois répondants ont attribué une note de 8,2 sur 10. La note monte à 8,6 lorsqu'on isole les résidents. Les notes élevées indiquent que la rue Duluth est un espace apprécié bien qu'ils soient critiques sur la qualité de son environnement bâti.

Figure 6.4 Le mauvais état du pavé, les nombreux graffitis et les sacs poubelles à l'air libre



Source : Clichés de l'auteur (avril 2014 – janvier 2015)

Figure 6.5 L'état des arbres, le positionnement des bancs et le déneigement



Source : Clichés de l'auteur (avril 2014 – janvier 2015)

6.2.3 Imaginaire collectif et représentations spatiales de la rue Duluth

Pour approfondir cette impression générale d'une rue où il fait bon vivre, nous avons recensé les éléments identitaires assignés à la rue Duluth dans les questionnaires de soixante-trois répondants afin de circonscrire l'imaginaire collectif de cet espace.

Profil des répondants

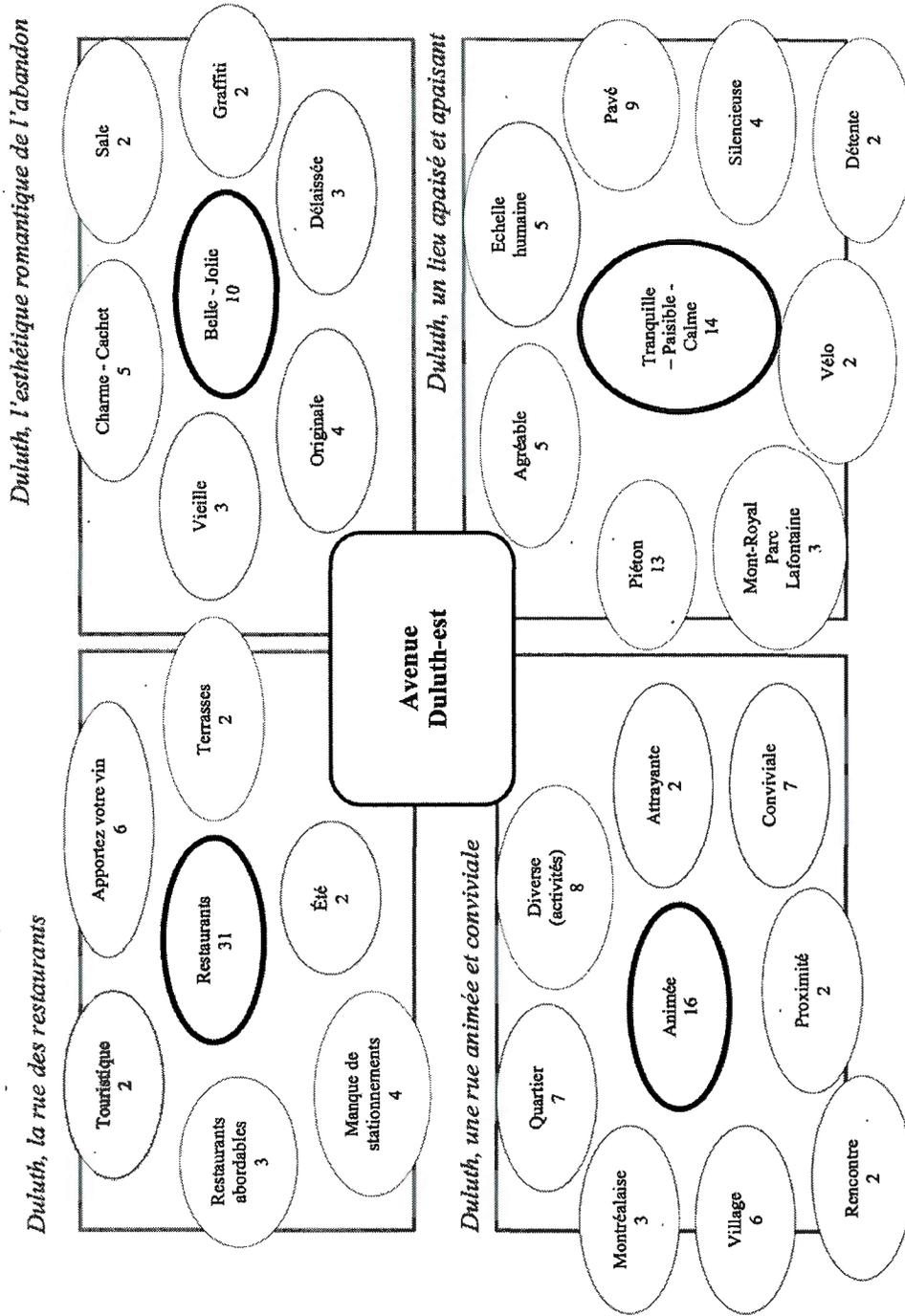
Âge		Scolarité		Revenu	
< 20	1	Aucun diplôme	1	0 - 15000	15
20 - 30	27	Diplôme d'études secondaires	2	15000 - 35000	10
30 - 40	16	Certificat ou diplôme d'une école de métier	0	35000 - 50000	8
40 - 50	4	Certificat ou diplôme d'un collège ou cégep	2	50000 - 75000	20
50 <	8	Certificat universitaire inférieur au baccalauréat	7	75000 <	7
		Baccalauréat	25		
		Diplôme universitaire supérieur au baccalauréat	20		
Répondants	89%	Répondants	91%	Répondants	95%

Parmi les 63 répondants	
Résidents	20
%	32%
Travailleurs	15
%	24%

Le schéma suivant dénombre les termes et les occurrences évoquant la rue. À partir des résultats, nous avons distingué quatre évocations centrales de l'identité de la rue Duluth :

1. L'évocation des restaurants et des problèmes d'accessibilité par automobile
2. L'évocation d'un charme désuet qui tend à se dégrader
3. L'évocation d'un esprit convivial de quartier
4. L'évocation d'une rue agréable à traverser

Figure 6.6 Termes et occurrences évoquant la rue Duluth d'après soixante-trois répondants du 1^{er} avril 2014 au 31 janvier 2015



Ces premiers résultats dessinent une image collective concordante à l'ensemble des individus. Pour parfaire cette image, la récolte de cartes mentales nous informe sur la manière dont les individus interrogés se représentent spatialement un territoire : la structuration de l'espace, les lieux fréquentés et la toponymie utilisée. Par ce biais, nous voulons évaluer la lisibilité de la rue Duluth en cartographiant les éléments capables de structurer l'espace mental. «La carte mentale est une représentation de l'espace vécu, perçu voire rêvé ou imaginé de chaque individu» (Fournand, 2003, p.538) Dans le cadre de notre étude, nous avons mis en évidence trois typologies permettant de classer les vingt-cinq cartes réalisées d'après la méthode utilisée par Pierre-Marie Chapon (2010) :

- 1) Caractéristiques d'un environnement non connu : peu d'espace sur la feuille, structures appauvries, peu d'informations, absence de repères.
- 2) Caractéristiques d'un environnement connu mais non maîtrisé : trajets de déplacements symbolisés par des traits courts et sans destination, aucune hiérarchisation des axes, peu d'allusions.
- 3) Caractéristiques d'un environnement connu et maîtrisé : ouverture vers l'extérieur et riche d'information, parfaitement compréhensible, distinction et hiérarchisation des trajets, détails des édifices, limites du territoire.

Avant toute interprétation, nous devons faire la critique de la représentativité de l'échantillon final. Parmi les vingt-cinq répondants, seulement deux personnes résidaient sur la rue Duluth. Ce peu de représentativité s'explique par les difficultés observées durant le mode de collecte. Peu de résidents ont rapporté les cartes mentales aux points indiqués (deux cafés sur la rue Duluth). La majorité des cartes mentales a été dessinée sur la rue ou à l'extérieur du terrain d'étude. Ce fait explique le poids du nombre de visiteurs dans l'échantillon. Toutefois, cinq travailleurs permanents ont répondu à l'exercice. Par conséquent, sur les vingt-cinq cartes, sept vivent quotidiennement sur le terrain d'étude.

Tableau 6.4
Typologie et échelle des cartes mentales

Connaissance et maîtrise de l'environnement urbain	Résident	Travailleur	Visiteur	Total
<i>Environnement non connu</i>	0	2	7	9
<i>Environnement connu mais non maîtrisé</i>	2	1	11	14
<i>Environnement connu et maîtrisé</i>	0	2	0	2
				25

Échelle choisie	Résident	Travailleur	Visiteur	Total
<i>Petite échelle (toute la rue Duluth)</i>		1	1	2
<i>Moyenne échelle (trois - quatre segments de la rue Duluth)</i>	1	1	2	4
<i>Grande échelle (un segment de la rue Duluth)</i>	1	2	5	8
<i>Très grande échelle (un ou deux bâtiments)</i>		1	10	11
				25

Les résultats indiquent qu'un tiers des personnes interrogées ne connaît pas l'environnement de la rue Duluth tandis que seulement deux personnes le maîtrisent. Nous avons observé une différence de connaissance plus aiguë concernant le segment de Duluth allant de la rue Saint-Denis à la rue Saint-Hubert. Ce point s'explique par le profil des répondants et le fait que les restaurants présents dans cette zone jouent le rôle de marqueurs territoriaux. Peu de toponymes ont été utilisés à l'exception de la rue Saint-Denis, du boulevard Saint-Laurent et de la rue Saint-Hubert cités quatre et cinq fois. Sur les vingt-cinq dessins, un seul a représenté les parcs Mont-Royal et Lafontaine. Les grandes échelles ont été privilégiées ce qui indique une méconnaissance et une illisibilité globale de la rue Duluth.

Conclusion

Le réaménagement de la rue Duluth-Est en espace partagée a modifié les représentations citadines du lieu. Alors que la transformation de l'environnement physique de la rue n'a pas forcément favorisé une interactivité croissante entre les passants et le rez-de-chaussée comme le démontre l'étude de l'attractivité des façades, la rue Duluth reste dans les représentations des citadins interrogés le lieu

des festivités et des restaurants animés. Il y a donc eu une évolution de l'identité du lieu. Après 1981 et l'arrivée des restaurateurs grecs, la rue Duluth n'est plus le village «bohème» structuré autour d'une communauté d'artistes et d'artisans. Toutefois, cette identité «festive» a pali comme l'a démontré les questionnaires et la faible maîtrise du lieu. La lisibilité de Duluth n'est pas claire dans la mesure où elle est aussi identifiée comme une rue paisible où il fait bon vivre. Ce point révèle deux choses. D'une part, elle témoigne le fait que certains segments de rues gardent un dynamisme commercial plus important que d'autres. C'est pourquoi la portion de rue de Saint-Denis à Saint-Hubert est surreprésentée dans les cartes mentales. D'autre part, elle témoigne la volonté de dissimuler le déclin de la Duluth par les résidents qui mettent alors en avant sa tranquillité (alors qu'ils sont les plus critiques vis-à-vis de l'état physique de la rue et des difficultés à ranimer la rue.

Récapitulatif du chapitre 8

Le paysage urbain Variable	Résultats
Façades	<ul style="list-style-type: none"> - Avant le réaménagement, les quelques témoignages indiquent un état de délabrement avancé de la rue ; - Malgré cet état, les artisans et les jeunes arrivants ont essayé d'embellir la rue (fresques murales, rez-de-chaussée coloré, installations improvisées de bancs, parasols et terrain de pétanque) ; - En 1983, les photographies de l'aménagement terminé indiquent l'apparition d'autre autre type d'embellissement, bac à fleurs, arbres conifères, pavé ; - Les terrasses des grands restaurants concentrent l'animation à l'intérieur au détriment de la vie urbaine extérieure ; - En 2014, nous avons réalisé une typologie des façades de la rue Duluth par segment. Sur les 24 façades, 10,5% sont actives ; 16,5% accueillantes, 29% mixtes, 25% ennuyeuses et 19% inactives ;
Représentation	<ul style="list-style-type: none"> - De 1976 à 1980, la rue Duluth est un village dans la ville, fêtes de rues, animations d'artistes et d'artisans. Fort sentiment d'appartenance - Dès 1980, la rue Duluth devient la rue des restaurants grecs. - Les occurrences évoquant Duluth nous ont permis d'en extraire quatre dimensions : la rue des restaurants, une rue animée et conviviale, un lieu apaisé et apaisant et une rue à l'esthétique romantique de l'abandon. - Seulement deux personnes interrogées sur vingt-cinq ont réalisé une carte mentale indiquant une connaissance et une maîtrise de la rue Duluth ; - La faible part du nombre de façades ayant une qualité sensible afin d'organiser et de structurer l'espace, explique probablement la méconnaissance et la non-maîtrise de la rue Duluth par les répondeurs.

CHAPITRE VII

FORME URBAINE, APPROPRIATION ET VALORISATION

Les chapitres 4, 5 et 6 ont démontré que la modification de la forme urbaine de la rue Duluth-Est a bouleversé triplement les modalités d'appropriation de l'espace. Ce dernier chapitre vise à discuter de l'évolution de ces formes d'appropriation en lien avec le processus de valorisation du lieu. L'interprétation des résultats compilés nous permettra alors de répondre à notre problématique de recherche sur les effets concrets d'un réaménagement d'une rue montréalaise en espace partagée en regard des retombées théoriques du modèle. Pour ce faire, une première partie effectue un retour sur le questionnement de recherche avant d'analyser les causes et les conséquences de la transformation de la rue Duluth. Une troisième partie évaluera alors la qualité esthétique, la convivialité et l'urbanité de la rue Duluth depuis sa transformation en 1981.

7.1 Retour sur le questionnement de recherche

7.1.1 Retour sur la revue de la littérature

La revue de la littérature visait à révéler la place de la rue dans la réalité urbaine. Son appréhension sous le couvert de la forme nous a évité d'en rester à l'évidence de sa présence pour percevoir les mécanismes de l'économie urbaine dans sa forme et son fonctionnement. À la lumière de ces informations théoriques, nous constatons que le *retour à la rue* comme mode de production de nouveaux territoires urbains englobe quatre approches :

1. Il exprime **une réaction**, un acte de réponse à la domination intellectuelle dans la fabrique de la ville. Le retour de la rue est le reflux de l'urbanisme moderne qui avait fait de l'élimination de la rue, un symbole du changement dans les années 1960. Il s'inscrit dans une tradition urbanistique culturaliste et conservatrice.
2. Il exprime **une création**, une cassure et un changement. De nouveaux modèles de rue émergent comme les *woonerven* ou les *livable streets*. La rue est imitée, pastichée, voire parodiée.
3. Il exprime **une répétition**, un renouvellement immédiat de l'action. Malgré la cassure, certaines réalisations s'opèrent sur une même logique de spécialisation fonctionnelle de la rue. C'est la permanence de logiques fonctionnalistes métamorphosées.
4. Il exprime **l'acte de revenir** d'un type d'acteur c'est-à-dire le retour sur les lieux après une courte absence. C'est le retour des couches moyennes dans les quartiers centraux qu'ils avaient fui, quelques décennies auparavant, pour s'établir en banlieue.

L'aménagement de la rue Duluth-Est ne s'y soustrait pas. L'exploration des modalités de sa transformation dans le cadre du Programme de Revitalisation des Artères Commerciales indique une préoccupation esthétique visant à un produire un environnement favorable à la déambulation et aux relations interpersonnelles. Pour le produire, l'entreprise mandatée a construit un espace qui présente un grand nombre de caractéristiques communes aux rues partagées actuelles bien que

des différences théoriques apparaissent. À Montréal, ce pastiche original de la rue a encouragé la multiplication des restaurants. Elle s'est spécialisée dans l'économie festive supportée par une migration favorable du retour à la ville des classes moyennes et aisées.

7.1.2 Retour sur la problématique initiale

Notre problématique visait à explorer les modalités de la valorisation de l'espace public qu'est la rue Duluth par un traitement urbanistique et morphologique similaire au concept de l'espace partagé. En effet, pour répondre au problème du mal-être des habitants dans la ville, la rue partagée est censée être une solution pragmatique pour encourager les populations à revenir dans les villes, à recréer de la convivialité, du bien-être social, à participer à la qualité de leur environnement immédiat en colmatant la froide rationalité urbaine du fonctionnalisme. Théoriquement, la rue partagée vise à :

- Proposer plus d'espaces pour les piétons et réduire le risque/la place des automobiles ;
- Créer un environnement convivial, animé et amical et encourager les interactions sociales
- Améliorer la qualité esthétique de l'espace

Au travers d'une étude de cas, nous nous sommes donc interrogés sur les modalités de la transformation de l'avenue Duluth-Est et nous avons proposé de porter un regard sur ses effets en regard des a priori théoriques que le modèle de la rue partagée est censé prodiguer.

7.2 Causes et conséquences de la transformation de la rue Duluth

7.2.1 Changement de main

En ce début du XXI^e siècle, le recours systématique à la réglementation et la planification comme mode de production urbaine crée l'illusion selon laquelle la ville est l'œuvre de nos seuls contemporains : celle de la puissance productive du capital et de l'industrie, des élites administratives ou des dessins d'architectes créatifs. Cette tendance accentue la crise actuelle des modes de production de la ville qui nous encourage à poser un regard rétrospectif sur l'élaboration de la ville en général et de la rue Duluth en particulier. L'expérience millénaire du développement urbain nous révèle deux tempos cycliques (Gourdon, 2001, p.117) : la phase de régulations et de limites et celle des débordements. Cette progression bipartite a formé la structure territoriale de l'actuel Plateau-Mont-Royal et la constitution de la rue Duluth, anciennement nommée rue Saint-Jean-Baptiste de 1834 à 1890.

La réalisation du Programme RAC marque une phase de régulation dans l'histoire urbaine de Duluth au tournant de l'année 1981. Avant la réfection, nous avons observé une période de débordement marquée par des initiatives personnelles hors de tout cadre planificateur : les étudiants réalisent des peintures murales, les artisans ont pignon sur rue, d'autres rénovent d'anciennes bâtisses et les aînés se rassemblent sur la « place du soleil », lieu informellement où l'on peut s'étendre sur le gazon, s'asseoir sur des bancs à l'abri des parasols et jouer à la pétanque. Les photographies de 1977 à 1979, extraites des articles de presse, nous montrent une rue abîmée, mais animée (rez-de-chaussée ouverts, fêtes de quartiers, restaurants coopératifs, enfants dehors). À l'opposé, la réfection ouvre une phase de régulation et de limites aux initiatives locales des habitants sur

l'environnement physique. La Ville de Montréal alloue plus de deux millions de dollars à la transformation du lieu tandis que des investissements massifs de capitaux privés des restaurateurs renforcent les dimensions commerciale et festive de la rue par l'achat d'ateliers, de boutiques et de logements. Parmi les nouveaux embellissements de la rue, le pavage devient le repère physique et symbolique de Duluth jusqu'à nos jours.

7.2.2 À flux tendu

Plantation d'arbre, installation de mobilier urbain, bacs à fleurs, système d'éclairage, pavage, réduction de la chaussée et élimination partielle de la délimitation trottoir-chaussée, la transformation spatiale vise un nouveau partage modal et social de Duluth. À plus de 80% si l'on considère les usagers des transports communs comme des marcheurs, le piéton domine les autres flux. Dès 1981, cette prééminence nouvelle brise les habitudes de déplacements des résidents locaux. Les contestations des résidents à propos de la réduction du nombre de stationnements, incarnent une réaction à une autre forme de dépossession de l'usage de la rue Duluth. Le stationnement automobile comme l'acte de s'asseoir sur un banc, figurent des marquages de présence sur l'espace-rue. De 1979 à 1984, sept articles de presse nous aident à identifier les quatre étapes de ce basculement^{90,91,92,93,94,95} : (1) la forte diminution du nombre de places de stationnement après la réfection de la rue ; (2) l'alliance de la Ville de Montréal et des commerçants pour l'implantation de parcomètres afin de

⁹⁰ DUHAMEL, Alain. (1979, 11 octobre). La ville donne raison aux commerçants consultés. Des parcomètres dans 17 rues commerciales de Montréal. *Le Devoir*.

⁹¹ DORE, Marc. (1979, 11 octobre). Des parcomètres pour 18 rues commerciales. *La Presse*.

⁹² PILON, Gilles. (1982, 6 avril). Les résidents de la rue Duluth se plaignent de n'être pas consultés. *Le Journal de Montréal*.

⁹³ INCONNU. (1983, 4 octobre). Parking ban on Duluth St. Stirs uproar. *The Gazette*.

⁹⁴ PILON, Gilles. (1983, 18 octobre). Mécontentement rue Duluth. *Le journal de Montréal*.

⁹⁵ MORIN, Eloise. (1983, 19 octobre). Green Onions make Duluth residents cry. *The Gazette*.

rentabiliser et d'accélérer le temps passé sur les espaces de stationnement ; (3) l'absence de prise en compte des besoins des résidents locaux obligés de déplacer deux fois par jour leurs automobiles ; (4) les innovations administratives et juridiques pour régler les conflits : le stationnement réservé aux petites voitures, les contrôles réguliers ou les vignettes résidentielles. Si la question du stationnement résidentiel a été résolue, ce sont actuellement les commerçants et les clients qui se plaignent aujourd'hui de l'insuffisance du nombre de places disponibles d'après nos observations. La nouvelle forme du bâti couplée avec le dispositif légal, favorise le seul glissement piétonnier. À la fin des travaux, la rue tend vers la piétonnisation sans véritablement l'atteindre contrairement à la rue Prince-Arthur, comme plus haut degré de rejet des autres formes de déplacement motorisé. Toutefois, cette hégémonie incomplète met en tension le territoire dans la mesure où elle impose un mode de déplacement en étouffant les autres. Le piéton devient la figure dominante ; la recherche d'un restaurant et l'achat d'une bouteille de vin, la pratique sociale. Asphyxiées, les autres pratiques sociales qui fondaient d'autres modalités d'appropriation de l'espace-rue, coexistent difficilement. Elles sont progressivement évacuées du territoire qui n'offre plus les conditions suffisantes à leur déploiement.

7.2.3 La fête ! Oui, mais laquelle ? De Duluthville à Greek town

Si « l'usage éminent de la ville, c'est-à-dire des rues et des places, des édifices et des monuments, c'est la Fête » (Lefèbvre, 1967, p.2), Duluth met successivement en regard deux visions opposées. L'une, antérieure au programme RAC, est une commémoration politisée autour de la réjouissance collective et de la célébration de ceux qui ont participé au renouveau de la rue. L'autre, postérieur au programme RAC, prolonge cette renaissance par la mise en commercialisation du lieu. Ce phénomène résulte d'une combinaison d'éléments (urbanistiques,

économiques, démographiques et sociaux) dont l'innovation du concept Apportez-Votre-Vin fait jaillir l'étincelle qui constitue Duluth comme un haut lieu «branché».

De 1976 à 1979, les articles de presse identifient la rue Duluth comme «le village dans la ville avec un petit côté rétro», «Duluthville», «pas une rue pour les snobs» ou encore le «petit village». L'organisation des festivités Renaissance Duluth durant les années 1978 et 1979, manifeste les liens sociaux entre les individus et la conscience d'appartenir à un territoire commun dans l'ensemble plus grand qu'est la ville. Ce lien affectif au territoire a été renforcé par l'adversité que représentait la Ville de Montréal durant l'organisation informelle de fêtes au printemps.

En 1980, la baisse du nombre de logements et l'augmentation des locaux vacants présagent la mutation de la rue-faubourg tandis que l'ouverture d'une vingtaine de restaurants grecs marque le début de la conversion. La transition d'un sentiment de village des habitants de la rue Duluth au «*Greek town*»⁹⁶s'explique démographiquement par un indicateur significatif. Nous avons relevé la chute du nombre de personnes par ménage entre 1971 (3,0) et 1981 (2,1). De plus, les taux de diplomation dans les années 1970 indiquent une égale distribution de stratification. Que traduisent ces indicateurs ? Dans les années 1970, Duluth est un espace urbain dont la structure dominante est encore familiale et dont les individus présentent une certaine homogénéité sociale et culturelle. Historiquement, le village est une constitution spatiale d'un ensemble de familles. Par conséquent, ce territoire présentait toutes les conditions de proximité spatiale et «de proximité de goûts et de pratiques communes» (Lévy, 2003, p.759) pour faire émerger une identité locale forte. Si un village ou un quartier suppose une

⁹⁶ MASSE, Denis. (1982, 1 septembre). Le « Greek Town » de Montréal ne s'érige pas sans difficultés pour les pionniers. La Presse.

homogénéité paysagère, elle résulte dans notre cas, de la solidarité des artisans-résidents qui ont reconstruit des bâtisses, organisé des événements festifs et rénové les façades⁹⁷. La proximité sociale des individus a transpiré une homogénéité paysagère dans la production de l'espace. De 1979 à 1985, la rue Duluth voit l'apparition, l'action et l'appropriation de nouveaux acteurs dans son paysage. Tant est si bien que les perceptions, les représentations et les significations semblent diverger et entraînent des tensions clairement identifiables.

Comme l'écrit justement Jean-Paul Soulié⁹⁸, les nouvelles vies forment les nouvelles images. Duluth émerge comme un haut-lieu festif montréalais ancré dans une aire d'influence dont le bassin de population voit le taux de célibat et le poids de la classe d'âge 25 - 44 ans, prédominer exponentiellement. Cette centralité récréative s'exprime par des signes que la rue offre aux sens : enseignes lumineuses, musiques des restaurants et des bars, discussions sur les trottoirs, contacts des corps, manifestations de joie, etc. à tel point que les résidents se sont plaints des nuisances sonores et olfactives provenant des restaurateurs et de leurs clients dès 1981.

Le réaménagement de la rue a vu la conjonction de plusieurs phénomènes interreliés qui expliquent l'évolution des usages, des pratiques sociales et des représentations. La rénovation du cadre bâti, l'étiollement de la diversité des activités économiques, la dissolution des solidarités et l'achèvement de la migration des familles ont métamorphosé la corporéité de la rue, les corps dans la rue et les corps à corps. Cette seconde phase termine le processus de transformation paysagère initié plus tôt par les résidents. Le terme «restaurants»

⁹⁷ PETROWSKI, Nathalie. (1979, 2 mai). Duluth insolite. *Le Devoir*

⁹⁸ SOULIE, Jean-Paul. (1982, 16 août). Rues Prince-Arthur et Duluth. Nouvelle image, nouvelle vie. La Presse.

supplante celui de «village» et devient intrinsèquement lié à la rue Duluth dans les représentations collectives jusqu'à aujourd'hui.

7.2.4 1981 : crise de la forme, crise dans la forme

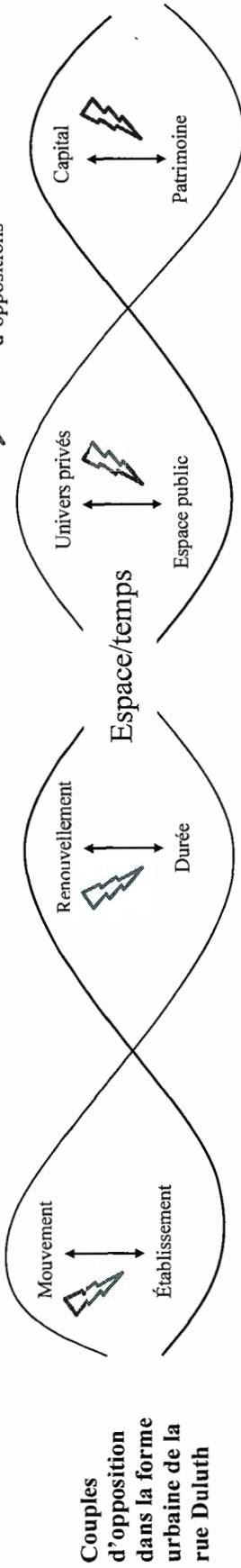
Au tournant des années 1980, la rue Duluth a concentré une pluralité de phénomènes intenses et de tensions dont la proximité et l'entrecroisement ont conditionné une évolution de sa forme urbaine. Un de nos objectifs a été de lire cette évolution à travers l'observation de tous les types de marquage de l'espace afin d'en comprendre son mécanisme. Nos premières conclusions indiquent que la réalisation de l'aménagement a provoqué la modification des rapports de force des phénomènes à l'intérieur des quatre couples d'opposition qui régit la forme urbaine (Figure 7.1).

Toutefois, si l'aménagement a rompu l'accord entre l'appropriation des résidents et le processus de valorisation, il n'a pas éliminé les éléments résilients au fonctionnement et à la valorisation de la rue, à savoir :

- l'accessibilité pour tous les modes de transport ;
- le dispositif de renouvellement urbain ;
- la séparation entre le domaine privé et le domaine public ;
- l'équilibre entre une économie du capital ou une économie de patrimoine.

Modification du rapport de force au sein d'un couple d'oppositions

Figure 7.1 Morphogenèse provoquée par l'aménagement de la rue Duluth dans le cadre du programme RAC



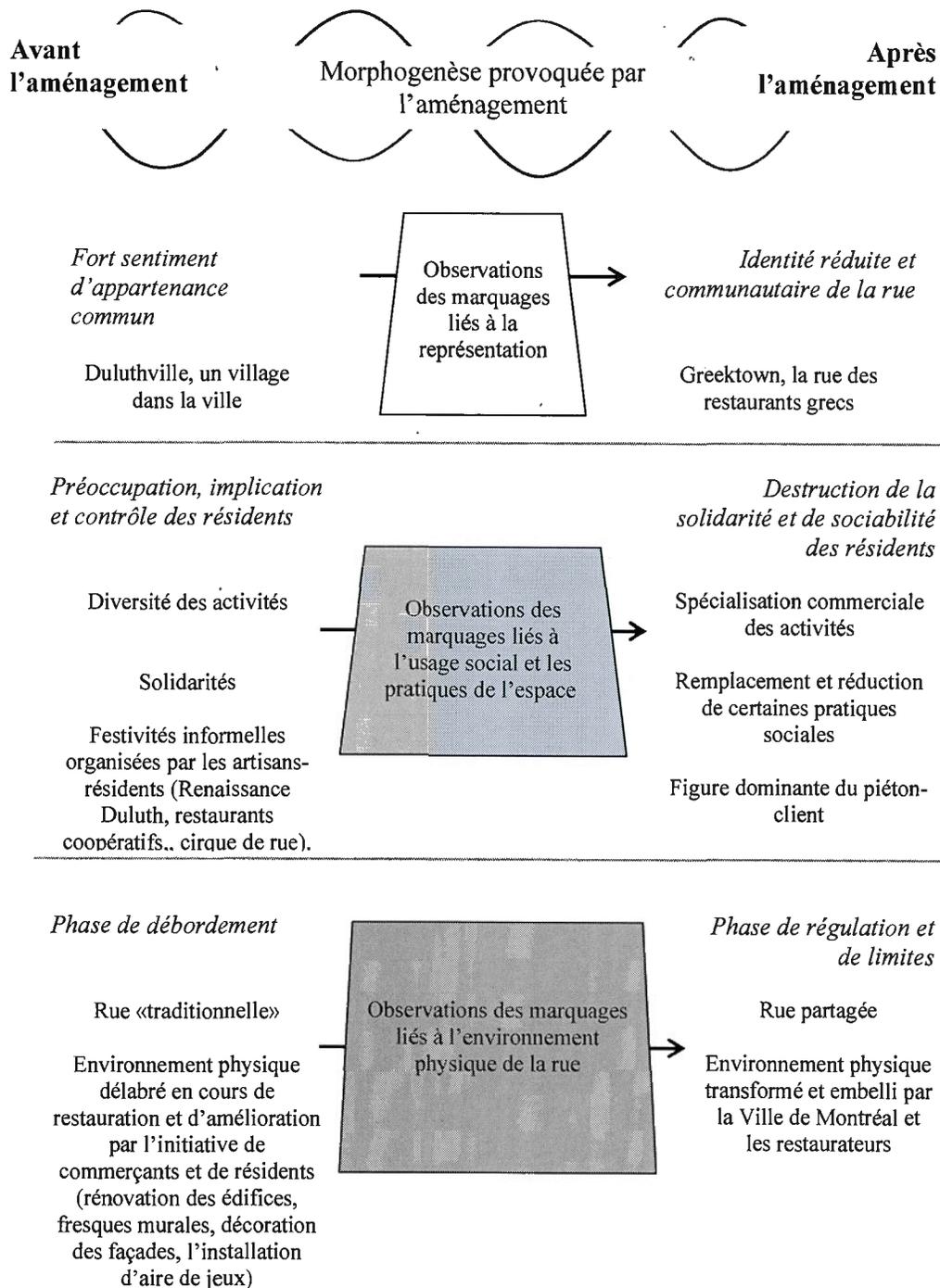
Couples d'opposition dans la forme urbaine de la rue Duluth

<p>Éléments de l'aménagement de la rue Duluth dans le cadre du programme RAC</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Réduction du nombre de stationnements ; - Réduction de la chaussée ; - Pavage ; - Absence de délimitation entre le trottoir et la chaussée ; 	<ul style="list-style-type: none"> - Enfouissement des fils électrique ; - Changement de la canalisation ; 	<ul style="list-style-type: none"> - Licences Apportez-Votre-Vin ; - Ouverture de 25 restaurants - Tolérance de l'illégal occupation commerciale du second étage des édifices ; - Embellissement de l'espace public (plantation de 75 arbres ; installation de mobilier urbain, bacs à fleurs, système d'éclairage) ; 	<ul style="list-style-type: none"> - Investissements publics : 2 145 000 \$CAN - Objectif de renforcer la seule dimension commerciale de la rue Duluth
<p>Effets de la réalisation du programme RAC et de l'aménagement sur la rue Duluth</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Partage de l'espace de circulation ; - Adhérence forte de la marche ; - Adhérence faible de l'automobile ; 	<ul style="list-style-type: none"> - Agrandissement des restaurants ; - Rénovation d'édifices ; - Nouvelle affectation des locaux ; - Arrivée de nouveaux groupes sociaux ; - Départ de résidents et d'artisans ; 	<ul style="list-style-type: none"> - Coprésence nouvelle des habitants avec les touristes et les banlieusards : <ul style="list-style-type: none"> - Incivilité, tapage nocturne et nuisances olfactives - Arrêt des fêtes de Renaissance Duluth 	<ul style="list-style-type: none"> - Investissements privés massifs des restaurateurs - Spécialisation commerciale dans la restauration - Baisse du nombre de logements
<p>Éléments résilients inchangés dans la forme urbaine et les rapports de force</p>	<p>Marche favorisée, mais accessibilité à tous les modes de déplacement</p>	<p>Renouvellement important, mais le dispositif de la rue demeure intact (tracé, parcelles, édification)</p>	<p>Séparation (atténuée, mais) claire et visible des deux univers</p>	<p>Investissement de capitaux, mais aucune domination exclusive</p>

7.2.5 Appropriation et requalification

Dans le cadre du Programme municipal de Revitalisation des Artères Commerciales, l'abondance des capitaux publics et publics conjugués à la performance des moyens techniques a donc enclenché une nouvelle morphogenèse de Duluth. Toutefois, l'aménagement s'est appuyé sur l'œuvre de plusieurs acteurs. La rue Duluth présentait donc une valeur relationnelle et une valeur d'usage. S'il n'est pas à l'origine de la mise en valeur du lieu, le Programme a néanmoins orienté cette œuvre vers le commerce, vers les échanges, vers les produits. La valeur relationnelle et la valeur d'usage ont laissé la place à la valeur d'échange. Le programme RAC, s'est substitué au lent processus de valorisation enclenché par les populations successives pour enclencher un processus de valorisation plus rapide. C'est à ce niveau que se situe l'épicentre de la lutte urbaine : la prise en main par des instances venues d'en haut de la valorisation d'un lieu débuté en bas. Ce transfert hégémonique a été lisible grâce aux relevés des marqueurs de l'appropriation de la rue (Figure 7.2). Dès 1981, l'appropriation de l'espace de vie, de l'espace social et de l'espace vécu par les habitants locaux s'est réduite : dépossession de l'emprise sur la construction de l'environnement physique, restrictions des usages sociaux et des pratiques de l'espace, remplacement de l'identité de la rue Duluth.

Figure 7.2 Schéma de l'évolution des marquages d'appropriation de la rue Duluth avant et après l'aménagement



7.3 Trente ans plus tard, qualité esthétique, convivialité et urbanité de la rue Duluth

7.3.1 Dégradations et usure de l'environnement physique

Nos observations du paysage de la rue Duluth ont relevé de nombreux signes d'usure de sa forme physique : pavé endommagé, graffitis, délabrement de façades, mauvais état des conifères, poubelles à l'air libre et absence de déneigement. Il nous a semblé que cette usure est un incontournable dans la matrice paysagère de Duluth. Or, les 63 descriptions de la rue présentent seulement deux occurrences des termes «sale» et «graffiti» tandis que les réponses liées aux possibles améliorations font état d'une pleine conscience de cette détérioration. Parmi eux, les résidents et les travailleurs appellent à un entretien approfondi de la rue : nettoyage, rénovation des façades, verdissement et amélioration de l'éclairage. Ces considérations nous inclinent à penser qu'une partie des habitants tendent à travestir la réalité physique pour donner une valeur positive à leur rue. Le «délaissement», le «charme désuet» ou le «cachet» construisent un champ lexical équivoque de Duluth. Si l'abandon de la rue possède une face méliorative lorsqu'il est associé au charme romantique de la ruine et à l'idée d'une liberté accrue pour ses usagers, car le pouvoir central semble absent de la gestion de l'espace, l'abandon devient critique lorsqu'il pointe l'incompétence et l'incapacité des édiles à valoriser le lieu. Une inversion des signes paysagés se produit. L'abandon laisse la place au plaisir de s'abandonner. La marche sur Duluth ne se réduirait plus à un simple déplacement, elle serait une volupté pour les sens.

«Duluth est une rue de village, elle a une personnalité unique, une ambiance conviviale et paisible. Les résidents et les commerçants se connaissent, il y a un contact personnel. Il y a une atmosphère de tolérance, on se laisse vivre.»

Résident, 46 ans

7.3.2 Dans quelle mesure le spatial influence-t-il le social ?

La rue n'est pas une enveloppe vide, c'est un ensemble de ressources et de contraintes à la marche qui varient selon les morphologies urbaines et les dispositifs construits (Thibaud, 2007, p.113). Nos observations au ras du sol suggèrent deux autres cadences que la simple marche. Support d'une scénographie urbaine dynamique, ces figures expriment de nouvelles modalités du glissement des citoyens au construit de la rue.

Le premier indicateur est l'observation de joggeurs sur la rue Duluth, quelles que soient les plages d'observations (Tableau 7.1). Toutefois, le soir en semaine et la matinée en fin de semaine, la densité de *joggers* sur la rue Duluth est trois fois plus importante que les six autres périodes d'observation.

Tableau 7.1 Les joggeurs observés sur la rue Duluth-Est (mai-juin 2014)

	Matinée	Midi	Après-midi	Soirée	Matinée	Midi	Après-midi	Soirée
Nombre de joggeurs observés	21	27	22	67	59	22	30	21

Source : Jérémy DIAZ, résultats des 96 observations effectuées en mai et juin 2014

Si Duluth profite de sa situation en reliant idéalement deux parcs de Montréal pour stimuler la vue continue de *joggers*, leur présence indique un environnement sensible et sécuritaire où les contingences de la composition urbaine facilitent l'orientation et l'expression d'une liberté de mouvement. Ils sont les effets d'une conception influencée par les principes du *woonerf* qui a sanctuarisé le territoire des dangers de la circulation automobile.

L'autre figure est le flâneur, promeneur sans but. Il paresse et progresse au hasard des micro-événements du spectacle de la rue. En nombre important, leur présence révèle ce qu'Allan Jacobs nomme « the magic of design » (A.Jacobs, 1993, p.271). Cet indicateur souligne l'harmonie ou la dissonance de la composition urbaine d'un segment ou d'une rue entière. Dans le tableau 7.2, l'objectif est de

révéler les espaces où l'environnement est le plus propice à la flânerie pour un piéton. La première entrée du tableau représente la somme totale du nombre de piétons observés tous les quarts d'heure selon les huit créneaux horaires. La seconde entrée correspond à la somme totale du nombre de flâneurs parmi les piétons observés selon les mêmes conditions d'observation.

Tableau 7.2 Les flâneurs observés sur la rue Duluth-Est (mai-juin 2014)

	St-Laurent					St-Denis					St-Hubert	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Nombre de piétons observés	735	801	740	640	640	658	479	537	713	701	715	587
Nombre de flâneurs observés	58	76	88	61	41	59	49	32	62	106	79	91
Rapport piétons / flâneurs	13	11	8	10	16	11	10	17	12	7	9	6

Source : Jérémy DIAZ, résultats des 96 observations effectuées en mai et juin 2014

Le segment 12 entre la rue Chateaubriand et la rue Saint-Hubert de la rue Duluth présente la plus forte densité de flâneurs : un piéton sur huit flâne. Si l'on met en regard ce chiffre avec le constat que ce segment présente un fort taux de façades actives, il semble que la qualité du bâti agît sur le comportement social des piétons. Prolongeons la discussion des effets de la forme physique sur les activités sociales par l'appréciation des changements de rives sur la rue Duluth. L'une des caractéristiques fortes de l'espace partagé est la suppression des trottoirs. En observant le nombre de changements de rives c'est-à-dire le passage d'un bord à un autre de la rue, notre objectif était de déterminer si une démarcation quasiment absente entre le trottoir et la chaussée facilite la traversée de la rue. Pour ajuster nos observations, nous avons exprimé le rapport entre le nombre de piétons et le nombre de changements de rive. Ainsi, dans le secteur 1, un piéton sur huit a traversé la rue alors qu'un piéton sur dix-huit a traversé la rue sur le segment 5.

Tableau 7.3 Les flâneurs observés sur la rue Duluth-Est (mai-juin 2014)

	St-Laurent					St-Denis					St-Hubert	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Nombre de piétons observés	735	801	740	640	640	658	479	537	713	701	715	587
Nombre de changements de rive observés	88	44	43	66	36	39	36	44	110	99	93	57
Rapport piétons / changements de rive	8	18	17	10	18	17	13	12	6	7	8	10
Démarcation trottoir/chaussée	1	3	1	3	2	1	3	3	3	2	3	3

Source : Jérémy DIAZ, résultats des 96 observations effectuées en mai et juin 2014

La démarcation entre le trottoir et la chaussée sur la rue Duluth entre le boulevard St-Laurent et la rue St-Hubert n'est jamais complètement absente ou clairement délimitée. C'est pourquoi nous avons exprimé de 1 à 3 la présence de cette démarcation (1 étant le plus faible dans le gradient). Le constat est qu'il n'existe pas de relation causale unique entre l'absence de démarcation et un nombre plus important de changements de rive observés. D'autres éléments constitutifs à l'environnement sensible semblent exercer un plus grand tropisme sur les attitudes corporelles d'un piéton à traverser au plus aisément au milieu de la rue. De plus, nos observations semblent indiquer que les piétons ont tendance à s'engager dans la traversée au niveau des intersections. Or, c'est à leur niveau que l'espace ne présente réellement aucun marquage de démarcation. Par conséquent, l'influence de l'environnement physique existe, mais elle n'est pas déterminante et reste médiatisée par les usages et les stratégies des acteurs qui ont gardé le réflexe de traverser au niveau des intersections des rues.

7.3.3 L'espace partagé encourage-t-il la rencontre sur Duluth ?

Théoriquement, l'espace partagé transforme la rue en place publique et offre «tous les prétextes à la rencontre, au magasinage, au flânerie et à l'animation, en toutes saisons» (Vivreenville.org, 2014) dans la mesure où elle donne plus d'espace aux piétons. D'après les travaux de Jan Gehl (1987 ; 2012) sur l'analyse de la vie urbaine, les activités sociales comme la rencontre et la discussion, dépendent de la présence et de la durée de l'autre. C'est pourquoi elles sont appelées activités résultantes. Sur la rue Duluth-Est, le total des activités extérieures observées sur

les 96 pages d'observations indique 48% d'activités nécessaires¹⁰⁰ et 52% d'activités optionnelles¹⁰¹ (Tableau 7.4).

Tableau 7.4 Niveaux d'activités et qualité de la forme physique

	Théorie de <i>Life between streets</i> (1987)		Observations
	Pauvre qualité pauvre de l'environnement physique	Bonne qualité de l'environnement physique	Duluth-Est
Activités nécessaires Très peu influencées par le cadre physique			48%
Activités optionnelles Très influencées par le cadre physique			52%
Activités sociales Résultent du temps passé à l'extérieur (résultantes des activités optionnelles)			-

Source : Jérémy DIAZ d'après Jan Gehl (1987)

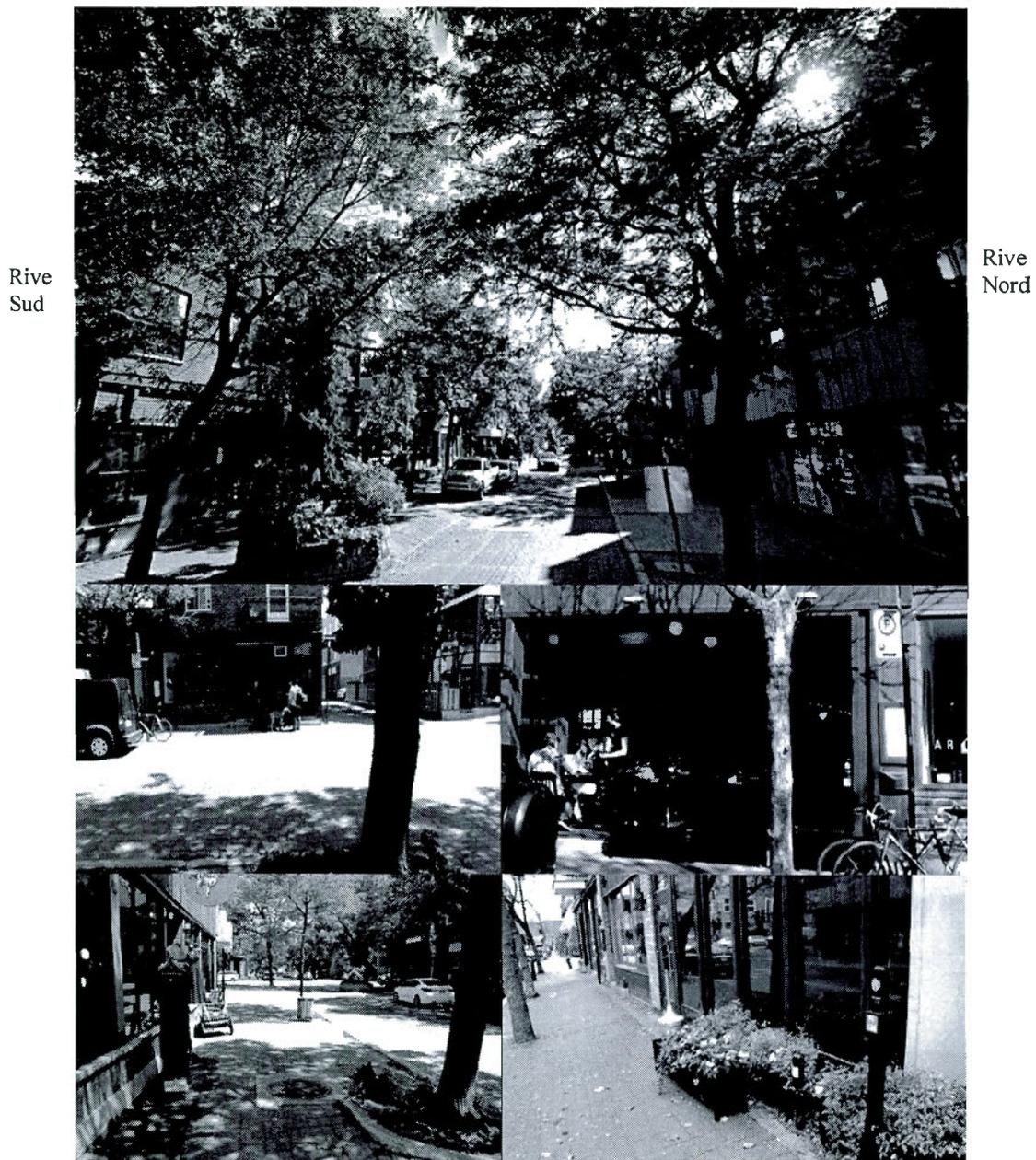
N'ayant pas pu quantifier précisément le nombre d'«activités sociales», nous pouvons l'apprécier autrement. La répartition quasi égale des deux autres activités semble indiquer que la rue Duluth-Est ne correspond pas au modèle théorique de

¹⁰⁰ Être debout, attendre (quelqu'un/ quelque chose), manger, boire, téléphoner, texter, fumer, aller et revenir des courses harger – Décharger - Transporter

¹⁰¹ Être assis, être allongé, être endormi, flâner, courir (activité physique), écouter de la musique, prendre des photos, promener son chien, promener une poussette, accompagner son vélo, nettoyer la vitrine ou lire (Livre, tablette numérique, ordinateur portable)

Gehl sur un environnement physique qui encourage l'émergence d'activités sociales. Le poids des activités nécessaires reste trop important vis-à-vis des activités optionnelles. Lorsqu'on analyse en détail la répartition en pourcentage de ces deux types d'activités sur l'ensemble des douze segments, nous remarquons que le taux d'activités optionnelles varie entre 49% et 59%. Quel que soit le segment envisagé, un palier de 60% des activités optionnelles apparaît malgré la diversité physique des segments. Il y a donc un élément commun à ces douze segments qui empêchent l'augmentation du nombre d'activités optionnelles. Si les activités optionnelles regroupent toute action résultante d'un désir corrélé de profiter du temps dans un lieu favorable, nous avons remarqué l'anémie sociale de la rue Duluth durant les jours à faible ensoleillement. Pour expliquer ce palier, nous avançons que l'élément commun est l'incapacité du bâti de tous les segments à produire les conditions d'une expérience sensible et agréable aux piétons en cas de mauvaises conditions météorologiques (protection contre la pluie, ombrage contre le soleil, etc.). Le segment 12 présente le plus haut taux d'activités optionnelles (59%) (Figure 7.3). De plus, c'est le seul segment qui présente une véritable canopée végétale d'arbres feuillus. Cet élément combiné à d'autres critères présents (un trottoir large, une absence d'obstacles, une accessibilité pour tous, des immeubles à échelle humaine, une qualité du design et des matériaux, un faible niveau de bruit, des activités diurnes et nocturnes, un rez-de-chaussée ouvert et actif) offre les conditions d'une expérience sensible et agréable où le citoyen se sent protégé contre les accidents, les insécurités et les perceptions sensorielles désagréables. En conséquence, le seul partage de l'espace ne suffit pas à l'émergence de rencontres ou de discussions impromptues. D'autres éléments plus fondamentaux dans la forme physique de la rue agissent.

Figure 7.3 La rue Duluth, de la rue St-Hubert à l'avenue Chateaubriand



Source : Cliché de l'auteur, été 2015 et *google street*

7.3.4 Duluth est-elle devenue plus «conviviale» après son réaménagement ?

L'espace partagé vise à rendre la rue plus conviviale. La convivialité est un terme à la mode dans le vocabulaire urbanistique. Emprunté à l'anglais *conviviality*, il exprime pourtant une réalité plus complexe dans la langue française. Si l'Oxford Dictionary désigne la convivialité comme «the quality of being friendly and lively», le Larousse la définit comme «la capacité d'une société à favoriser la tolérance et les échanges réciproques des personnes et des groupes qui la composent». Autrement dit, la convivialité d'un territoire exprimerait l'idée qu'un groupe de personnes serait plus enclin à produire et à accueillir des relations chaleureuses et amicales sur une portion de l'espace. À partir de cette clarification, pouvons-nous déterminer si l'aménagement de la rue Duluth a-t-il eu des effets sur le mode de vie des habitants ? Si oui, l'aménagement a-t-il rendu la rue plus conviviale ? Pour avancer des éléments de réponse, l'évolution des taux de scolarité d'une population révèle la transformation des rapports sociaux en son sein.

À la fin des années 1970, le monde éducatif sur Duluth a l'allure d'une pyramide normale : une base large avec 56% des résidents capables de lire, d'écrire et de compter, mais qui n'avaient pas tous obtenu le certificat secondaire ; au-dessus, un étage moyen de 32% de formations intermédiaires ; enfin, une couche supérieure universitaire étroite de 12%. Emmanuel Todd et Hervé Le Bras commentent cette stratification éducative comme « la virtualité d'un équilibre démocratique, dans lequel la force de domination d'une minorité de privilégiés, certes plus éduqués, est néanmoins contrebalancée par la masse considérable des citoyens qui ont bénéficié d'une instruction primaire» et secondaire. (Todd et Le Bras, 2013, p.13). Cette stratification explique en partie, le « microcosme bohémien »¹⁰². Parce qu'ils partagent un capital culturel (et social) quasiment

¹⁰² Petrowski, Nathalie. (1979, 2 mai). Duluth insolite. *Le Devoir*

identique, les relations entre les individus se fondent aisément. L'autre est le même. La sociabilité est catalysée. La vie urbaine est centrée autour de valeurs familiales et de solidarités de voisinage. Toute tension n'est pourtant pas évacuée. La mise en tension du territoire présentait la forme d'une force centrifuge. La majorité alphabétisée des résidents regardait vers le haut les éduqués supérieurs et contestait leurs privilèges. À l'échelle d'une rue, la contestation s'est portée sur le pouvoir décisionnel des élites dirigeantes de la Ville de Montréal. De 1977 à 1984, l'organisation locale *Renaissance Duluth* puis les *Voisins de la rue Duluth* et la campagne politique des *Rhinocéros* en 1978 matérialisent cette opposition. Il est à noter que l'affrontement n'a été ni agressif, ni violent, ni physique. Le mouvement « rhino » d'inspiration dadaïste et marqué par un esprit caustique et une extravagance notoire^{103,104} a été profondément démocratique. Cet esprit politique reflète l'équilibre démographique décrit plus haut d'une population qui possède les capacités intellectuelles et culturelles d'opposer une nouvelle vision du monde tout en s'organisant autour des solidarités sociales locales.

Dès 1991, cet équilibre démocratique est clairement rompu. Une inversion pyramidale s'opère : la base majoritaire de simples alphabétisés devient minoritaire tandis que le sommet minoritaire d'éduqués supérieurs devient majoritaire. L'étage intermédiaire demeure stationnaire. Cependant, le monde éducatif des années 2000 n'est pas moins inégalitaire que celui de l'âge industriel. Il est inégalitaire autrement. Le décollage éducatif a élargi la masse des résidents capables « d'une activité culturelle autonome, différente de la réception passive de ceux qui savaient seulement lire. [Mais] il crée aussi une frange inférieure de « laissés-pour-compte » culturels, bloqués au niveau de l'instruction primaire » (Todd et Le Bras, 2013, p.14). Dans ces conditions, la majorité d'éduqués supérieurs et moyens regardent vers le bas ceux qui sont bloqués au niveau inférieur de l'éducation, soit pour les oublier par l'indifférence, soit pour les

¹⁰³ PETROWSKI, Nathalie. (1979, 17 mai). La rue Duluth s'ouvre à la fête. *Le Devoir*.

¹⁰⁴ SAINT-JEAN, Gilles. (1979, 20 mai). La rue Duluth fête le beau temps. *Dimanche-matin*.

craindre par la peur. Cette distribution des strates éducatives produit une mise en tension centripète des résidents où toute pratique sociale des plus démunis est avilie, infériorisée ou délibérément niée¹⁰⁵. La vie urbaine est centrée d'individus célibataires dont le mode de vie s'accommode et alimente la venue d'une population extérieure à l'aire d'influence immédiate de la rue Duluth. Au début des années 1980, un croisement de deux modes de vie, de deux visions de la société et de deux convivialités s'opère. La traduction sociale de cette recomposition s'incarne dans les affrontements entre les associations de résidents et les tenanciers de restaurants et de bars. Ils expriment la tension entre un fonctionnement collectif en usage et la poussée frontale de particuliers nouvellement arrivés dont les mœurs et le mode de vie dissonent avec le rythme de vie préexistant. Les deux modes de vie, de part et d'autre de l'aménagement, présentent une différence de nature de la convivialité. Difficile de déterminer une différence de degré en précisant lequel est plus convivial que l'autre. L'appréciation est soumise au profil et à la stratégie de l'analyste. Une sociologie est à mener sur ceux qui fixent la convivialité comme objectif d'aménagement d'une rue. À la lumière du cas Duluth, nous sommes portés à penser qu'il ne faut pas surestimer la capacité d'un aménagement à produire de la convivialité.

« Ce n'est pas une rue où l'accès (en voiture) est aussi facile que les autres. Lorsque je pense à cette rue, je me dis que c'est un endroit où il fait bon y vivre. Cependant cette rue est réservée à une élite pour ce qui est du long terme. Je sais que je ne pourrai pas y vivre donc j'en profite pour aller y prendre une marche en bonne compagnie lorsqu'il fait beau c'est une jolie rue de Montréal sans qu'elle soit touristique.»

Passant, 22 ans, détenteur d'un certificat ou diplôme d'un collègue ou cégep

« There is a friendly atmosphere in the neighbourhood and on the streets, where residents and merchants recognize one another. »

Résident, 56 ans, détenteur d'un baccalauréat

« It is close to home, allows me to be an active community member, allows me to see my neighbors, restaurants are good quality»

Résident, 28 ans, détenteur d'un diplôme supérieur au baccalauréat

¹⁰⁵ Des échanges informels avec plusieurs commerçants et résidents sur certains groupes de personnes, résidents sur Duluth et identifiés comme pauvres, nous ont amené à retranscrire et à expliquer ce point.

« J'y vais parce que des amis y vont. Autrement je n'irai pas. Je ne trouve pas l'offre gastronomique intéressante, encore moins vu les prix ! »

Dineur, 29 ans, détenteur d'un diplôme supérieur au baccalauréat

7.3.5 Une identité aux contours flous

Après le Programme RAC, la rue Duluth s'identifiait comme la rue «des restaurants grecs Apportez-Votre-Vin». Titre qu'elle partageait avec la rue piétonne Prince-Arthur. Haut lieu festif montréalais dans les années 1980, la rue Duluth reste un élément distinctif dans l'image collective de la ville de ceux qui ont côtoyé cette rue à cette période. Leurs cartes mentales et les témoignages montrent leur facilité à se représenter cet espace qu'ils en soient à l'intérieur ou à l'extérieur. À l'opposé, pour ceux qui côtoient Duluth depuis peu de temps, il est clair que leur représentation souffre d'un manque de clarté. Leur image mentale est fragmentée. Malgré le traitement morphologique identique du boulevard Saint-Laurent à la rue Saint-Hubert, il semble que la rue Duluth n'ait pas acquis une identité commune suffisante pour outrepasser la séparation de la rue Saint-Denis¹⁰⁶. Au-delà de cette division, elle n'a pas réalisé le potentiel de sa situation en étant la rue joignant les deux grands parcs de Montréal dans les représentations individuelles et collectives. L'«imagination» de la rue Duluth est imparfaite. La faible part du nombre de façades ayant une qualité sensible afin d'organiser et de structurer l'espace, explique probablement la méconnaissance et la non-maîtrise de la rue Duluth par les répondants. Si l'évocation de la rue dans les questionnaires dresse clairement une identité distincte des autres rues, elle reste à

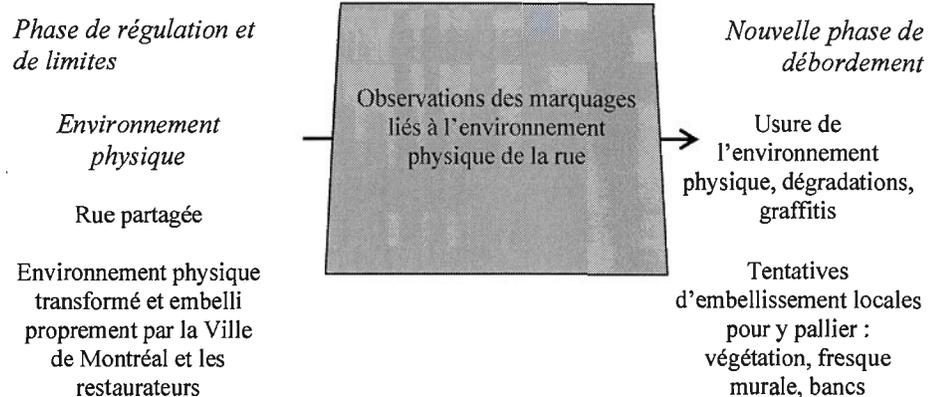
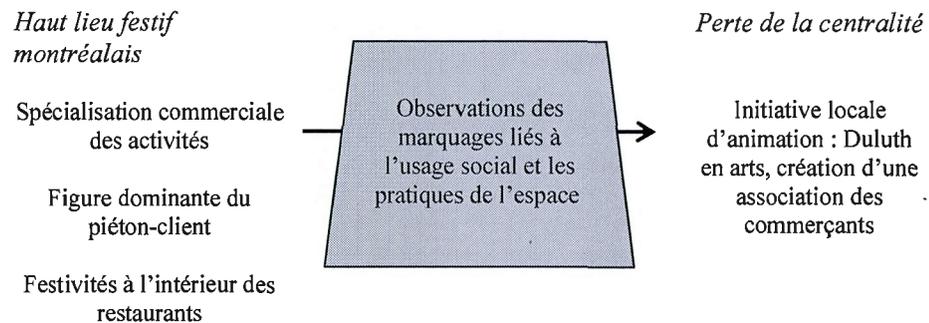
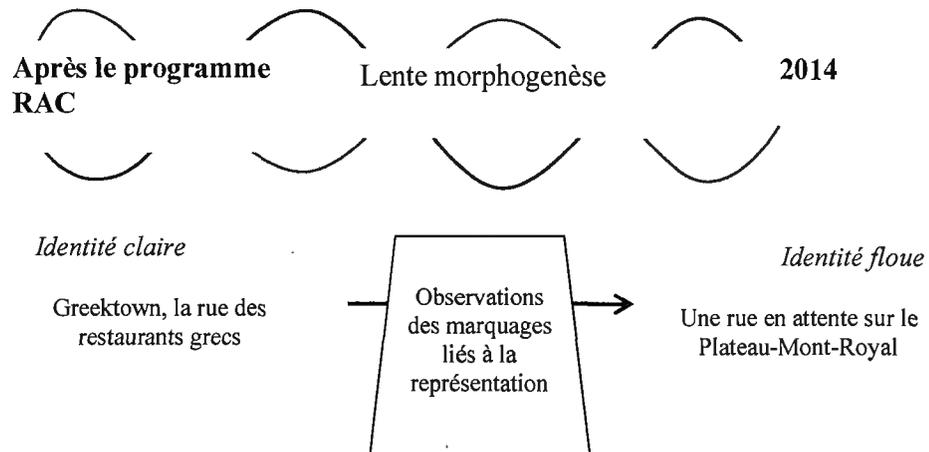
¹⁰⁶ De part et d'autre, deux univers sociaux se sont constitués depuis une date qu'il nous est impossible de préciser. Cette séparation était déjà présente dans les années 1970 (entrevues). De plus, les deux associations (l'une formelle à l'ouest de Saint-Denis ; l'autre informelle à l'est de Saint-Denis) des commerçants confirment le développement professionnel de deux corps hermétiques.

préciser comme le démontre le manque de structuration spatiale des images mentales relevées.

7.3.6 Des signes d'une réappropriation par le bas, vers un processus lent de revalorisation du lieu ?

Les répondants aux questionnaires tout comme les interviewés ont pleinement conscience de la dégradation de la rue Duluth et de la nécessité d'agir. C'est une rue en attente qui continue à voir accroître ses activités commerciales dans la restauration, les bars ou les cafés depuis le Programme RAC. Cette spécialisation fonctionnelle est la première cause autodestructrice de valeur. Cependant, nous avons constaté l'apparition de nouveaux signes indiquant une lente réappropriation par le bas. Ces initiatives locales de la part des commerçants semblent vouloir compenser la lente dévalorisation de l'espace : Usure de l'espace bâti, baisse de la fréquentation face à la concurrence des rues Saint-Denis et du boulevard Saint-Laurent et effacement progressif de l'identité caractéristique de la rue dans celle du Plateau-Mont-Royal. Toutefois, ces petits gestes et ces initiatives citoyennes peinent à se constituer en réseau pour reconstruire de la valeur (Figure 7.4).

Figure 7.4 Schéma de l'évolution des marquages d'appropriation de la rue Duluth d'après l'aménagement à 2014



CONCLUSION

L'objectif de ce mémoire a été de mesurer les causes et les effets de la transformation de la rue Duluth-Est en 1981 afin d'évaluer l'approche populaire de l'espace partagé dans sa capacité à améliorer la qualité de l'environnement des rues. Si la forme urbaine de Duluth ne résulte pas d'une volonté initiale de réaliser un espace partagé, les contingences du milieu ont produit ce qui nous est apparu comme l'un des premiers cas du partage de l'espace à Montréal. Tandis que la Ville s'apprête à multiplier ce type d'opération urbanistique, la morphogenèse heureuse de Duluth nous a permis d'explorer les effets à long terme d'une transformation profonde des phénomènes internes de la rue.

Pour y parvenir, nous avons privilégié une interprétation géographique des réalités sociales en impliquant les phénomènes culturels. L'une des difficultés à résoudre dans l'étude d'une rue est de ne pas réduire sa complexité à un seul aspect. Cette approche plurielle a assuré une compréhension large de l'interrelation des phénomènes spatiaux, sociaux et culturels qui participe à la valorisation et à la dévalorisation d'un territoire. Il a donc été question de réaliser une démarche empirique qualitative de type exploratoire à travers une étude de cas afin de mettre en évidence l'évolution des différents processus à l'oeuvre dans la rue Duluth. La combinaison des approches quantitatives et qualitatives au sein de la méthodologie a bonifié la précision des analyses de ces évolutions.

Ce que nous avons démontré dans le cas de Duluth, c'est que l'aménagement dans le cadre du Programme de Revitalisation des Artères Commerciales a modifié tous les éléments régissant la forme urbaine de la rue, à savoir : le mouvement et l'établissement ; le renouvellement et la durée, les univers privés et l'espace

public et enfin les économies de capital et de patrimoine. Par cette transformation totale, il a pu atteindre les objectifs du concept de l'espace partagé : donner plus de place aux piétons, créer une atmosphère conviviale, dynamiser les activités commerciales et mettre en valeur l'environnement physique. Cependant, cette valorisation rapide de la rue Duluth a occulté le fait que la planification de la Ville n'a pas produit de la valeur *ex nihilo*. Il s'est appuyé sur l'œuvre d'un tissu social serré qui avait préalablement enclenché une lente valorisation de la rue Duluth par la mise en réseau de diverses et éparses initiatives personnelles. Notre étude trace ces articulations bénéfiques au cœur de la microproduction du fait urbain. Dès 1980, l'aménagement a rompu l'accord de ce système spatial et social avant de s'y substituer pour accélérer le processus de transformation et de valorisation de la rue Duluth. Devenu un haut lieu festif à Montréal, le piéton s'est alors réapproprié l'espace public au détriment de l'automobile.

Toutefois, notre étude de cas fait émerger de nouvelles dimensions critiques au concept d'espace partagé. En effet, si la rue partagée doit permettre une «réappropriation» de l'espace public par la marche, il n'en découle pas nécessairement une réhabilitation de l'«habiter» des citoyens dans la ville. La notion d'«habiter» regroupe ici «les usages et pratiques [de la rue], les réseaux d'interconnaissances dont dispose le citoyen, mais aussi ses représentations sur son habitat, afin de rendre compte de la vision que se fait l'habitant de [de sa rue]» (Renaud, 2002, p.29). Dans le cas de Duluth, nous avons observé le contraire théorique : si la rue était pleinement «habitée» avant la réfection, les usages, les liens de solidarité et les représentations se sont réduits après la transformation. Ce qui a entraîné une mobilisation de nombreux habitants pour la défense de la qualité de vie de leur rue. À la différence des pouvoirs publics, ce sont ces valeurs d'usage qui représentaient la valeur de la rue aux yeux des citoyens. Bien que l'aménagement de Duluth ait produit de la valeur d'échange, il a limité la compétence de ses habitants à se projeter sur les lieux et les choses de sa rue. Or, c'est cette compétence qui motive les solidarités locales et la

préoccupation des citoyens pour le devenir de leur environnement urbain. Autrement dit, la transformation radicale de la forme urbaine de Duluth en limitant, paradoxalement, l'appropriation de ceux qui y vivaient, a détruit l'implication des résidents dans la fabrique de la rue. L'apaisement a réduit l'expression politique (par politique, il faut entendre : l'appropriation par chacun de la totalité de l'espace public). Ces effets s'étirent jusqu'à nos jours. Malgré tout, de récents marquages indiquent une préoccupation nouvelle de plusieurs acteurs. Ils semblent amorcer une lente revalorisation par le bas de la rue pour combler sa détérioration.

Avec le recul, ce mémoire pose un paradoxe bien connu dans l'aménagement : quelles que soient ses bonnes intentions (donner plus de place aux piétons, encourager la vie sociale, améliorer la qualité du bâti, atténuer le mal-être des citoyens), la planification est-elle en mesure de produire un environnement à la mesure des personnes qui l'habitent ? L'étude de la rue a cette faculté grossissante de mettre à jour les manques, les faiblesses et les forces d'une action régulatrice sur l'œuvre débordante des citoyens. Il semble que ce soit dans la lutte urbaine - lorsque menace la relâche de leur emprise au monde - qu'ils prennent collectivement la mesure de leur rapport complexe et affectif à leur territoire.

Retour sur l'expérience

Cette recherche comporte plusieurs forces. D'abord, elle relève une recension de cent cinquante écrits sur la rue issus de diverses sources scientifiques de 1889 à nos jours. Elle comporte de nombreuses figures-synthèses qui facilitent la compréhension des processus de développement et de fonctionnement de la rue. Son appréhension à l'aide du système spatial théorique de Jean-Louis Gourdon (2001) a favorisé une meilleure détection des transformations en lien avec la vie urbaine.

Ensuite, la phase de récolte des données a été au plus près des réalités urbaines. L'échelle de travail micro-locale qu'est la rue Duluth, nous a obligés à constituer notre base personnelle de données. Que ce soit, l'étude historique des origines de la rue Duluth, des périodes d'édification, de l'évolution de l'utilisation du sol, des dynamiques démographiques, du nombre de déplacements, des types d'usages sociaux, des perceptions des habitants ou des représentations individuelles, toutes ces informations sont le fruit d'un travail de bénédictin que le désir d'affiner la compréhension de la microproduction de la ville au travers du cas Duluth appelait. Notre recherche comporte toutefois des limites :

1. La représentativité imparfaite des sujets faisant partie de l'échantillon de nos enquêtes. Elle nuance nos analyses. La réalité du terrain a été difficile. Certaines catégories de la population aux deux extrémités du spectre social ont refusé de répondre.
2. La déformation des souvenirs. Si nous nous sommes appuyés sur une revue de presse solide, les acteurs clés ont eu de la difficulté à se remémorer les événements passés de plus de trente ans. D'autre part, de nombreux acteurs privés, en particulier les restaurateurs, ont décliné nos demandes répétées de rencontre.
3. Notre démarche d'analyse qualitative nous a offert un cadre pour être en mesure d'identifier des éléments symboliques de marquage du territoire. Nous sommes donc sensibles à l'effet que le jugement du chercheur ait pu interférer dans leur interprétation.

A la lumière de ces limites, nous recommandons que, lors de projets de recherche futurs sur le même sujet, un plus grand échantillon soit utilisé afin de recueillir davantage de données. Il pourrait être pertinent de réaliser des questionnaires plus denses pour creuser davantage l'image collective de la rue Duluth en fonction de l'âge et du lieu de résidence des personnes interrogées. Une autre méthode

consisterait à proposer aux résidents du Plateau-Mont-Royal de réaliser des cartes mentales de l'arrondissement et de déterminer la fréquence à laquelle la rue Duluth apparaît.

De plus, il pourrait être intéressant de reproduire la présente méthodologie de recherche sur un autre cas. Nous n'avons pas manqué de remarquer la consanguinité de l'avenue Duluth-Est avec la rue Prince-Arthur. Si l'une est devenue un espace partagé, la rue Prince-Arthur a été piétonnisée. Or, elle présente actuellement un état de dégradation et d'inanition plus avancé que Duluth. Au travers d'une exploration des phénomènes convergents et divergents impliqués dans leur transformation depuis leur réaménagement au début des années 1980, l'étude comparative de ces deux rues permettra de constituer une base scientifique solide aux effets de la production de rues piétonnes et partagées sur la vie urbaine montréalaise.

Dans un cadre plus large, nous recommandons d'étudier les impacts de cette multiplication des opérations d'aménagement des rues à l'échelle de la ville. Si le programme RAC a réaménagé une vingtaine de rues dans les années 1980, les opérations actuelles présentent une densité similaire. Dans une approche pluridisciplinaire, il serait intéressant d'évaluer les résultats et les effets du retour à la rue d'hier et d'aujourd'hui sur la forme urbaine générale de la ville.

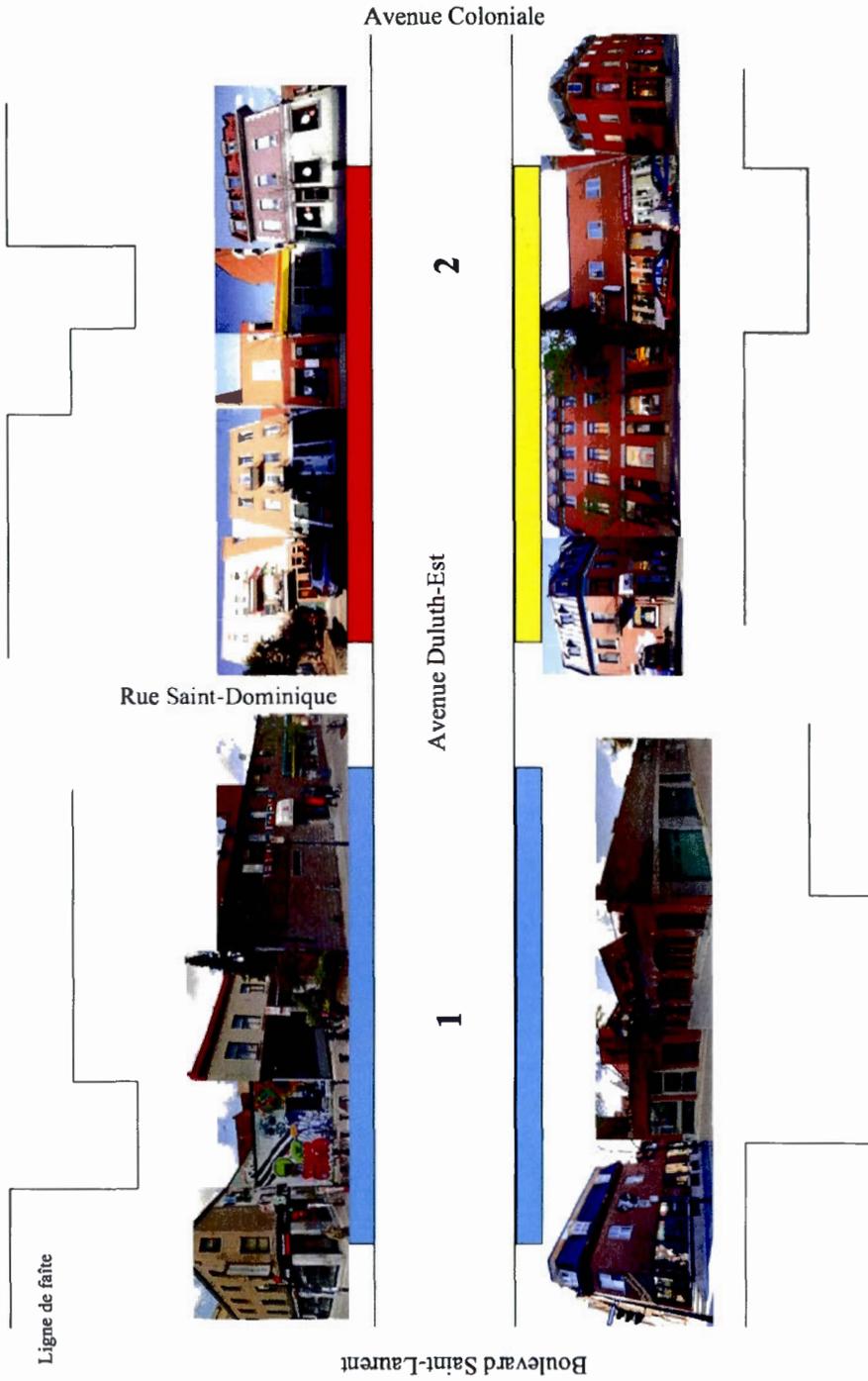
Enfin, la littérature récente travaille sur la synesthésie urbaine que ce soit par l'analyse sensible des lieux (Zardini, 2005; Ferrier, 2013, Martouzet, 2013 ; Mons, 2013) ou par la construction de l'ambiance comme objet historique. (Beck, Krampl et Retailaud-Bajac, 2014) Nous regrettons de n'avoir pas eu les moyens techniques et financiers pour appréhender le paysage sonore de la rue Duluth durant toute une journée. Toutefois, il semble que la méthodologie des parcours

commentés (Charmes, 2006) soit un mode opératoire efficace et moins coûteux pour saisir l'expérience sensible de la rue. Pour ce faire, nous recommandons l'organisation de marche collective pour recueillir les perceptions des invités aux stimulations de l'environnement. De plus, il faudra être attentif aux indications paysagères du temps et de la saison (Lynch, 1972). A cet effet, les appendices des ouvrages de Kevin Lynch (1961, 1972, 1982) proposent des grilles intéressantes d'analyse pour interroger les participants (quels éléments de l'environnement vous indiquent l'heure ? Quels éléments me renseignent sur ma localisation dans la ville ? Quels éléments de l'environnement me suggèrent le tracé de mon parcours ? Quels sont les canaux possibles d'information si je désire retrouver mon chemin ? Etc.). Là encore, la difficulté sera de rassembler un échantillon représentatif. Nous suggérons au chercheur de greffer cette stratégie de récolte de données à des manifestations ludiques comme le festival Duluth en'Art ou les Promenades de Jane organisées par le Centre d'écologie urbaine de Montréal. Tous ces alentours du sensible permettront à l'intéressé de dessiner un contour net de l'identité sensorielle du lieu.

ANNEXES A

FACADES DE SAINT-LAURENT À SAINT-HUBERT

Façades de St- Laurent à Coloniale



Façades de Coloniale à l'Hôtel de Ville

Ligne de façade



Rue de Bullion



4

Avenue Duluth-Est



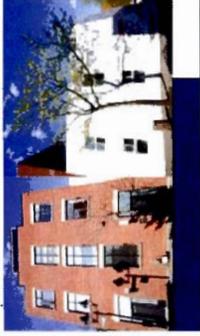
3

Avenue Coloniale



Façades de l'Hôtel de Ville à Henri-Julien

Ligne de façade



5

Avenue Duluth-Est

6

Avenue Henri-Julien

Av. de l'Hôtel-de-Ville



Façades d'Henri-Julien à St-Denis

Ligne de faite

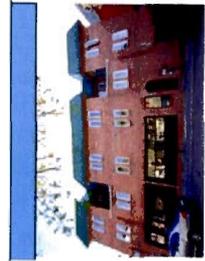


Rue Drolet



Avenue Henri-Julien

7



Avenue Duluth-Est

8



Saint-Denis

Façades de St-Denis à Berri

Ligne de faîte



9

Rue Saint-Denis



Rue Rivard



Avenue Duluth-Est

10

Rue Berri



Façades de Berrri à St-Hubert

Ligne de façade



Avenue Chateaubriand



Rue Saint-Hubert

Rue Berrri

11

Avenue Duluth-Est

12



ANNEXE B

1 – COMPTE-RENDU DE L'ENTRETIEN

COMMERCANT 1 (8 JUIN 2014)

Refus d'être enregistré – Anonymat – Interview, prise de notes, thèmes préalablement définis – 60 min

À quoi pensez-vous lorsqu'on évoque la rue Duluth ?

Il est rare de trouver un lien direct entre deux parcs majeurs. Vous êtes, ici, au cœur de la ville. Dans un endroit charnière : à l'Est, la basse-ville ; au Nord, les Italiens et à l'Ouest, les anglophones. C'est également le cœur de la ville, parce que les gens de cœur étaient là (artiste, sculpteur).

Vous êtes un de ceux qui vivent depuis très longtemps sur la rue Duluth, a-t-elle beaucoup changé ?

Il est certain qu'il y avait plus de vie avant. Je me souviens des fêtes de rues. Elles étaient très importantes. C'était un défi pour la mairie sur les responsabilités. Il y avait plus d'initiatives citoyennes aussi ou des « drôleries ». Une anecdote qui me vient à l'esprit. C'est la fois où ils avaient mis un zodiaque dans la rue. Il était rempli d'eau et les enfants venaient y plonger dedans. Ça faisait de l'animation.

À propos de ce défi pour la mairie, vous souvenez-vous du mouvement des « rhinocéros » ?

Un peu oui, c'était une absurdité complète pour refléter celle de la mairie. C'était des révoltés. Dans une des caves, il y avait de l'argile. Ils l'ont sorti et ont placé un écriteau « *marde de rhinocéros à vendre* ». C'était là encore une drôlerie. Je crois qu'il doit y avoir des photos anciennes. Je ne sais pas. Il y avait aussi un magicien qui venait le matin. C'est loin tout ça. Ce que je peux dire c'est que c'était des gens intelligents qui voulaient dénoncer l'imbécillité. Il y avait un esprit comme ça qui détournait la réalité. Je me souviens avoir retrouvé un enfant perdu durant une fête, j'avais demandé à celui qui tenait le micro de faire une annonce selon laquelle les parents étaient perdus et non l'enfant. C'était ça un peu l'esprit.

Sur la réfection de la rue Duluth en 1981...

Ça a tué quelques commerçants. Toutefois, lors de grosses pluies quelque temps après, certains habitants pas loin de la rue étaient complètement inondés dans leur sous-sol. Vraiment très proche. Ici, il n'y a pas eu de reflux grâce aux travaux.

À l'époque, je vendais des tentes. Elles étaient toutes colorées et je les avais accrochées à côté de mes lumières sur la façade. C'était joli ! Les gens appréciaient. Aujourd'hui, on ne le fait plus parce que c'est plus l'esprit. À cause des restaurants, l'argent prime. Les « kids » ont d'ailleurs été obligés de déménager.

Aujourd'hui, la rue Duluth...

Je sais qu'il y a un effort de fait pour améliorer la végétation. Je crois qu'ils travaillent avec le jardin botanique. Devant ma boutique, j'ai un arbre. Il était mal en point. C'était vraiment moche devant ma boutique. Je l'ai aidé. Je l'ai étayé. Les gens de la ville n'étaient vraiment pas contents. Ils m'ont dit que je n'avais plus intérêt à le refaire que c'était sa job.

Je pense qu'on ne devrait pas tout le temps attendre des autres et de la mairie. Regardez les trottoirs. Si on offrait un balai professionnel à toutes les maisons pour qu'ils puissent prendre soin de leur devanture. C'est un acte écologique. Il faut offrir la possibilité de ramasser les saletés qui appartiennent à la communauté. On n'attendait pas la ville pour faire la fête.

Avez-vous entendu parler de Duluth en Art ?

Un peu oui. Étant de l'autre côté de la rue St-Denis, ça ne me touche pas trop. Je n'ai pas le temps de m'en occuper. Il y a une grande séparation avec St-Denis. Même à l'époque. Il y avait deux types de solidarité.

2 – COMPTE-RENDU DE L'ENTRETIEN

**CHRISTINE GOSSELIN - CONSEILLERE D'ARRONDISSEMENT,
DISTRICT JEANNE-MANCE (9 JUIN 2014)**

Refus d'être enregistré – Interview, prise de notes, thèmes préalablement définis – 30 minutes.

Selon vous, quelle est la priorité sur la rue Duluth ?

Le pavé, la réfection en surface. Cependant, s'il y a des travaux, ils devront tenir compte des souterrains. Il faut voir avec le département de la Ville de Montréal, mais je sais qu'il n'y a pas de budget pour refaire le pavé. Cependant, malgré ces problèmes, la rue Duluth résiste mieux que la rue Prince-Arthur. Je pense que cette dernière est victime de la monoculture. Trop de restaurants grecs qui ont dénaturé la rue. Ils sont devenus trop grands puis sont partis se reproduire en banlieue. Cette rue a beaucoup bénéficié du fait que l'on pouvait manger en terrasse. Elle eut un grand succès grâce à ça. Or, aujourd'hui les commerces ne correspondent plus à la nouvelle dynamique. Il faut de plus petits commerces dans de plus petits espaces. Les locaux ne sont plus appropriés. Ils sont vides. Il y a là, toute une réflexion à revoir sur les règles d'urbanisme.

Quel est le futur de la rue Duluth ?

Elle a été proposée comme promenade urbaine. Ils veulent faire des parcours de promenade en ville. Duluth était une des candidates. Or, les conduites souterraines doivent être refaites, mais elles ne sont pas sur le cahier des charges.

Pourquoi n'a-t-elle pas été retenue ?

Parce qu'il faut refaire les trottoirs et la signalétique. Ce qui a été retenu est de relier la Montagne et le Fleuve. Sa situation ne le permet pas. Il est possible qu'elle soit retenue plus tard. Pour l'instant, le problème est l'état de la voirie et le remplacement des pavés où nous ne pouvons mettre que des « patchs » en goudron pour l'instant. Toutefois si elle doit être rénovée, les élus de l'arrondissement veulent garder ce caractère. Un groupe de discussion s'est tenu autour de la maison de l'Amitié. Il a été question d'une coulée verte et même certains sont allés plus loin en proposant de la géothermie dans les commerces. Quelque chose d'ambitieux en est ressorti pour favoriser les technologies durables. Pour l'instant, tout est sur la glace. Nous n'avons fait que la placette sur-mesure pour accompagner le développement de Duluth en Art. Il y a un grand espace au croisement de St-Denis et Duluth. On le garde pour les événements. Certains voulaient une piétonnisation, mais on ne peut pas fermer la voie.

Sur la hausse des loyers dans l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal...

Il nous est difficile de lutter contre. Nous pouvons jouer sur le zonage en favorisant le logement, mais la portée de nos actions est faible face au marché de l'immobilier. Nous essayons de trouver des idées, de faire passer des moratoires pour protéger notamment certains artistes qui se trouvent délogés de grands bâtiments laissés à l'abandon qui sont rachetés par de grandes entreprises.

Un autre phénomène est à l'œuvre sur le plateau celui des bars spectacles. Le problème est qu'ils n'ont pas de permis spectacles. Leur multiplication cause aussi un souci aux riverains parce que ces commerces ne sont pas bien insonorisés. Nous essayons de continger l'ouverture au spectacle des bars.

Il est vrai que l'arrivée massive des Français a enclenché un phénomène d'embourgeoisement. Étant en position de force, ils ont déstabilisé le marché de l'immobilier en acceptant des loyers exorbitants et des hausses illégales. Voilà pour les effets indésirables. Toutefois, les effets positifs sont qu'ils sont plus exigeants. Nous avons un nombre important de plaintes, de requêtes, une participation accrue qui nous aide à améliorer la vie de l'arrondissement. Très éduqués, ils participent énormément à la vie civique et sont très vigilants.

En ce moment, la mairie supporte une initiative de terrasse semi-publique. Le concept vient d'être mis à l'essai au *les halls de glacier*. Il consiste à céder une partie de l'espace public à un commerçant en échange duquel il crée une terrasse où il aura l'obligation de l'entretenir. Ce système est le moyen de créer de nouveaux espaces publics à moins frais. L'association marchande de la rue Duluth est très intéressée.

3 – COMPTE-RENDU DE L'ENTRETIEN

COMMERCANT 2, PRESIDENTE DE L'ASSOCIATION DES COMMERCANTS DE LA RUE DULUTH-EST (11 JUIN 2014)

REFUS D'ÊTRE ENREGISTRÉ – INTERVIEW, PRISE DE NOTES, THEMES
PREALABLEMENT DEFINIS – 60 MINUTES

Sur la naissance de l'association des commerçants...

Il y a quatre ans, nous avons lancé ce projet parce qu'il y avait des choses à améliorer. Tout d'abord, la rue devait être plus sécuritaire. Il fallait lutter contre les échanges de drogues, les itinérants ou encore les graffitis. On devait aussi travailler sur la qualité de vie de l'avenue. Il y a eu beaucoup de transformation depuis trente ans. Les gens qui vivaient là sont décédés ou partis. Ici, il y a maintenant une nouvelle génération. Les propriétés se vendent et de nouveaux résidents arrivent. Dans le quartier, beaucoup d'artistes sont présents, des politiciens, des intellectuels. Il y a une nouvelle dynamique, c'est plus vivant, c'est plus familial.

Avec l'association des commerçants, nous essayons d'organiser pour travailler ensemble et prendre des initiatives. Il y a quatre ans, la situation n'était pas idéale pour eux. D'ailleurs, la plupart refusent de s'engager dans l'association. L'économie internationale s'était alors beaucoup dégradée. Il faut faire quelque chose ensemble. C'est pourquoi avec quelques commerçants nous nous sommes rencontrés pour entrer dans un programme gouvernemental afin de redynamiser l'avenue. Pour être capable de le faire, il nous fallait une association. Si nous voulions des fonds, c'était la seule possibilité.

Devenir une Société de Développement Commercial (SDC) ?

Les commerçants refusent de constituer une SDC comme celle de St-Denis ou de St-Laurent. Il faut payer et les commerçants ont peur des montants astronomiques. L'association ne coûte que 20\$ par année pour devenir légale. Je crois que la SDC n'entraîne pas d'amélioration de la rue. Nous ne voulons d'ailleurs pas de grande chaîne de magasins ou de café comme le Starbuck. Nous voulons conserver les petits commerces. Il est certain qu'aujourd'hui, l'économie va mal et tout le monde est affecté. Il y a moins d'emplois donc moins de revenus. Les gens dépensent moins. C'est pourquoi les restaurants ferment.

Sur l'aménagement récent (été, 2014) de la placette...

L'ancienne placette était un lieu sale. C'était la litière des chats et des chiens. Il y avait du camping sauvage. Derrière les buissons, les gens se cachaient. Des bières traînées. M. Bédard (son

collaborateur) a alors été à l'initiative d'un projet qu'il a porté à la ville. Il voulait organiser un mini festival avec des musiciens et des artistes peintres le samedi et le dimanche l'été. Sans budget, il a alors acheté lui-même la marquise et a fait la promotion. Toutefois, le cadre était problématique, mais les gens étaient contents.

En 2013, le mur derrière la placette allait tomber. Nous étions dans l'impossibilité de produire le festival. Alors nous avons pu fermer la ruelle. Beaucoup de familles avec de jeunes enfants viennent ainsi que des volontaires pour la surveillance.

Aujourd'hui, il y a plus de bancs. Les gens utilisent la placette du matin au soir. Une nouvelle énergie se crée avec les associations et certains volontaires.

Le réaménagement d'une telle placette ne participe-t-il pas à un processus d'exclusion des plus pauvres ?

C'est possible... Vous savez nous ne sommes qualifiés pour ce genre de problématique. Il y a cinq ans, nous appelions un organisme appelé « La main ». Tenez voici la carte avec le numéro. Mais je crois qu'il n'existe plus. Si jamais, il y a un problème, nous appelons la police. C'est aux instances publiques de trouver les ressources nécessaires pour aider ces personnes.

4 – COMPTE-RENDU DE L'ENTRETIEN

COMMERCANT 3 – ENCADREUSE (10 JANVIER 2015)

NON-ENREGISTRE – INTERVIEW, PRISE DE NOTES, THEMES PREALABLEMENT DEFINIS – 120 MINUTES.

Depuis combien de temps travaillez-vous sur la rue Duluth-Est ?

37 – 38 ans. Quelques mois avant l'arrivée des restaurateurs [qu'elle date de 1978 – 1979].

Qu'évoque la rue Duluth pour vous ?

C'est la seule rue qui branche le parc à la montage. Mais elle est délaissée. Toujours la dernière à être nettoyée. Les trottoirs sont « croches ». Il y a des trous, de la glace. La Ville l'abandonne. Ni sel, ni sable alors qu'ils passent cinq fois plus sur l'avenue Chateaubriand. Elle est dans un état de délabrement avancé. L'été, les essieux frottent le pavé à cause des trous.

Nous sommes arrivés en 1977. À l'époque la rue était résidentielle. En 1978-79, la Ville est arrivée. C'était la ruée vers l'or. Les Grecs sont arrivés avec leurs valises d'argent. Ils ont tout acheté. Puis la Ville a pavé la rue. Les bacs à fleurs ont coûté 10 000\$.

Que vous souvenez-vous de l'époque avant le réaménagement ?

Je sais qu'il y a eu des confrontations politiques. Mais, je ne m'en suis pas trop occupée. En haut, Reynald Bouchard habitait. Ici, il y avait plein de jongleurs, des gens sur des monocycles, des performances, des pièces de théâtre. Lorsque l'aménagement est survenu, ils ne voulaient pas se couper de la rue. J'avais un ami qui ne voulait vraiment pas partir. Puis, il y a eu un accident de grue, qui était très suspect. Le résultat est qu'on lui a offert de l'argent pour casser son bail et partir. Les restaurateurs grecs ont acheté les maisons pour s'agrandir jusqu'au moratoire. Encore aujourd'hui, il est interdit de s'agrandir au deuxième étage par exemple. Mais, il y a des failles. Le restaurant Alexandre par exemple, possède un second étage parce qu'il a obtenu un permis en prétextant qu'il construisait une mezzanine. Or, ce n'est absolument pas une mezzanine, mais une véranda. C'est comme ça qu'ils sont arrivés à agrandir.

Quel était l'esprit sur la rue Duluth à l'époque de votre arrivée ?

Des relations plus tenues entre les personnes. Aujourd'hui, les gens ne participent pas assez à la société. Un jour, j'ai senti du gaz dans la rue. J'ai appelé les pompiers. La fuite aurait provoqué une déflagration à l'échelle d'un bloc de rue. Or, l'ancien locataire d'à côté m'a confié qu'il avait senti lui aussi le gaz, mais qu'il n'a prévenu personne. Il prétextait que ce n'était pas ses affaires.

Participez-vous à l'association des commerçants de la rue Duluth ?

Vous m'apprenez qu'il existe une association. Dans cette partie de la rue, il n'y en a pas. Néanmoins, tous les ans, nous nous regroupons (les commerçants entre St-Denis et St-Hubert) pour discuter de projets éventuels. Ils veulent que je m'en occupe, mais je n'ai pas le temps. Il y a une fracture entre le haut de Duluth et le bas. Je suis certaine qu'ils ne savent pas qui je suis.

Avez-vous entendu parler de Duluth en art ?

Vaguement. À ce sujet, les Grecs voulaient – il y a quelque temps – fermer notre portion de rue pour accueillir des musiciens. Un peu comme Prince-Arthur. Je m'y suis formellement opposé pour des raisons de stationnements. Depuis, ils s'organisent des réunions entre eux et oublient de m'inviter.

Sur les politiques actuelles

Le maire Ferrandez est infernal. Il veut que le Plateau devienne piétonnier. Il enlève toutes les possibilités d'attirer la clientèle. Ceux qui viennent de la banlieue. Comment vont-ils faire pour venir dîner ici avec toute la famille ? Vont-ils prendre le métro avec la mamie ? J'en doute. Même problème lorsque je veux aller acheter des pots de peinture au Rona (quincaillerie) sur Rachel. Sans possibilités de se stationner, j'irai ailleurs. D'ailleurs, à l'époque de la réfection de la rue Duluth, il y avait un café Rico un peu plus bas. Il est mort avec le réaménagement parce que les gens venaient, se stationnaient, prenaient un café à emporter et partaient. Le réaménagement l'a tué. Et les restaurants, comment vont-ils s'approvisionner ? Ça va mourir comme Prince-Arthur.

D'après vous, y a-t-il des améliorations à effectuer sur la rue Duluth ?

Elle devrait être plus propre. Paraître un peu mieux. Je reviens des Etats-Unis. Certaines rues «sentent» l'argent. Vous voyez ce que je veux dire ? En revenant, je me suis rendu compte à quel point, c'était délabré. Ce n'est pas tenu ! Regardez ce nouveau café qui vient d'ouvrir en face. Il vient d'ouvrir. L'autre jour, j'ai attendu le serrurier là-bas. Je lui ai dit que son magasin n'était pas assez propre. Le sol était taché et la devanture taguée. Il m'a répondu que les graffitis étaient à l'acide et qu'il ne pouvait rien y faire. Sauf que tous les autres peuvent s'enlever... Les graffitis sont un problème collectif. C'est comme les chiens qui pissent sur un poteau. Un jour, j'ai arrêté ma voiture parce que je voyais des individus taguer le mur. On était deux à leur courir après. Il faut se réveiller. Les gens sont endormis, ils n'ont pas de conscience sociale.

Notre entrevue touche à sa fin, avez-vous des éléments à rajouter ?

Oui, une autre anecdote sur la musique à l'extérieur des magasins ou des restaurateurs. Le magasin Alpaqa ou le restaurant Alexandre a installé à une époque des enceintes pour, soi-disant, attirer le client. Or, les mêmes musiques en boucle l'été – lorsque tout le monde a les fenêtres ouvertes – c'est insupportable. Il y a un moratoire sur la musique extérieure. C'est interdit, mais j'ai eu de la difficulté à le faire respecter.

Une autre chose. Vous voyez ma porte ? C'est une très belle porte, classique. Elle est en très mauvais état. Voyez-vous je ne peux pas la faire changer. La Ville me l'interdit, il faut que je la répare. Il y a quelques absurdités de ce type. Je me souviens quand le restaurant afghan a changé sa devanture qui était laide, un inspecteur est arrivé deux jours avant la fin des travaux pour lui affirmer qu'il n'avait pas le droit de construire une façade de ce type en bois et qu'il devait tout remettre comme avant. Je crois qu'il paye des amendes tous les ans à cause de ça. Même histoire pour une ancienne avocate qui voulait ouvrir un restaurant. Elle a eu des problèmes avec sa porte d'entrée qui s'ouvrait de l'intérieur alors qu'elle devait s'ouvrir de l'extérieur. Les inspecteurs lui disaient tout et son contraire. Elle m'a confié qu'ils cherchaient à se faire «graisser la patte» pour homologuer sa devanture. Elle a tout plaqué.

Durant tout ce temps, il y a eu pas mal d'anecdotes. Une dernière sur mon balcon. Un jour, des employés de la Ville me l'ont arraché. C'était un magnifique fer forgé. Je voulais refaire

5 – COMPTE-RENDU DE L'ENTRETIEN

RÉSIDENT 1 (11 JUIN 2014)

RENCONTRE IMPROMPTUE – 15 MIN.

la base du balcon pour le mettre en valeur. La Ville me l'a interdit. Tu veux embellir ta devanture. Tu ne peux rien faire. C'est dommage.

Aimez-vous être assis ici ?

Oui, je viens souvent ici. Je vais m'acheter une bière au dépanneur et je la bois là. Ça fait longtemps que je vis ici. Aujourd'hui, on peut plus aller dans les bars. Ils vendent la bière 7\$! Alors, je reste là à regarder les gens. Cette rue a du cachet. Ce n'est pas comme Rachel. La rue Duluth joint les deux parcs. Regarde les arbres. L'hiver le pelletage mécanisé les tue. Ici dans les années 1980, ça vivait le jour et le soir.

Pouvez-vous me dire comment la vie urbaine était avant qu'il refasse la rue ?

Avant 1982, il y avait de grandes familles qui vivaient là. Je ne me rappelle plus très bien. Je crois qu'il y avait un maire qui ne vivait pas très loin.

Et aujourd'hui, qu'est-ce que vous pensez de la rue Duluth ?

Les Chinois ont repris tous les dépanneurs. Avant les dépanneurs, c'était de l'or. Aujourd'hui, il y a moins de gens. Les bons restaurants attirent encore de la clientèle et les « quêteux » se mettent devant les dépanneurs. Ça attire tout le monde. J'ai entendu qu'ils veulent piétonniser la rue. « Ça va tomber » s'ils font ça. Ce qu'il faut c'est de la diversité. Je propose plus d'artistes, mais variés, plus d'expositions. Pas de drogue ou d'ivrognes. Vous voyez eux là-bas. De la diversité, sans être trop commercial. Parce que là, ça va tomber. Les commerces, la mode. Les gros restaurants grecs, c'est fini. Il ne faut pas faire comme Prince-Arthur avec les formules brochettes. Il faut changer un peu tout et surtout ça là (il montre le pavé) et j'enlèverai le béton là.

BIBLIOGRAPHIE

A

- ALBARELLO, Luc. (2012). *Choisir l'étude de cas comme méthode de recherche*. De Boeck Université, Bruxelles, p.144
- ALEXANDER, Christopher. (1976) *Une expérience d'urbanisme démocratique, l'université d'Oregon*, Seuil, Paris, p.171
- ALLAIN, Rémy. (2004). Morphologie urbaine. Géographie, aménagement et architecture de la ville, A. Colin, coll. U Géographie, Paris, p. 254.
- AMAR, Georges. (1993). « Pour une écologie urbaine des transports », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n° 59-60, p.140-151.
- APPLEYARD, Donald. (1981). *Livable Streets*, University of California Press, Berkeley, p. 364
- ARCHIVES DE LA VILLE DE MONTEAL (AVM), *Dossier sur l'avenue Duluth*, n°3633
- ARCHIVES DE MONTRÉAL. (2014). *Chronique Montréalité, brève histoire des ruelles de Montréal*, Récupéré le 1^{er} septembre 2014 de <http://archivesdemontreal.com/2014/10/06/chronique-montrealite-no-15-breve-histoire-des-ruelles-de-montreal/>
- ASCHER, François. (2009). *L'Âge des métapoles*, Edition de l'Aube, p.388

B

- BAILLY, Antoine (1977) *La perception de l'espace urbain les concepts, les méthodes d'étude, leur utilisation dans la recherche urbanistique*, Centre de recherche d'urbanisme, Paris, p. 264
- BARBONNE, Rémy. (2008). « Gentrification, nouvel urbanisme et évolution de la mobilité quotidienne : vers un développement plus durable ? Le cas du Plateau Mont-Royal (1998-2003) », *Recherches sociographiques*, 49(3), p.423-445

- BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline. (1995). *Géographie urbaine*, Armand Colin, Paris, p.364
- BECK, Robert ; KRAMPL, Ulrike et RETAILLAUD-BAJAC, Emmanuelle. (2013). *Les cinq sens de la ville : du Moyen Âge à nos jours*, Presses universitaires François-Rabelais, Tours, p. 368
- BEDARD, Mario. (2013) *Méthodologie et méthodes de la recherche en géographie*, Montréal, Université du Québec À Montréal, p.365
- BENKO, Georges. «Marketing et territoire». Dans *Entre la métropolisation et le village global : Les scènes territoriales de la reconversion*, sous la dir. de, Jean-Marc Fontan, 79 – 122, Quebec : Les Presses de l'Université du Québec, 1999
- BENOIT Michèle. (1991). *Pignon sur rue, les quartiers de Montréal*, Guérin, Montréal, p. 393.
- BERGEL, Pierre. (2005). « Appropriation de l'espace et propriété du sol », *Norois*, 195(2), p.17-27
- BERNARD, Gilles. (2004) *La France ?; Empreinte*, Toulouse, p.210
- BESSE, Jean-Marc. (1988). « Lire Dardel aujourd'hui », *Espace géographique*, 17(1), Géographie et philosophie. p. 43-46
- BLANCHARD, Raoul. (1928). « Une méthode de géographie urbaine », *Revue de géographie alpine*, 16(1), p. 193-214.
- BOXER, Frederick. (1861). *Pocket map of the City of Montreal* [Carte]. Échelle : 1 :12 500, Bibliothèque et Archives nationales du Québec
- BRADSHAW, York et WALLACE, Michael. (1991) «Informing generality and explaining uniqueness : the place of case studies in comparative research», *International Journal of Comparative Sociology*, 32(1-2), p. 154-171
- BREVILLE, Benoît. (2011). « Inner city montréalais et banlieue parisienne, politiques et stratégies de lutte contre la pauvreté urbaine : la politique de la ville à Hochelaga-Maisonneuve (Canada) et Saint-Denis (France), années 1960-début des années 2000 » (Thèse de doctorat en histoire), Université du Québec à Montréal, Récupéré d'*Archipel*, l'archive de publications électroniques de l'UQAM, <http://www.archipel.uqam.ca/id/eprint/5483>

BRUNET, Roger. (2005) *Les mots de la géographie : dictionnaire critique*. Paris : Reclus, p.518

C

CAMBIER, Alain. (2005) *Qu'est-ce qu'une ville ?*, Librairie philosophique J. Vrin, Paris, p.128

CASSIA, Paul. (2006). « Le droit à la rue », *Pouvoirs*, 116, p. 65-85

CERDA, Ildefonso. (1979). *La théorie générale de l'urbanisation*, Seuil, Paris, p.247

CHABOT, George et Beaujeu-Garnier. (1964). *Traité de géographie urbaine*. Armand Colin, Paris, p.493

CHAMFORT, Sébastien-Roch Nicolas. [s.d.] *Maximes et pensées, caractères et anecdotes*, Porrentruy Portes de France, 1946, p.258

CHAPON, Pierre-Marie et al. (2010) « Cartes mentales et représentations spatiales de résidents en MARPA : un outil d'aide à l'implantation de nouvelles structures d'hébergement ? », *Norois*, 216(3), p.57-66

CHARLAND, Louis. (1801). *Plan de la ville et cité de Montréal*, réimpression en 1919 [Carte]. Échelle : 1 : 12 500, Bibliothèque et Archives nationales du Québec

CHARMES Éric. (2005). « Le retour à la rue comme support de la gentrification », *Espaces et sociétés*, 122, p. 115-135.

CHARMES Eric. (2006). *La rue, village ou décor ? Parcours dans deux rues de Belleville, Créaphis*, p. 157

CHAUVIN, Sébastien et JOUININ, Nicolas. «L'observation directe». Dans *L'enquête sociologique*, sous la dir. Serge Paugham, Paris : Presses universitaires de France, 2010

CHOAY, Françoise. (1965) *L'Urbanisme : utopies et réalités, une anthologie*, Seuil, Paris, p. 447

CHOAY, Françoise. (1966). « Le Corbusier », in PAQUOT Thierry. (dir.) (2011). *Les faiseurs de villes*, Infolio, p. 267-289.

- CHOAY, Françoise. (1972) *Le Sens de la ville*, Seuil, Paris, p.182
- CHOAY, Françoise. (1996). La règle et le modèle, sur la théorie de l'architecture et de l'urbanisme, Seuil, 1996, p.384
- CHOAY, Françoise. (2011). « Camillo Sitte », Dans *Les faiseurs de villes*, sous la dir. de Thierry Paquot, 399 – 417, Infolio, 2011
- CHOAY, Françoise. (2011). « Le Corbusier », Dans *Les faiseurs de villes*, sous la dir. de Thierry Paquot, 267 - 289, Infolio, 2011
- CONSAUR. (1991). *Etude sur le patrimoine du square Saint-Louis et ses abords*. Montréal, Ville de Montréal.
- CORRIVEAU, Jeanne. (2015, 19 janvier). Montréal aura cinq nouvelles rues piétonnes, Le Devoir.fr. Consulté le 19 janvier 2015, <http://www.ledevoir.com/politique/montreal/429278/montreal-aura-cinq-nouvelles-rues-pietonnes-en-2015>
- CULLEN, Gordon. (1971). *The Concise Townscape*, The Architectural Press, London, p. 199.
- D**
- DANIEL ARBOUR et ASSOCIES. (1983). *Etude des artères commerciales*, Commission d'initiative et de développement économiques, Ville de Montréal, p.158.
- DE KONINCK, Rodolphe. «Du terrain à l'amphi : le mandat des géographes» Dans S. Laurin, J.-L., Klein et C.Tardif (dir.) 123 – 138, *Géographie et société : vers une géographie citoyenne*, Québec, Presses de l'Université du Québec, 2001
- DEMAIN MONTREAL. [s. d.]. *Plan de développement*, Récupéré le 1 septembre 2014 de http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7717,84077570&_dad=portal&_schema=PORTAL
- Développement. (2003). Dans LEVY, Jacques et LUSSAULT, Michel (dir.) *Dictionnaire de la géographie*, (p.1033) Paris : Belin
- DI MEO, Guy. (1998) *Géographie sociale et territoire*, Nathan, Paris, p.320

DI MEÓ, Guy. (2009) « L'individu, le corps et la rue globale », *Géographie et cultures*, 71, p.9-23

DUMONT, Marc et VON DER MÜHLL, Dominique. (2006). « De la rue à la ville apaisée : l'éclairage comparé des expériences péri/suburbaines suisses et françaises », *Flux*, n° 66-67, p. 50-61.

DUPUIS, Blaise. (2009). « Le mouvement du New Urbanism et le paysage urbain. La circulation d'une doctrine urbanistique », *Journal of Urban Research*, 2, p.10-21.

E

ERAN, Ben-Joseph. (1995). « Changing the Residential Street Scene », *Journal of the American Planning Association*, 61(4), p. 504-516.

F

FEL, André. (1982). « De la philosophie à la géographie », *Espace géographique*, 11(1), p. 13-14

FLEURY, Antoine. « Aménager les rues pour changer la ville ». Dans *La métropole parisienne : centralités, inégalités, proximités*, sous la dir. de Le Goix, R. et Saint-Julien, T. 253-276, Paris : Belin, 2007

FERRIER, Jacques. (2013) *La possibilité d'une ville : les cinq sens et l'architecture*, Arléas, Paris, p.129

FLEURY, Antoine. (2003). « De la rue-faubourg à la rue « branchée » : Oberkampf ou l'émergence d'une centralité des loisirs à Paris », *Espace géographique*, 32(3), p. 239-252

FLEURY, Antoine. (2004). « La rue : un objet géographique ? », *Tracés, Revue de Sciences humaines*, 5, p. 33-43

FLEURY, Antoine. (2009). « Berlin/Istanbul : La rue au service de l'image des métropoles », *Géographie et cultures*, 71, p. 111-130

FOURNAND, Anne. (2003). « Images d'une cité. Cartes mentales et représentations spatiales des adolescents de Garges-lès-Gonesse », *Annales de Géographie*, 112(633), p. 537-550.

FRANCIS, Mark. «The making of democratic streets». Dans *Public Streets for Public Use*. Sous la dir. de A.V. Moudon, 23-39, New York : Columbia University Press, 1991

FREMONT, Arnaud. (1976). *La Région, espace vécu*. Presses universitaires de France, Paris, p.223

FREMONT, Arnaud. (1984). *Géographie sociale*, Masson, Paris, p.387

G

GAGNON, Yves-C. (2012). *L'étude de cas comme méthode de recherche*. Presses de l'Université du Québec, p. 120

GAUTHIER, Benoît. (1992) *Recherche sociale. De la problématique à la collecte des données*, Presses de l'Université du Québec, Québec, p.584

GEHL, Jan. (1987). *Life between streets, using public space*, Van Nostrand Reinhold, New York, p.202

GEHL, Jan. (2012). *Pour des villes à échelles humaine*, Ecosociété, Montréal, p.273

GEORGE, Pierre. (1952) *La ville, le fait urbain à travers le monde*, Presse universitaire de France, Paris, p.399

GHORRA, Gobin. (2003). *Ville et sociétés urbaines aux Etats-Unis*. Armand Colin, Paris, p.191

GOURDON, Jean-Loup. (2001). *La Rue - Essai sur l'économie de la forme urbaine*, La Tour d'Aigues : Aube, p. 285

GRAVARI-BARBAS, Maria et RIPOLL, Fabrice. (2010) « Introduction : De l'appropriation à la valorisation, et retour », *Norois*, 217, p.7-12

GRUET, Brice (2006) *La rue à Rome, miroir de la ville. Entre l'émotion et la norme*. Presses universitaires de Paris-La Sorbonne, Paris, p. 557

GUAY, Pierre-Yves. (1987). *Introduction à l'urbanisme, approches théoriques, instruments et critères*, Modulo Mont-Royal, Québec, p.178

GUMUCHIAN, Hervé et al. (2000). *Initiation à la recherche en géographie : aménagement, développement territorial, environnement*, Les Presses de l'Université de Montréal, Montréal, p.425

H

HALL, Tim. (2006). *Urban Geography*, London Routledge, Londres, p.198

HAMILTON-BAILLIE, Ben. (2008) «Towards shared space», *Urban Design International*, 13, p.130-138

HELVETIUS. [s.d.]. *De l'homme, de ses facultés intellectuelles, et de son éducation*, Fayard, Paris, 1989

HOPKINS, Henry Whitmer. (1979) *Atlas of the City and Island of Montréal*, Québec, Provincial Surveying and Pub. Co.

HOULLIER-GUIBERT, Charles-Edouard. (2010). «Ville internationale, image internationale : le cas de Montréal», *Géococonfluences*, [En ligne] <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/typespace/urb1/MetropScient8a.htm> consulté le 1^{er} janvier 2014

HOWES, David. «Introduction» *Empire of the senses : The sensual culture reader*, sous la dir. de David Howes, 3-4, Oxford et New York : Berg, 2005

I

IMRIE, Rob. (2013). «Shared Space and the Post-politics of Environmental Change», *Urban Studies*, 50(16), p.3446-3462

J

JACOBS Allan et Donald APPLEYARD. (1987). « Toward an Urban Design Manifesto», *Journal of the American Planning Association*, 53, p.112-120

JACOBS, Allan B. (1993). *Great Streets*. The MIT Press, Cambridge, p. 331.

JACOBS, Jane. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*, trad. Déclin et survie des grandes villes américaines, Editions Parenthèses, p.411.

JEBRAK, Yona. (2010). «La Reconstruction et la résilience urbaine : l'évolution du paysage urbain» (Thèse de doctorat en études urbaines), Université du Québec à Montréal, Récupéré d'*Archipel*, l'archive de publications électroniques de l'UQAM, <http://www.archipel.uqam.ca/id/eprint/3124>

JOBIN, André. (1834) *Carte de la ville de Montréal* [Carte]. Échelle : 1 :12500, Bibliothèque et Archives nationales du Québec

K

KANT, Emmanuel. [s.d.] Critique du jugement, J. Vrin, Paris, 1960, p.279

KOURTESSI-PHILIPPAKIS, Georgia et TREUIL, René (dir.) (2011) *Archéologie du territoire, de l'Égée au Sahara*, Publications de la Sorbonne, Paris, p.330

KRAAY, H. Joop. (1986). « Woonerver and Other Experiments in the Netherlands », *Built Environment, New Ways of Managing Traffic*, 12(1), p. 20-29.

L

LE CORBUSIER. (1925). *Urbanisme*. Flammarion, Paris, p. 284

LE CORBUSIER. (1946) *Manière de penser l'urbanisme*, Soigner la ville malade, Gonthier, p. 203.

LE CORBUSIER. (1950) *Le Modulor, essai sur une mesure harmonique à l'échelle humaine, applicable universellement à l'architecture et à la mécanique*. Ascoral, L'Architecture d'aujourd'hui, Boulogne-sur-Seine, p.239.

LE CORBUSIER. (1957). *La Charte d'Athènes*, Minuit, Paris, p.189

LE CORBUSIER. (1959). *L'Urbanisme des trois établissements humains*, Minuit, Paris, p.203

LEFEBVRE, Henri. (1967). *Le Droit à la ville*, Economica-Anthropos, p.135

LEFEBVRE, Henri. (2000) *La production de l'espace*, Anthropos, Paris, p.485

LEFEBVRE, Sylvain. (1996). «La Gouverne d'une ville globale Singapour, ville-état», (Thèse de doctorat en études urbaines), Université du Québec, Québec, p.356 + XI

- LESSARD-HEBERT, Michelle et al. (1990). *La Recherche qualitative*. Fondements et pratiques. Montréal, Agence d'ARC inc., Montréal, p.180
- LEVITAS, George «Anthropology and sociology of streets». Dans *On streets*, sous la dir. de Stanford Anderson, 225 – 240, Cambridge : MIT press, 1986
- LEVY, Jacques et LUSSAULT, Michel (dir.) (2003) *Dictionnaire de la géographie*. Paris : Belin, p.1033
- LOISEAU, Jacques-Marie, TERRASSON, François et TROCHEL, Yves. (1993). *Le Paysage urbain*, Sang de la terre, Paris, p.193
- LYNCH Kevin. (1981). *A Theory of Good City Form*. The MIT Press, Cambridge, p.514
- LYNCH, Kevin. (1960) *The Image of the city*, MIT Press, Cambridge, p.194
- LYNCH, Kevin. (1969). *L'image de la cité* (tr.) Dunod, Paris, p.221
- LYNCH, Kevin. (1972). *What Time Is This Place ?*, The MIT Press, Cambridge, p.277
- LYNCH, Kevin. (1982). *Voir et planifier. L'aménagement qualitatif de l'espace*, Dunod, Paris, p.215
- M**
- MANGIN, David et PANERAI Philippe. (1999). *Projet urbain*, Parenthèses, Marseilles, p.185
- MARTOUZET, Denis. (2013). «Introduction. Une ville, cinq sens, trois traitements : sensoriel, cognitif et affectif», *Norois*,2, p. 7-10
- MEHTA, Vikas. (2009). « Look Closely and You Will See, Listen Carefully and You Will Hear : Urban Design and Social Interaction on Streets », *Journal of Urban Design*, 14(1), p. 29-64
- MERLIN, Pierre et CHOAY, Françoise. (1988). *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris : Presses universitaires de France, p.723
- MONS, Alain. (2013). *Les lieux du sensible : villes, hommes, images*, CNRS, Paris, p.258

MONTREAL 2025. [s. d.]. *Un monde de créativité et de possibilités*, Récupéré le 1^{er} septembre 2014 de http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PES_PUBLICATIONS_FR/PUBLICATIONS/MTL2025-WEB.PDF

MONTREAL INTERNATIONAL. [s. d.]. *Vivre à Montréal*, Récupéré le 1^{er} septembre 2014 de <http://www.montrealinternational.com/talents-strategiques/vivre-a-montreal/sinstaller-dans-le-grand-montreal/>

MONTREAL METROPOLE CULTURELLE [s. d.]. *Plan d'action 2007-2017*, Récupéré le 1^{er} septembre 2014 de http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=5017,116997593&_dad=portal&_schema=PORTAL

MORIN, Richard. (1987). *Réanimation urbaine et pouvoir local*, Presses de l'Université du Québec, INRS-Urbanisation, Montréal, p.173

N

NIETZSCHE. (2007). *Le Gai savoir*, Garnier-Flammarion, Paris, p.439

O

OFFICE DE PLANIFICATION ET DE DEVELOPPEMENT DU QUEBEC. (1978). *La Problématique de l'Estrie*, Les Schémas régionaux, Québec, p.131

OLAGNIER, Pierre-Jacques. (2007). « Les « nouvelles » pratiques d'aménagement des rues des villes britanniques. Les Home Zones : la variante anglaise des expériences de voirie partagée », *Flux*, 66-67, p. 39-49

ONFRAY, Michel. (1996). *Le Désir d'être un volcan*. Le Livre de Poche, LgF, Paris p. 512

ONFRAY, Michel. (2006). *La puissance d'exister*, LgF, p.288

ONFRAY, Michel. (2007) *Les sagesses antiques, contre-histoire de la philosophie*, LgF, p.352

ONFRAY, Michel. (2007). *La lueur des orages désirés*, Grasset, Paris, p. 65

ONFRAY, Michel. (2012). *Rendre la raison populaire*, Autrement, Paris, p.94

ORDINANCE SURVEY. (1869). *Contoured plan of Montreal and its environs* (Fortification Survey), Southampton, England, Ordinance Survey Office

OUELLET, Michel. (2006). « Le smart growth et le nouvel urbanisme : synthèse de la littérature récente et regard sur la situation canadienne », *Cahiers de géographie du Québec*, 50(140), p. 175 - 193

P

PAQUOT, Thierry. (2006). « Eloge de la rue ou quand l'art urbain soigne les dehors... », *Flux*, 66-67, p.127-133

PARAZELLI, Michel. (2009). « Existe-t-il une « morale globale » de la régulation de la rue ? Réflexions autour de l'hypothèse d'un imaginaire écosanitaire », *Géographie et cultures*, 71, p. 91 - 110

PATRI-ARCH. (2003) *Etude typomorphologique de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal*. Récupéré le 1^{er} septembre 2014 de http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7297,74633619&_dad=portal&_schema=PORTAL

PAULET, Jean-Pierre. (2005). *Géographie urbaine*, Armand Colin, Paris, p.315

PELLEGRINI, Giacomo. (1973) *La Ricerca geografica urbana, Contributi per una metodologia*, Dalmasso, Milan, p.431

PINSONEAULT, Adolphe Rodrigue. (1907) *Atlas of the City of Montréal and Ile Bizard*, Atlas Publishing Co. Ltd.

Planification. (2003). Dans LEVY, Jacques et LUSSAULT, Michel (dir.) *Dictionnaire de la géographie*, (p.1033) Paris : Belin

PLATEAU-MONT-ROYAL. (2009) *Plan de Déplacement Urbain 2009 - 2024 du Plateau-Mont-Royal, Se réapproprier le quartier*, Récupéré le 1 septembre 2014 de http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7297,89079602&_dad=portal&_schema=PORTAL

PLATEAU-MONT-ROYAL. (2009) *Premier Plan de Déplacement Urbain*, Ville de Montréal, Récupéré le 1^{er} septembre 2014 de http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7297,89079602&_dad=portal&_schema=PORTAL

Q

Quartier. (2003). Dans LEVY, Jacques et LUSSAULT, Michel (dir.) Dictionnaire de la géographie, (p.1033) Paris : Belin

R

RAYSIDE ARCHITECTE. (2009) *Histoire cartographié du Plateau-Mont-Royal*, Récupéré le 1^{er} septembre 2014 de http://www.rayside.qc.ca/downloads/Cartes_historiques_Plateau_Mont-Royal_2009.pdf

REGULIER, Catherine et LEFEBVRE, Henri. (1985). « Le projet rythmanalytique », *Communications*, 41(41), p.191-199

REIGNER Hélène, HERNANDEZ Frédérique et BRENAC Thierry. (2009). « Circuler dans la ville sûre et durable : des politiques publiques contemporaines ambiguës, consensuelles et insoutenables », *Métropoles*, 5 [En ligne]. <http://metropoles.revues.org/3808>, consulté le 1^{er} septembre 2014

RENAUD, Yann. (2002). «Le territoire de l'habitant», *Labyrinthe*, n°12, p.29-45 [en ligne] <http://labyrinthe.revues.org/1338>, consulté le 1^{er} janvier 2014

REVOL, Claire. (2013) « Kevin Lynch et Henri Lefebvre, penseurs de l'expérience esthétique des rythmes de l'environnement urbain », *Rhuthmos*, [en ligne] <http://rhuthmos.eu/spip.php?article852> consulté le 1^{er} janvier 2014

RIPOLL, Fabrice et VESCHAMBRE, Vincent. (2005). « Introduction, l'appropriation de l'espace comme problématique », *Noroi*, 195, p.7-15

RUDOFISKY, Bernard. (1969). *Streets for People : A Primer for Americans*, Garden City, N.Y. Anchor Press, Doubleday, p. 351.

Rue. (2003). Dans LEVY, Jacques et LUSSAULT, Michel (dir.) Dictionnaire de la géographie, (p.1033) Paris : Belin

S

SAINTE MARIE GAUTHIER, Vincent « Eugène Haussmann ». Dans *Les faiseurs de villes*, sous la dir. de Thierry Paquot, Ifolio, 2011

SASSEN, Saskia. (1991). *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton University Press, Princeton, p.397

- SCHILLER, Preston, BRUUN Eric et KENWORHTY Jeffrey. (2010). *An Introduction to Sustainable Transportation, Policy, Planning and Implementation*, Earthscan, London, p. 368
- SCOTT, Allen-J. (2002). *Global City-Regions: Trends, Theory, Policy*, Oxford University Press, Oxford, p. 467
- SCOTT, Allen. «L'économie culturelle et le champ créatif de la ville», Dans *Penser les territoires, en hommage à Georges Benko*, sous la dir. de Paul Cary et André Joyal, 197 – 226, Québec : Presses de l'Université du Québec, 2010
- SELYE, Hens (1973) *Du rêve à la découverte : l'esprit scientifique*, Montréal, La Presse, p.445
- SENECAL, Gilles, HAMEL, Pierre et VACHON, Nathalie. (2005). « Formes urbaines, qualité de vie, environnements naturels et construits. Éléments de réflexion et test de mesure pour la région métropolitaine de Montréal ». *Cahiers de Géographie du Québec*, 49(136), p.19-43
- SENNETT, Richard. (2001). *La Chair et la pierre, le corps et la ville dans la civilisation occidentale*, La passion, Paris, p.287
- SHORT, John R. (1984) *An introduction to Urban Geography*, London Routledge et Kegan Paul, Londres, p. 259
- SIMONEAU, Jean .(1977), *Avant qu'on se retrouve tout nu dans la rue – le problème du logement*, Montréal, La Fédération des unions de familles, Montréal Parti Pris, p.444
- SITTE, Camillo. (1889). *L'Art de bâtir les villes. L'urbanisme selon ses fondements artistiques*. Points, Essais, p. 224
- SORKIN, Michael (dir.).(1992). *Variations on a theme park, the new american city and the end of public space*, Noonday Press, New York, p.252
- STATISTIQUE CANADA. (1951). Caractéristiques de la population et du logement par secteurs de recensement, Montréal, Recensement de 1951, bulletin CT-3, p.66. [Fichier de données]. Récupéré le 1^{er} septembre 2014 de <https://archive.org/details/1951981951M5NO31953engfra>

- STATISTIQUE CANADA. (1956). Caractéristiques de la population et du logement par secteurs de recensement, Montréal, Recensement de 1959, bulletin 4-5, p.54. [Fichier de données]. Récupéré le 1^{er} septembre 2014 de <https://archive.org/details/1956955051957engfra>
- STATISTIQUE CANADA. (1961). Série des secteurs de recensement, Montréal, Recensement de 1961, bulletin CT-4, p.84. [Fichier de données]. Récupéré le 1^{er} septembre 2014 de <https://archive.org/details/1961955191963engfra>
- STATISTIQUE CANADA. (1966). Population : caractéristiques par secteurs de recensement, Montréal, Recensement de 1966, bulletin C-4, p.36 [Fichier de données]. Récupéré le 1^{er} septembre 2014 de <https://archive.org/details/1966956041968engfra>
- STATISTIQUE CANADA. (1971). Caractéristiques de la population et du logement par secteurs de recensement, Montréal, Recensement de 1971, bulletin CT-4A, p.65. [Fichier de données]. Récupéré le 1^{er} septembre 2014 de <https://archive.org/details/1971957041973engfra>
- STATISTIQUE CANADA. (1976). Secteurs de recensement : caractéristiques de la population et du logement, Montréal, Recensement de 1976, bulletin 6-12, p.182. [Fichier de données]. Récupéré le 1^{er} septembre 2014 de <https://archive.org/details/1976958111978engfra>
- STATISTIQUE CANADA. (1981). Secteurs de recensement : population, logement privés occupés, ménages privés, familles de recensement dans les ménages privés, certaines caractéristiques, Montréal, Recensement de 1981, vol.3, série de profils A, p.231. [Fichier de données]. Récupéré le 1^{er} septembre 2014 de <https://archive.org/details/1981959591982engfra>
- STATISTIQUE CANADA. (1981). Secteurs de recensement : population, logement privés occupés, ménages privés, familles de recensement dans les ménages privés, certaines caractéristiques, Montréal, Recensement de 1981, vol.3, série de profils B, p.669. [Fichier de données]. Récupéré le 1^{er} septembre 2014 de <https://archive.org/details/1981959591982engfra>
- STATISTIQUE CANADA. (1986). Secteurs de recensements. Profils, Montréal, partie 1, Recensement de 1986. [Fichier de données]. Récupéré le 1^{er} septembre 2014 de <https://archive.org/details/1986951291988engfra>
- STATISTIQUE CANADA. (1986). Secteurs de recensements. Profils, Montréal, partie 2, Recensement de 1986. [Fichier de données]. Récupéré le 1^{er} septembre 2014 de <https://archive.org/details/1986951301988engfra>

- STATISTIQUE CANADA. (1991). Secteurs de recensements. Profils, Montréal, partie A, Recensement de 1991. [Fichier de données]. Récupéré le 1^{er} septembre 2014 de <https://archive.org/details/1991953291993engfra>
- STATISTIQUE CANADA. (1991). Secteurs de recensements. Profils, Montréal, partie B, Recensement de 1991. [Fichier de données]. Récupéré le 1^{er} septembre 2014 de <https://archive.org/details/1991953301994engfra>
- STATISTIQUE CANADA. (1996). Secteurs de recensements. Profils, Montréal, Recensement de 1996. [Fichier de données]. Récupéré le 1^{er} septembre 2014 de <http://www12.statcan.ca/english/census96/data/popdwell/Index.cfm>
- STATISTIQUE CANADA. (2001). Secteurs de recensements. Profils, Montréal, Recensement de 2001. [Fichier de données]. Récupéré le 1^{er} septembre 2014 de <http://www12.statcan.ca/English/census01/products/reference/dict/geo013.htm>
- STATISTIQUE CANADA. (2006). Secteurs de recensements. Profils, Montréal, Recensement de 2006. [Fichier de données]. Récupéré le 1^{er} septembre 2014 de <http://www12.statcan.ca/census-recensement/2006/dp-pd/prof/92-597/index.cfm?Lang=E>
- STATISTIQUE CANADA. (2011). Secteurs de recensements. Profils, Montréal, Recensement de 2011. [Fichier de données].]. Récupéré le 1^{er} septembre 2014 de <http://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2011/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=F&MM>
- STIGLITZ Joseph E., SEN Amartya et FITOUSSI Jean-Paul (2009). Rapport de la commission sur la mesure des performances économiques et du progrès social, Ministère français de l'économie, de l'industrie et de l'emploi, Récupéré de <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/rapports-publics/094000427-rapport-de-la-commission-sur-la-mesure-des-performances-economiques-et-du-progres-social>
- STOECKER, Randy. (1991). «Evaluating and rethinking the case study», *Sociological Review*, 39(1), p.88-112
- STREET RECONSIDERED. [s. d.]. *Naked Streets*, Récupéré le 1^{er} septembre 2014 de <http://www.restreets.org/case-studies/naked-streets>

T

THIBAUD, Jean-Paul. (2007). « La fabrique de la rue en marche : essai sur l'altération des ambiances urbaines », *Flux*, 66-67, p. 111-119

TODD, Emmanuel et LE BRAS, Hervé. (2013). *Le Mystère français*, Seuil, Paris, p. 308

TODD, Emmanuel. (1994) *Le Destin des immigrés*, Seuil, Paris, p.470

TODD, Emmanuel. (1998). *L'illusion économique, essai sur la stagnation des sociétés développées*, Gallimard, Paris, p. 321

TODD, Emmanuel. (2011). *L'Origine des systèmes familiaux. Tome 1. L'Eurasie*, Gallimard, Paris, p.755

TYLER, Peter et al. (2013) « Valuing the Benefits of Urban Regeneration », *Urban Studies*, n°50, p.169 – 190

U

UNDERWRITERS' SURVEY BUREAU, (1926 – 1939) *Insurance Plan of the City of Montreal*, Toronto, Montréal, the Bureau.

UNDERWRITERS' SURVEY BUREAU. (1954 - 1955) *Insurance Plan of the City of Montreal*, Toronto, Montréal, the Bureau.

V

VELTZ, Pierre. (1996). *Mondialisation, villes et territoires : une économie d'archipel*, Presse universitaires de France, Paris, p.262

VESCHAMBRE, Vincent. (2004). « Appropriation et marquage symbolique de l'espace. Quelques éléments de réflexion », *Espaces et Sociétés*, 21, p.73-77

VESCHAMBRE, Vincent. (2008), « La notion d'appropriation », *Norois*, 195, 2, p.115-116

VILLE DE MONTREAL (1983) *Macro-inventaire du patrimoine montréalais*. Montréal, Ville de Montréal.

VILLE DE MONTREAL [s. d.]. Plan d'urbanisme de Montréal 2004 – 2014,
Récupéré le 1^{er} septembre 2014 de

http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2761,3097019&_dad=portal&_schema=PORTAL

VILLE DE MONTRÉAL [s. d.]. *Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015*, Récupéré le 1^{er} septembre 2014 de http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7017,70777573&_dad=portal&_schema=PORTAL

VILLE DE MONTREAL. (1879). [Carte]. Échelle : 1 :12500. Dans HOPKINS, Henry. *Atlas de la ville et l'île de Montréal, incluant les comtés de Jacques Cartier et Hochelaga*, Bibliothèque et Archives nationales du Québec

VILLE DE MONTRÉAL. (2012) *Evaluation foncière*. Récupéré le 1^{er} septembre 2014 de http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=3077,3528864&_dad=portal&_schema=PORTAL

VILLE DE MONTREAL. (2015). La Ville de Montréal annonce son programme d'implantation de rues piétonnes et partagées. Récupéré le 18 janvier 2015 de http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=5997,102503571&_dad=portal&_schema=PORTAL&id=24269&ret=/pls/portal/url/page/bur_du_maire_fr/rep_bur_du_maire/rep_communiques/coll_communiques

VILLE DE MONTRÉAL. Service de l'Habitation et de l'Urbanisme. (1976). Utilisation du sol, plan n° 229-28. [Plan d'utilisation du sol]. Échelle : 1 : 1 200. Montréal : Ville de Montréal.

VILLE DE MONTRÉAL. Service de l'Habitation et de l'Urbanisme. (1976). Utilisation du sol, plan n° 230-28. [Plan d'utilisation du sol]. Échelle : 1 : 1 200. Montréal : Ville de Montréal.

VILLE DE MONTRÉAL. Service de l'Habitation et de l'Urbanisme. (1980). Utilisation du sol, plan n° 229-28. [Plan d'utilisation du sol]. Échelle : 1 : 1 000. Montréal : Ville de Montréal.

VILLE DE MONTRÉAL. Service de l'Habitation et de l'Urbanisme. (1980). Utilisation du sol, plan n° 230-28. [Plan d'utilisation du sol]. Échelle : 1 : 1 000. Montréal : Ville de Montréal.

VILLE DE MONTRÉAL. Service de l'Habitation et de l'Urbanisme. (1984). Utilisation du sol, plan n° 229-28. [Plan d'utilisation du sol]. Échelle : 1 : 1 000. Montréal : Ville de Montréal.

VILLE DE MONTRÉAL. Service de l'Habitation et de l'Urbanisme. (1984). Utilisation du sol, plan n° 230-28. [Plan d'utilisation du sol]. Échelle : 1 : 1 000. Montréal : Ville de Montréal.

VILLE DE MONTRÉAL. Service de l'Habitation et de l'Urbanisme. (1989). Utilisation du sol, plan n° 229-28. [Plan d'utilisation du sol]. Échelle : 1 : 1 000. Montréal : Ville de Montréal.

VILLE DE MONTRÉAL. Service de l'Habitation et de l'Urbanisme. (1989). Utilisation du sol, plan n° 230-28. [Plan d'utilisation du sol]. Échelle : 1 : 1 000. Montréal : Ville de Montréal.

VIVRE EN VILLE. (2014). Création d'une alliance pour un nouveau partage de la rue Sainte-Catherine : huit principes pour guider son aménagement, Récupéré le 1^{er} décembre 2014 de <https://vivreenville.org/nos-positions/communiqués/communiqués/2014/creation-d-une-alliance-pour-un-nouveau-partage-de-la-rue-sainte-catherine-huit-principes-pour-guider-son-amenagement/>

W

WHYTE, William .H. (1980). *The Social Life of Small Urban Spaces*. Conservation Foundation, Washington, p.125

WEIL, Simone. (1949). *L'enracinement : prelude à une déclaration des devoirs envers l'être humain*, Gallimard, p.381

Y

YIN, Robert. (2009). *Case study research, design and methods*, Sage publications, Los Angeles, p.219

Z

ZARDINI, Mirko. (2005). Sensations urbaines : une approche différente à l'urbanisme. Canadian Centre for Architecture, Montréal, p.349

ZENEIDI, Djemila. (2009) « Introduction : où en est la rue face à la globalisation ? », *Géographie et cultures*, 71, p. 3-7

ZUKIN, Sharon. (1991) *Landscapes of power from Detroit to Disney World*, University of California Press, Berkeley, p.326

REVUE DE PRESSE « RUE DULUTH »

1. NADEAU, Jules. (1976, 17 octobre). Le village dans la ville avec un petit côté rétro... *Le Dimanche*.
2. MOISSAN, Stéphane. (1977, 5 mai). La ville se donne une âme nouvelle. *La Presse*.
3. LAURIER, Marie. (1978, 23 janvier). Drapeau accueilli avec fanfare dans le quartier Saint-Louis. *Le Devoir*.
4. INCONNU. (1978, 29 mai). L'avenue Duluth renaît. *Montréal-matin*.
5. PETROWSKI, Nathalie. (1979, 17 mai). La rue Duluth s'ouvre à la fête. *Le Devoir*.
6. HOTTE, Michel. (1979, 17 mai). Toute l'avenue Duluth fêtera le « bon temps ». *La Presse*.
7. SAINT-JEAN, Gilles. (1979, 20 mai). La rue Duluth fête le beau temps. *Dimanche-matin*.
8. GAUTHIER, Richard. (1979, 20 mai). Spring festival. Photographie. *Sunday Express*
9. PETROWSKI, Nathalie. (1979, 2 mai). Duluth insolite. *Le Devoir*.
10. DUHAMEL, Alain. (1979, 11 octobre). La ville donne raison aux commerçants consultés. Des parcomètres dans 17 rues commerciales de Montréal. *Le Devoir*.
11. DORE, Marc. (1979, 11 octobre). Des parcomètres pour 18 rues commerciales. *La Presse*.
12. COTE, Maurice. (1981, 24 août). *Le Journal de Montréal*.
13. PILON, Gilles. (1982, 6 avril). Les résidents de la rue Duluth se plaignent de n'être pas consultés. *Le Journal de Montréal*.

14. TARDIFF, André. (1982, 3 mai). Un « gadget pour touristes et noctambules ». Les Voisins de la rue Duluth dénoncent le projet d'aménagement de leur quartier. *Le Devoir*.
15. INCONNU. (1982, 6 avril). Tenants bid to restric restaurants. *The Gazette*.
16. DUBUC, Jean-Guy. (1982, 7 mai). Aménager un quartier, c'est aussi le respecter. *La Presse*.
17. INCONNU. (1982, 14 mai). Les résidents de la rue Duluth en ont assez. *La Presse*.
18. DUHAMEL, Alain. (1982, 19 mai). La Ville de Montréal accorde un crédit de 5% aux contribuables. *Le Devoir*.
19. LABERGE, Yvon. (1982, 19 mai). Montréal remboursera 5 p. cent du compte de taxes municipales. *La Presse*.
20. SHEPERD, Harvey. (1982, 20 mai). Duluth St. Residents oppose plan for mall. *La Gazette*.
21. ROY, Bruno. (1982, 3 juin). Question d'embellissement. *Le Devoir*.
22. LABERGE, Yvon. (1982, 19 juin). Moins de bruits pour les Montréalais. *La Presse*.
23. RAMACIERE, Constance. (1982, 13 juillet). Les voisins de la rue Duluth. *Le Devoir*.
24. RAMACIERE, Constance. (1982, 18 juillet). M. Lamarre, vous n'avez pas consulté les résidents de la rue Duluth, pourquoi ? *Le Journal de Montréal*.
25. INCONNU. (1982, 20 juillet). City council bans new restaurants along 13-block strip of Duluth St. *The Gazette*.
26. INCONNU. (1982, 21 juillet). Halte aux restaurants. *Le Devoir*.
27. SOULIE, Jean-Paul. (1982, 14 août). Rues Prince-Arthur et Duluth. Les anciennes images s'effacent. *La Presse*.
28. SOULIE, Jean-Paul. (1982, 16 août). Rues Prince-Arthur et Duluth. Nouvelle image, nouvelle vie. *La Presse*.

29. MASSE, Denis. (1982, 1 septembre). Le « Greek Town » de Montréal ne s'érige pas sans difficultés pour les pionniers. *La Presse*.
30. INCONNU. (1982, 6 octobre). Inauguration avec fontaine et pancartes. *La Presse*.
31. LAPRUDE, Yvon. (1982, 6 octobre). La Rue Prince-Arthur inaugurée au milieu d'une Manif. *Le journal de Montréal*.
32. NEAL, Christopher. (1982, 6 octobre). Prince Arthur St. Mall opened amid protests and praise. *The Gazette*.
33. CEDILLOT, André. (1982, 9 octobre). Fuite de gaz rue Duluth : 400 résidants évacués. *La Presse*.
34. ROUSSEAU, Michel. (1982, 9 octobre). Evacuation rue Duluth. Le bris d'une conduite de gaz naturel en est la cause. *Le Journal de Montréal*.
35. LAMON, Georges. (1983, 25 mars). Une rue Duluth transformée. La rénovation fait surtout l'affaire des restaurateurs. *La Presse*.
36. INCONNU. (1983, 21 mai). *Le Journal de Montréal*.
37. PINARD, Guy. (1983, 26 mai). Rue Duluth, les voisins en « fête » ce soir ». *La Presse*.
38. MENNIE, James. (1983, 27 mai). Duluth residents protest renovations. *The Gazette*.
39. DUBUC, Jean-Guy. (1983, 3 juin). Quand Montréal grandit, elle se fait mal aussi. *La Presse*.
40. INCONNU. (1983, 4 octobre). Parking ban on Duluth St. Stirs uproar. *The Gazette*.
41. MORIN, Eloise. (1983, 5 octobre). Duluth St. : Times a-changing in heart of city. *The Gazette*.
42. PILON, Gilles. (1983, 18 octobre). Mécontentement rue Duluth. *Le journal de Montréal*.
43. MORIN, Eloise. (1983, 19 octobre). Green Onions make Duluth residents cry. *The Gazette*.

44. MORIN, Eloise. (1983, 2 novembre). City plan aims to give a lift to Duluth Street. *The Gazette*.
45. GINGRAS, Pierre. (1984, 19 janvier). Montréal leur réclame \$1650. Des artisans s'adressent aux tribunaux. *La Presse*.
46. FAVREAU, Mariane. (1984, 31 octobre). Aux abords des rues Duluth et Prince-Arthur. Stationnement réservé aux petites voitures. *La Presse*.
47. ROY, Paul. (1985, 21 juin). Les propriétaires paient l'amende et recommencent. 11 des 27 restaurants de la rue Duluth dérogent à un règlement de zonage. *La Presse*.
48. DUDDIN, Jean Maurice. (1985, 21 juin). Le Mile-End ne veut pas de « rue Duluth ». *Le Journal de Montréal*.
49. WIMHURST, David. (1985, 26 juin). Plateau residents protest in the streets to let city hall know that they're fed up. *The Gazette*.
50. PLANTE, Carole et LEGAULT, Réjean. (1985, 19 juillet). M. Lamarre, ces amendes infligées aux infractions au zonage sont ridicules. *Le Journal de Montréal*.
51. PIETTE, François. (1985, 26 juin). L'association des résidant(e)s organise une visite guidée de restaurants non-conformes de la rue Duluth. *Guide Mont-Royal*.
52. INCONNU. (1986, 12 juin). L'A.R.R.P. : une première offensive. *Guide Mont-Royal*.
53. PERITZ, Ingrid. (1988, 27 février). District tries a plan to end warfare between residents and other drivers. *The Gazette*.
54. INCONNU. (1988, 1 mars). Reform meter is ticking. *The Gazette*.
55. INCONNU. (1988, 22 avril). Oui, on pourra démolir le duplex rue Duluth.
56. PERREAULT, Stéphane. (1988, 2 juillet). Peur. *Le Devoir*.
57. INCONNU. (1990, 17 juin). \$100000 de dommages au Vieux Duluth. *La Presse*

58. ELKOURI, Rima. (1999, 14 avril). Nouveau projet pour le CHUM. Le Dr Jules Hardy propose de construire un mégahôpital qui jouterait l'Hôtel-Dieu. *La Presse*.
59. OTIS-DIONNE, Geneviève. (2003, 29 mars). Concept gagnant. La formule du Vieux Duluth. *Le Devoir*.