

**Les barrières à l'implantation des « rues complètes » :
Le cas de la conversion de la rue Main dans le vieil Ottawa est.**

14e Colloque de la Relève VRM
Machabée Louis
M.Sc. Durabilité de l'environnement
Institut de l'environnement
Université d'Ottawa
Matthew Paterson
Louis.machabee@uottawa.ca

Les grandes villes du monde jouent désormais un rôle central dans la lutte aux changements climatiques. Différentes mesures sont élaborées par celles-ci afin de réduire les émissions de CO₂: densification, accroissement du transport en commun, verdissement, recours aux nouvelles technologies, etc. Entre la volonté d'agir et les réalisations sur le terrain, peuvent cependant s'opérer d'importants écarts. Des résistances d'ordres sociaux, culturels et politiques peuvent en effet contrecarrer l'introduction de pratiques innovantes et ralentir l'aménagement de villes durables. Comprendre ce qui porte atteinte aux initiatives de changement devient dans ce contexte un enjeu important. Les raisons pour lesquelles les individus, les communautés et les organisations acceptent ou refusent de modifier leurs pratiques modélisent en effet notre réponse aux changements climatiques.

Les résistances rencontrées à Ottawa lors de la conversion de la rue Main en « rue complète » est un exemple éloquent. Bien connu aux États-Unis et en Europe, le concept de *Complete Streets* fait progressivement son entrée dans les provinces canadiennes. Il consiste à aménager les rues afin d'accroître l'espace réservé aux cyclistes, aux piétons et aux usagers du transport en commun. L'histoire de la rue Main est semblable à celle de plusieurs autres artères au centre des vieux quartiers urbains. Bordée d'institutions religieuses, scolaires et commerciales, elle cristallise la vie sociale et communautaire au cœur du quartier. Les choses changent rapidement dans les années 1960, alors que de nouvelles banlieues se développent au sud d'Ottawa. Pour donner un accès rapide aux résidents de ces dernières au centre-ville d'Ottawa, la ville décide de reconfigurer la rue Main. De deux voies, elle passe à quatre voies, permettant un volume accru de voitures de circuler aux

heures de pointes. L'inconfort provoqué par la vitesse et le volume de voitures amène les résidents à cesser de fréquenter la rue. Les commerces font faillite, réduisant l'offre conséquente de services et la vitalité caractéristique du quartier.

En 2012, la ville doit remplacer les canalisations vétustes situées sous la rue. Du même coup, sous l'impulsion d'un groupe de résidents bien organisés, elle propose d'aménager la première rue complète à la surface. De quatre voies, on prévoit ramener la rue à deux voies, laissant davantage d'espaces aux piétons, aux cyclistes et aux autobus. Le projet s'accompagne en contrepartie d'une diminution de la capacité de support de la rue. De 1200 voitures à l'heure aux heures de pointe, la rue allait désormais en accommoder 900. Arguant que le projet allait engendrer des embouteillages et une heure de pointe prolongée, des résidents et des élus municipaux des banlieues sud se mobilisent. Pendant des mois, ils signalent leur opposition dans les journaux, aux réunions de quartiers et à l'Hôtel de Ville. Un débat parfois enflammé envahit l'espace public.

Cette étude de cas amène à réfléchir à l'origine de la controverse et à ses incidences sur notre capacité à opérer la transition vers des villes réduites en carbone. Une perspective interprétative attrayante est à ce titre offerte par la théorie des « pratiques sociales » (Shove & Walker, 2010). Bien connue dans la littérature anglo-saxonne, cette approche examine l'évolution des sociétés contemporaines au travers les routines et les habitudes de la vie quotidienne. Son hypothèse est à l'effet que la transition vers des environnements réduits en carbone remet en question des pratiques de consommation d'énergie et de ressources, plus ou moins soutenables, auxquelles nous sommes attachés (Shove, 2014). La prise quotidienne de douches, notre manière de cuisiner et de s'alimenter sont des exemples (Shove, 2003). Plus que de simples habitudes ou conventions, ces pratiques socialement partagées constitueraient des façons standardisées de vivre, rendues possibles grâce à l'alignement routinier de technologies, de valeurs sociales et de conventions partagées. Notre résistance

envers l'adoption d'initiatives réductrices de carbone résulterait de notre désir irréprouvable de perpétuer ces pratiques.

Interprétée à la lumière de cette hypothèse, l'opposition au projet de conversion de la rue Main trouve ses origines dans une pratique sociale riche en carbone: la navette quotidienne en voiture. Depuis le milieu des années 1960, cette pratique est profondément enracinée dans la vie de milliers d'automobilistes qui empruntent la rue Main afin d'accéder rapidement au centre-ville. Cette pratique est d'autant plus intériorisée qu'un ensemble interconnecté d'entités matérielles et symboliques rendent son existence possible et l'instrumentalise comme une manière normale de vivre. Ainsi, en plus de reposer sur un large éventail d'infrastructures matérielles (routes, ponts, lumières, garages, etc.), l'usage quotidien de la voiture s'arrime également à un répertoire de valeurs socialement partagées (rapidité, confort, statut, liberté), à une philosophie de l'occupation du territoire, axée sur la faible densité, ainsi qu'un modèle d'aménagement spatial dissociant les espaces de vie et de travail. Détaillée de la sorte, la conversion de la rue Main en un corridor de circulation plus lent et étroit bouleverse non seulement une pratique quotidienne fortement enracinée. Elle remet également en question une culture de la mobilité fondée sur un assemblage interconnecté d'entités matérielles, de conventions sociales, de politiques publiques et d'idéologies de la « vie bonne ».

De retour à la controverse, l'analyse démontre que le désir de cette pratique est sans cesse réactivé à travers le discours politique des opposants au projet. Soutenant que l'utilisation de la rue Main leur revient de plein droit pour se rendre rapidement au centre-ville, ce discours exalte l'usage de la voiture comme mode non négociable de transport. Au fil des débats, émerge une lutte politique entre deux visions contrastées de l'espace à réaménager: une artère routière à conserver, pour faciliter la circulation automobile vers la banlieue, et une rue centrale à réhabiliter, pour revitaliser la vie communautaire au cœur du quartier. Inquiètes de la dichotomie persistante des points de vue, les autorités de la ville commandent une étude pour estimer le temps supplémentaire que prendra la

traversée de la rue Main aux heures de pointe. Plusieurs milliers de dollars après, l'étude conclue que trois minutes supplémentaires seront tout au plus nécessaires. Cette tentative de dépolitiser le débat en terme technique s'avéra un échec. Prisonniers de leur culture de la mobilité, les résidents des banlieues sud continuèrent d'exprimer des craintes envers l'allongement de l'heure de pointe et des conséquences possibles du projet sur leurs habitudes de vie. Présument que ces inquiétudes allaient se dissiper d'elles-mêmes après la réalisation des travaux, la ville poursuit l'usage de statistiques comme outil de régulation de la crise. Bien que le projet fût au final une réussite, l'analyse démontre toutefois que deux éléments ont été occultés lors de sa planification: l'attrait de l'usage de l'automobile et les craintes ouvertement exprimées par la population. Préférant investir des fonds dans la recherche de données techniques plutôt que dans l'examen en profondeur des déplacements des citoyens et de leurs craintes, les autorités semblent avoir manqué une occasion unique d'aborder autrement les résistances rencontrées. Des tensions inutiles auraient pu être évitées.

Conclusion

Cette étude de cas explicite davantage qu'une simple habitude de déplacement non soutenable. Elle évoque les fondements matériels et symboliques qui rendent possibles son essor et sa reproduction. Dans ce contexte, la théorie des pratiques sociales exhorte à un changement de paradigme en matière d'intervention: non plus tenter de modifier les comportements individuels qui font obstacles à la transition écologique en cours, mais plutôt de réfléchir à l'ensemble des dispositifs diffus et multiformes qui favorisent leurs perpétuations. Dès lors, le changement ne s'opère plus à partir d'un groupe restreint d'individus qui tentent d'introduire des stratégies d'envergure, mais plutôt sur la base d'acteurs décentralisés qui interviennent sur les sources pluriels et multiformes des pratiques sociales. Vue de la sorte, cette approche élargit le spectre potentiel des intervenants comme acteurs possibles de changement. Elle donne à voir une diversité de lieux d'intervention et d'approches en matière de transition écologique.

Références :

Shove, E. (2003). *Comfort, Cleanliness and Convenience: the Social Organization of Normality*. New-York, Berg.

Shove, E, Walker, G. (2010). Governing transitions in the sustainability of everyday life. *Research Policy*, 39, 471–476.

Shove, E. (2014). Putting practice into policy: reconfiguring questions of consumption and climate change, *Contemporary Social Science*, 9:4, 415–429.