

Le Retour à la rue. Étude de cas d'une rue partagée oubliée à Montréal :
l'avenue Duluth-Est.

13e Colloque de la Relève VRM

DIAZ Jérémie

3e cycle

Études urbaines

ESG UQAM

LEFEBVRE Sylvain

diaz.jeremy@courrier.uqam.ca

Introduction

Dans une économie néolibérale et globalisée, les politiques urbaines s'emploient à bien vendre la ville. Cet «entrepreneurialisme» (Harvey, 1989) implique d'y combattre les dysfonctionnements, de disperser les populations indésirables et de contenir les pratiques non souhaitées. La ville sûre, propre et durable devient un modèle à atteindre pour répondre aux désordres urbains susceptibles de pâler l'offre d'un environnement attractif. Un double mouvement marquerait cette tendance générale. D'une part, elle mettrait en place de stratégies consensuelles d'aménagement reléguant les impératifs de justice spatiale. D'autre part, elle alimenterait un processus d'extension de l'État pénal caractérisé par l'accent mis sur la responsabilité individuelle et la sanction accrue des écarts de comportement (Reigner, Hernandez et Brenac, 2009). Au cœur du processus d'apaisement de la ville, le réaménagement des rues selon des modèles privilégiant une réappropriation des espaces publics se multiplie. 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 et les professionnels du milieu. Une apparente unanimité des acteurs politiques s'observe en dépit d'une absence d'études sur les effets à long terme de ces aménagements. Les résultats de cette étude visent à confronter la promotion actuelle de la *safe city* fondée sur une certaine représentation des comportements individuels, de l'art du vivre ensemble, de la civilité en éveil et de la participation créative des citoyens.

Une histoire singulière montréalaise : la rue Duluth-Est

L'étude de la rue Duluth offrait les conditions irrésistibles d'une exploration *in situ* des effets durables du partage de la rue dans le contexte montréalais. La forme urbaine de Duluth ne résulte pas d'une volonté initiale de réaliser un espace partagé. Toutefois, les contingences du milieu ont produit ce qui nous est apparu comme l'un des premiers cas du partage de l'espace. Au tournant des années 1980, la Ville entreprend, par le biais du Service des travaux publics, le Programme de revitalisation des artères commerciales (RAC) dont les objectifs visent à élaborer une politique de régénérescence de l'offre commerciale des rues. Sur les vingt-cinq artères commerciales recensées dans le programme, seule Duluth présente un traitement morphologique avant-gardiste la rapprochant de l'idéal type du New Urbanism (Barbonne, 2008) dont la règle des trois « D » (densité, diversité et design) remet en cause la logique de l'automobile en faveur d'une diversification des modes de déplacement et de ses usages. La mise en regard des similarités entre le traitement singulier de Duluth au tournant des années 1980 avec le réaménagement des rues montréalaises selon ces principes urbanistiques, l'a fait éclore comme un témoin *a posteriori* unique des modalités de ce changement de paradigme.

La rue, à quoi ça sert ?

Trop longtemps, la rue a été réduite à un simple espace de circulation (Le Corbusier, 1946). La rue rend compte de la ville alors qu'il est impossible de l'appréhender dans sa totalité (Rudofsky, 1969 ; Lynch, 1960). 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. C'est pourquoi Jean-Loup Gourdon insiste sur la nécessité de penser la rue par sa *forme*. Parce que la forme de la rue est la base de tout accord en milieu urbain. Elle assure une règle du jeu connue de tous dont le mécanisme est simple : celui de l'emboîtement et de la combinaison des usages dont le principe organisationnel est inscrit dans sa forme elle-même. Car la rue, ça sert d'abord à cumuler des avantages qui font système. Toute nouveauté ou tout investissement

s'appuie par proximité sur l'investissement voisin. Autrement dit, elle produit par contiguïté spatiale, le maximum « d'externalités positives, appropriables et intelligibles » (Gourdon, 2001). Espace d'interactions, de confrontations, de rapprochements et de rencontres collectives, la rue est également le lieu de la participation silencieuse de la société et ses expérimentations collectives. Elle renferme une lente transmission intergénérationnelle dont le politique ne voit pas toujours les processus d'appropriation et de valorisation (Gravari-Barbas, 2010). En somme, la rue sert à ancrer l'emprise des citoyens sur leur portion de ville.

Objectif de recherche

L'objectif du mémoire a été d'explorer 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 durablement la qualité des rues. Notre hypothèse principale soutenait que bien que l'aménagement de la rue Duluth-Est ait participé à la mise en valeur rapide du lieu en atteignant les objectifs de l'espace partagé, il n'a pas produit les conditions nécessaires à un processus durable de valorisation de la rue en rompant l'appropriation qu'en avaient ses résidents.

Méthodologie

Dans cette recherche de type fondamentale, il a été question de comprendre l'interrelation des phénomènes 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. L'une des difficultés à résoudre dans l'étude d'une rue est de ne pas réduire sa complexité à un seul aspect. Il a donc été proposé une démarche empirique qualitative de type exploratoire à travers une étude de cas. L'objectif d'une telle analyse était 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 de valorisation en cours. Face au défi d'opérationnaliser le concept d'appropriation à un territoire comme la rue, nous avons fait le choix d'explorer l'évolution de ses marqueurs matérielles, sociaux et symboliques.

Pour ce faire, trois modes de collectes ont été utilisés : (1) l'analyse documentaire (cartes historiques, documents d'archives, publications officielles, revue de presse et études statistiques datant de 1983) ; (2) l'observation directe non participante (96 observations de 15 minutes sur 12 segments de la rue à 8 plages horaires différentes) et (3) une enquête (63 questionnaires, 25 cartes mentales et 5 entretiens).

Résultats

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 et s'asseoir sur des bancs à l'abri des parasols. Les photographies de 1977 à 1979, extraites des articles de presse, nous montrent une rue abimée, 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. Un processus de gentrification commerciale est à l'œuvre. Parmi les nouveaux embellissements de la rue, le pavage devient le repère physique et symbolique de Duluth jusqu'à nos jours. L'abondance des capitaux conjuguée à la performance des moyens techniques a enclenché une nouvelle morphogenèse de Duluth se substituant 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. 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.

Or, l'aménagement au tournant des années 1980 a bel et bien atteint – provisoirement - 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 n'a pas été visiblement durable comme l'indiquent l'état actuel de la rue : dégradations physiques, sensation d'abandon, bunkerisation des logements, baisse des mobilités actives, restriction des pratiques sociales et l'anonymat du lieu dans l'imaginaire collectif.

Conclusion

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 : 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.

Brève bibliographie

- 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
- GRAVARI-BARBAS, Maria et RIPOLL, Fabrice. (2010) « Introduction : De l'appropriation à la valorisation, et retour », *Norois*, 217, p.7-12
- GOURDON, Jean-Loup. (2001). *La Rue - Essai sur l'économie de la forme urbaine*, La Tour d'Aigues : Aube, p. 285
- HARVEY, D. (1989) «From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism», *Geografiska Annaler*, B 71 (1), p.3-17.
- JACOBS, Allan B. (1993). *Great Streets*. The MIT Press, Cambridge, p. 331
- LE CORBUSIER. (1946) *Manière de penser l'urbanisme*, Soigner la ville malade, Gonthier, p. 203.
- LYNCH, Kevin. (1960) *The Image of the city*, MIT Press, Cambridge, p.194
- 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
- RUDOFISKY, Bernard. (1969). *Streets for People : A Primer for Americans*, Garden City, N.Y. Anchor Press, Doubleday, p. 351.