

**L'UNIVERSITÉ DU QUÉBEC
INSTITUT NATIONAL DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE
CENTRE – URBANISATION CULTURE SOCIÉTÉ**

**L'INERTIE DES AUTOROUTES SOUS L'ANGLE DE LA JUSTICE
MOBILITAIRE. LE CAS DE L'ÉCHANGEUR SAINT-PIERRE, MONTRÉAL**

Par

Sophie LAVOIE

Baccalauréat ès arts (B.A.)

Mémoire présenté pour obtenir le grade de

Maître ès sciences, M.Sc.

Maîtrise en études urbaines

Programme offert conjointement par l'INRS et l'UQAM

Avril, 2025

Ce mémoire intitulé

**L'INERTIE DES AUTOROUTES SOUS L'ANGLE DE LA JUSTICE
MOBILITAIRE. LE CAS DE L'ÉCHANGEUR SAINT-PIERRE, MONTRÉAL**

et présenté par

Sophie LAVOIE

a été évalué par un jury composé de

Mme Sophie L. VAN NESTE, directrice de recherche, INRS-UCS

M. Leslie TOURÉ KAPO, examinateur interne INRS-UCS

Mme Fanny TREMBLAY-RACICOT, examinatrice externe, ÉNAP

RÉSUMÉ

La transformation des infrastructures autoroutières urbaines en contexte de transition socio-écologique est un défi pour les acteur·ices locaux. La littérature a largement documenté l'impact des infrastructures autoroutières sur les injustices environnementales (Carrier, 2015), sociales et territoriales (Culver 2018; Edwards et Leonard 2022), particulièrement dans les quartiers urbains où elles sont édifiées. Ce mémoire examine la mise en débat des infrastructures autoroutières à travers le cas de l'échangeur Saint-Pierre à Montréal. En mobilisant l'approche sociotechnique (Graham et Marvin 2001), notamment le concept d'inertie des infrastructures (Hommels, 2008), et le cadre de mobility justice (Sheller, 2018), nous avons effectué une analyse documentaire, mené 10 entretiens avec des acteur·ices représentant divers niveaux de gouvernance et assisté à des séances d'observation dans le cadre du programme Quartiers inclusifs et résilients (QIR). Les résultats mettent en lumière les défis pour les acteur·ices locaux d'agir sur les iniquités territoriales et sociales en présence d'infrastructures autoroutières. Le domaine de la voirie est caractérisé par une forte opacité, des normes professionnelles rigides et une gouvernance multiniveau dans laquelle le pouvoir est inégalement distribué. Les résultats de ce mémoire soulignent l'apport essentiel des organismes communautaires dans le contexte de la transition socio-écologique. Ces derniers montrent une compréhension approfondie des enjeux systémiques touchant le quartier et réussissent à porter les voix des populations les plus marginalisées, alors que certains acteurs-clés dans les processus de transformation et de revitalisation des quartiers peuvent démontrer une reconnaissance limitée des enjeux sociaux.

Mots-clés : inertie; système automobile; transition sociotechnique; iniquités territoriales; action communautaire.

ABSTRACT

Transforming urban highway infrastructures in the context of socio-ecological transition is a challenge for local stakeholders. The literature has extensively documented the impact of highway infrastructures on environmental (Carrier, 2015), social and territorial injustices (Culver 2018; Edwards and Leonard 2022), particularly in the urban neighborhoods where they are built. This dissertation examines the debating of highway infrastructures through the case of the Saint-Pierre interchange in Montreal. Mobilizing the sociotechnical approach (Graham and Marvin 2001), in particular the concept of infrastructure obduracy (Hommels, 2008), and the mobility justice framework (Sheller, 2018), we carried out a literature review, conducted 10 interviews with stakeholders representing various levels of governance and attended observation sessions as part of the *Quartiers inclusifs et résilients* (QIR) program. The results highlight the challenges faced by local players in addressing territorial and social inequalities in the presence of motorway infrastructure. The roads sector is characterized by a high degree of opacity, rigid professional standards and multi-level governance in which power is unevenly distributed. The results of this thesis highlight the essential contribution of community organizations in the context of socio-ecological transition. The latter demonstrate a deep understanding of systemic issues affecting the neighborhood and succeed in carrying the voices of the most marginalized populations, while some key players in the processes of neighborhood transformation and revitalization may demonstrate limited recognition of social issues.

Keywords: obduracy; system of automobility; socio-technical transition; territorial inequities; community action.

REMERCIEMENTS

Ce mémoire ne se serait jamais écrit sans la présence et les précieux encouragements de ma directrice de mémoire, Sophie L. Van Neste. Sophie est une directrice incroyable. Elle m'a permis de prendre confiance et de clarifier mes idées tout au long du processus. Merci de m'avoir dit les bons mots aux bons moments et de m'avoir si bien guidé dans cet univers complexe qu'est la recherche. Merci de m'avoir rassurée lors de mes nombreuses périodes de doute et d'angoisse. Merci pour toutes les opportunités que tu m'as offertes pendant mes études. Ce chemin de mon parcours universitaire avec toi m'a fait grandir et pris confiance en mes capacités. Merci pour tout et j'espère être ta collègue encore très longtemps !

Je remercie les personnes employées et impliquées dans les organismes communautaires de Lachine et celles qui travaillent au sein du programme QIR et avec qui j'ai pu m'entretenir tout au long de mon mémoire. Merci d'avoir été généreuses avec moi et de m'avoir offert une place dans vos milieux de travail.

Je remercie la communauté étudiante du centre Urbanisation, Culture et Société (UCS). Merci aux personnes avec qui j'ai suivi des cours, aux discussions, aux sorties dans les masses critiques, aux anecdotes de vélos, aux partages bienveillants de nos difficultés et de nos petites victoires. Merci au beau groupe du Labo Piétons et aux personnes dans ma cohorte. Merci également aux professeures de l'UCS et de l'UQAM qui enseignent les études urbaines. Vos cours étaient passionnantes et ont contribué à clarifier ce grand morceau de papier.

Merci aux personnes motivées avec qui on a mis en place un atelier communautaire de vélo au sous-sol de l'UCS ! J'ai fait mon mémoire en étant constamment couverte d'huile à vélo usé et ça me rend fière. Parler de roue libre et d'ajustement de freins avec vous tout au long de ma scolarité au centre a été un véritable plaisir.

Merci à mes amies de Souliers et vélos fantômes Québec. J'espère continuer à poser des vélos et souliers blancs avec vous jusqu'à ce que ce ne soit plus nécessaire.

Je remercie les collègues du Front commun pour la transition énergétique qui m'ont grandement énergisé dans les derniers kilomètres de ce mémoire.

Merci à mes amies de m'avoir permis de garder les deux pieds sur terre au courant de ces trois dernières années, la tête à temps plein dans les autoroutes et le militantisme vélo et écologiste.

Merci pour les bières dans les parcs, les petites sorties nature, les soirées tard à danser et à rire et les festivals pendant l'été. Merci pour tous ces moments dans le présent à créer des souvenirs. Je suis heureuse de pouvoir compter sur une si belle communauté.

Merci à mon partenaire et amoureux du quotidien de m'écouter, de me supporter dans mes démarches et d'être tout le temps fier de moi. Merci pour les nombreux échanges d'idées.

Je remercie finalement l'Institut national de recherche scientifique et la Chaire de recherche du Canada en action climatique urbaine pour le soutien financier sans quoi la réalisation de cette recherche et la rédaction de ce mémoire n'auraient pas été possibles.

TABLE DES MATIÈRES

Table des matières	x
Liste des tableaux	xiv
Liste des figures.....	xiv
Liste des abréviations et des sigles.....	xv
Introduction	16
Chapitre 1 : Revue de la littérature, problématique et questions de recherche.....	20
Inertie et alternatives au système automobile	20
<i>Le système automobile</i>	20
<i>Système automobile et néolibéralisme : des liens idéologiques.....</i>	21
Des injustices produites par le système automobile	23
<i>Infrastructures routières et autoroutières</i>	24
<i>Le coût collectif et individuel des infrastructures automobiles.....</i>	26
Changements climatiques, transports et iniquités	27
<i>Face à la menace climatique, des enjeux de mobilités</i>	29
Le défi de l'inclusion dans les projets de transports et de revitalisation urbaine	31
<i>Sécurité urbaine et mobilité : des liens à établir.....</i>	33
Des mobilisations sociales contre les infrastructures automobiles	36
<i>Quelques études de cas.....</i>	38
<i>Le développement autoroutier au Québec et à Montréal : des infrastructures qui sont loin d'être neutres</i>	39
<i>Le cas de l'échangeur Turcot</i>	41
Problématique, questions de recherche et objectifs	42
Conclusion.....	43
Chapitre 2 Théorie, approche et concepts mobilisés pour l'analyse	45
Introduction	45
L'approche de transition sociotechnique appliquée aux infrastructures urbaines	45
<i>Des infrastructures moins malléables que d'autres.....</i>	46

Le rôle des acteur·ices locaux dans les transitions sociotechniques	48
Mobility justice : les mobilité(s).....	51
Conclusion.....	55
Cadre opératoire.....	56
Chapitre 3 Design et méthodes de la recherche	58
Présentation et justification de l'étude de cas	59
<i>Contexte de la recherche</i>	61
Quartiers Inclusifs et Résilients (QIR)	61
Investissement majeur dans Lachine : l'écoquartier Lachine-Est	62
Le lien structurant du Grand Sud-Ouest.....	63
Analyse documentaire	63
Recrutement des personnes participantes aux entretiens semi-dirigés	65
Séances d'observation non participante.....	66
Entretiens semi-directifs.....	67
Traitement et analyse thématique des données.....	67
Conclusion.....	68
Chapitre 4 : Les conditions de mobilité, les acteur·ices impliqué·es et les interventions menées dans le quartier Saint-Pierre.....	70
Introduction. Les conditions de mobilité à Saint-Pierre : données, statistiques et enquêtes ...	70
<i>Enclavement et entrées sorties du quartier</i>	71
<i>Camionnage et impact sur la rue commerciale du quartier.....</i>	74
<i>Données de mobilités et transports dans Lachine et Saint-Pierre.....</i>	76
<i>Îlots de chaleur urbains et conditions de mobilité difficiles : un couplage dangereux</i>	78
Positionnement.....	79
<i>Ville de Montréal</i>	80
<i>Arrondissement de Lachine.....</i>	81
<i>Organismes communautaires.....</i>	83
<i>Ministère du Transport et de la Mobilité durable</i>	84

Les interventions menées afin d'améliorer les conditions de mobilité.....	85
Organismes communautaires.....	85
<i>Le ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec</i>	87
<i>Ville de Montréal et arrondissement Lachine.....</i>	89
Sociétés de transport collectif	89
STM.....	89
Exo	90
ARTM	91
Conclusion.....	92
Chapitre 5 Des représentations dominanteS et subordonnées des mobilités.....	94
La vision compartimentée du MTMD.....	94
Un échangeur immuable.....	99
<i>Les normes de la voirie et la place de l'intégration urbaine.....</i>	101
<i>Communauté dynamique menacée par le trafic</i>	107
Des représentations multiples du quartier et des communautés stigmatisées.....	110
<i>Les représentations du secteur Camille : des enjeux de sécurité ou d'aménagement ? ...</i>	112
Représentation dominante du secteur Camille.....	113
Conclusion.....	115
Chapitre 6 Des difficultés de modifier le système automobile : inertie des autoroutes urbaines et stratégies politiques pour les modifier	116
<i>Implication de la population riveraine de l'échangeur Saint-Pierre : faible voix politique et absence de communication du ministère.....</i>	116
Le programme QIR : un test face à l'inertie et une stratégie politique	119
<i>Discussions difficiles et tensions au QIR concernant le secteur Camille</i>	122
<i>Revitalisation, déplacement ou expropriation ? Des incertitudes dans la revitalisation urbaine aux abords d'une autoroute.....</i>	126
<i>Stratégie du milieu communautaire : visibiliser les expériences de mobilité à l'échelle du quartier.....</i>	128
Conclusion.....	131

Chapitre 7 : Discussion, retour sur la théorie et conclusion.....	133
Les facteurs d'inertie de l'échangeur Saint-Pierre	135
<i>Normes professionnelles et techniques rigides appliquées à la voirie.....</i>	136
<i>La gouvernance multiniveau et la prépondérance de la mobilité autoroutière.....</i>	137
<i>L'opacité de la voirie.....</i>	138
Stratégies autour du QIR	139
<i>Le communautaire de Saint-Pierre et Lachine : milieux actifs et engagés face aux communautés menacées par le trafic.....</i>	140
<i>La transition sociotechnique à l'échelle d'un quartier : saisir les grandes transformations pour agir de manière systémique</i>	142
<i>Le QIR, une occasion de comprendre autrement les populations vulnérables.....</i>	143
Conclusion.....	146
<i>Le communautaire pour des transformations d'infrastructures porteuses de justice sociale</i>	147
Bibliographie	150
Annexe 1 : Analyse documentaire	184
Annexe 2 : Codage initial et final.....	186
Annexe 3 : Personnes rencontrées en entretiens semi-directifs	189
Annexe 4 : Grille d'observation.....	190
Annexe 5 : Fiche de confidentialité du programme QIR	193
Annexe 6 : Formulaire de consentement.....	195
Annexe 7 : Guide des entretiens semi-directifs	197
Annexe 8 : Lettre d'invitation pour participer aux entretiens.....	202
Annexe 9 : Lettre d'information.....	204

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Cadre opératoire	56
------------------------------------	----

LISTE DES FIGURES

Figure 1. Publications concernant le quartier Saint-Pierre	65
Figure 2. Carte du quartier Saint-Pierre : mise en contexte. Source : GRAME, p.3 (2013)	70
Figure 4. Les bollards pour se rendre à Montréal-Ouest. Photo : Sophie Lavoie, 2023.....	71
Figure 5. Carte de Saint-Pierre. Samuel Miron, 2023	73
Figure 6. Sur la rue Saint-Jacques, rue commerciale de Saint-Pierre. Sophie Lavoie, 2023.....	75
Figure 7 : La rue Saint-Jacques, 1970. Harold Wolf, <i>Montreal Then and Now</i> , Facebook	74
Figure 8. Intersection desservie par la STM, avenue Saint-Pierre et Notre-Dame O. Le vélo blanc est celui de Joanna Barcessat. Photo : Sophie Lavoie, 2022	76
Figure 9. Carte des îlots de chaleur urbain dans Saint-Pierre. Données ouvertes de la ville de Montréal, Janvier 2025	78
Figure 10. Vulnérabilités à la chaleur dans Lachine et Saint-Pierre. Source : Ville de Montréal, 2024	79
Figure 11. Des personnes usagères du transport en commun attendent pour traverser la rue dans un climat hostile. Photo : Sophie Lavoie, 2023	80
Figure 12. Placette publique sur la rue Saint-Jacques (Fiocco, 2022)	85
Figure 13. Place 59 du quartier Saint-Pierre. Photo : Sophie Lavoie, 2023.....	86
Figure 14. L'échangeur Saint-Pierre, vu de la rue Notre-Dame O. Photo : Sophie Lavoie, 2023	88
Figure 15. Des usager.es de la STM attendent l'autobus sur la rue Saint-Jacques. Photo : Sophie Lavoie, 2023.....	90
Figure 16. Le scénario E. L'ARTM a proposé plusieurs scénarios dans lesquels Saint-Pierre est toujours desservi.	91
Figure 17. Une caméra du SPVM filme les personnes résidentes de la rue Camille en permanence. Photo : Sophie Lavoie, 2024	123

LISTE DES ABRÉVIATIONS ET DES SIGLES

ARTM	Autorité régionale de transport métropolitain
BAPE	Bureau des audiences publiques environnementales
DRSPM	Direction régionale de santé publique de Montréal
FORT	Fonds des réseaux en transport terrestre
GES	Gaz à effet de serre
GIEC	Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat
GRAME	Groupe de recommandations et d'actions pour un meilleur environnement
MTQ	ministère des Transports du Québec
MTDM	ministère des Transports et de la Mobilité durable
PPU	Programme particulier d'urbanisme
RUI	Revitalisation urbaine intégrée
SAAQ	Sociétés d'Assurance-Automobile du Québec
SPVM	Service de police de la Ville de Montréal
STM	Société de transport de Montréal
STS	Science and technologies studies
TOD	Transit Oriented Development

INTRODUCTION

La ville est en constante transformation et évolue au gré des époques, des pratiques, des technologies et des politiques. Même si la ville est un objet dynamique et malléable, certaines de ses infrastructures demeurent immuables malgré leurs contestations et leurs mises en débat. C'est le cas des infrastructures autoroutières en milieu urbain. Bien que les faits s'accumulent concernant les conséquences de leurs présences en ville, pour la santé et la sécurité des populations, il semble difficile de les transformer. Quelles sont les circonstances et les conséquences de cette inertie relative aux infrastructures autoroutières en milieu urbain ? C'est à travers les politiques de mobilité et les processus décisionnels concernant la revitalisation urbaine et la requalification d'une infrastructure autoroutière, l'échangeur Saint-Pierre dans le quartier Saint-Pierre à Montréal, que nous constatons que ces politiques et décisions peuvent créer et perpétuer des iniquités territoriales et sociales.

La transition socio-écologique est de plus en plus un terme mobilisé autant chez les personnes militantes que chez celles qui sont expertes. La transition apparaît également dans les plans climatiques officiels de la ville de Montréal et de la province de Québec. La transition implique un changement profond dans nos façons de se déplacer, mais il ne semble pas encore évident de comprendre à quoi ressemblera ce changement profond. Entre l'électrification des transports, l'enthousiasme pour les voitures autonomes ou les investissements dans des infrastructures de mobilité active et de transport collectif, les scénarios sont divers et semblent parfois être liés à des idéologies ou certains groupes sociaux (Henderson 2009; Walks 2015). La mobilité, les façons de se déplacer et les infrastructures de mobilité comportent plusieurs représentations liées à des discours, des pratiques et des infrastructures (Sheller 2018; Cresswell 2010). Il est alors pertinent de s'intéresser à ces représentations, portées par les acteur·ices impliqué·es dans la requalification d'une infrastructure autoroutière. Ceci nous permet, à notre avis, de mettre en lumière les circonstances de l'inertie urbaine.

Les infrastructures comportent des éléments techniques et sociaux et l'un vient influencer l'autre. Les infrastructures seraient caractérisées par des processus sociotechniques qui évoluent au gré des pratiques et des innovations technologiques (Graham et Marvin 2001; Geels 2002). Or, les systèmes autoroutiers et automobiles semblent difficiles à transformer, étant donné leur forte interdépendance avec les économies et le système automobile (Urry 2004). Pourtant, les autoroutes urbaines produisent des iniquités et injustices sociales dans leur milieu d'insertion (Carrier 2015; Brinkman et Lin 2022) puisque les quartiers où elles prennent place sont souvent victimes de pollution atmosphérique de conditions de mobilité

dangereuses ainsi que d'une forte minéralisation¹. Par ailleurs, la présence d'infrastructures autoroutières limite considérablement les possibilités de développement social et local, par exemple les opportunités de verdissement, puisque les autoroutes en milieu urbain accaparent la superficie de certains secteurs urbains.

Nous proposons de nous intéresser dans le cadre de ce projet de mémoire aux circonstances de l'inertie des infrastructures autoroutières urbaines et aux stratégies que mobilisent les acteur·ices locaux dans ce contexte pour contester ces infrastructures.

Dans un premier temps, nous explorerons la revue de la littérature qui a été rassemblée dans le cadre de ce mémoire. Nous présenterons la notion de système automobile et comment celui-ci entraîne un impact considérable et des injustices diverses chez des populations et personnes défavorisées socioéconomiquement et marginalisées. Nous verrons aussi comment ces injustices interagissent avec les solutions d'adaptation aux conséquences des changements climatiques. Il sera vu que l'adaptation aux changements climatiques demeure difficile dans les quartiers fortement minéralisés et où il y a présence d'infrastructures routières et autoroutières. Intervenir sur ces dernières est en effet complexe étant donné la place dominante du système automobile dans nos pratiques et discours de mobilité. Nous aborderons également comment la transition en transport implique parfois des défis pour l'inclusion des populations marginalisées, alors que certains quartiers sont désavantagés par rapport à l'adaptation aux changements climatiques et à l'accessibilité aux infrastructures de transport collectif, ce qui crée de l'exclusion sociale dans certains cas. Nous présenterons ensuite les questions de recherche de ce mémoire ainsi que l'étude de cas, soit le quartier Saint-Pierre.

Le deuxième chapitre est consacré au développement du cadre théorique et au cadre conceptuel de cette recherche et comment celui-ci a guidé l'analyse des données qualitatives de ce mémoire. Nous mobilisons l'approche sociotechnique appliquée aux infrastructures afin de rendre compte de comment les acteurs locaux (groupes citoyens, fonctionnaires municipaux et organismes communautaires) tentent d'influencer, voire de modifier, la technicité de la voirie afin de mieux prendre en compte les dimensions sociales des milieux de vie. Nous présentons également le concept d'inertie (*obduracy*) proposé par Hommels (2008). Les travaux de cette chercheuse permettent de mettre en lumière les circonstances du

¹ La minéralisation est un processus en aménagement urbain et implique le recouvrement de la surface par des minéraux (béton, asphalte) ce qui peut alors augmenter les températures des milieux urbains. Cet enjeu est de plus en plus préoccupant pour les villes puisque la minéralisation des milieux de vie entraîne la formation d'îlots de chaleur urbain ce qui a des conséquences néfastes pour la santé publique.

changement ou de l'absence de changement dans le contexte d'une infrastructure urbaine. Enfin, la notion de justice mobilitaire (*mobility justice*) développée par Sheller (2018) sera présentée. Cette notion s'intéresse aux politiques de mobilité et comment celles-ci peuvent refléter des inégalités dans les choix de mobilité, les discours et les infrastructures.

Le troisième chapitre présente la méthodologie mobilisée dans le cadre de ce mémoire. Cette recherche est de nature qualitative. Nous avons opté pour une triangulation des données, via une analyse documentaire, des séances d'observation dans le cadre du programme de revitalisation urbaine Quartiers inclusifs et résilients ainsi que 13 entretiens semi-dirigés avec des professionnel·les locaux et des organismes communautaires. Nous avons procédé à une analyse thématique des données à l'aide du logiciel NVivo.

Le quatrième chapitre présente plus en détail l'étude de cas de ce mémoire, soit le quartier Saint-Pierre situé dans l'arrondissement de Lachine à Montréal. L'analyse documentaire y est davantage présentée. Nous y détaillons les parties prenantes impliquées, les principales problématiques en ce qui a trait aux déplacements des personnes vulnérables usagères de la route et les (non) interventions qui ont été menées par les différentes parties prenantes impliquées dans le quartier. Nous présentons également comment le quartier Saint-Pierre cumule plusieurs inégalités et iniquités territoriales et sociales. Il est aussi un quartier en pleine transformation où les acteur·ices tentent d'agir de manière systémique sur des problématiques sociales, comme l'insécurité alimentaire et les déplacements à pied.

Le cinquième chapitre s'attarde aux représentations de la mobilité, des infrastructures de mobilité et du quartier Saint-Pierre et comment les personnes rencontrées dans le cadre des entretiens les perçoivent. Nous verrons comment la gouvernance multiniveau, certaines normes professionnelles et l'opacité de la voirie ont été identifiées comme étant des freins à la transformation de l'échangeur Saint-Pierre. Il sera aussi question des représentations du secteur Camille dans le quartier Saint-Pierre, un secteur qui a fait l'objet de plusieurs discussions quant à ses problématiques sociales. Nous verrons aussi comment la criminalité et la stigmatisation d'un secteur en mal d'investissement peuvent prendre le dessus dans les discussions et teinter les choix de mobilité, renforçant ainsi l'option d'expropriation en situation de réaménagement de l'échangeur. Il semble alors qu'au lieu d'aborder les conditions de mobilité difficiles dans le quartier, les inégalités et iniquités socioterritoriales renforcent la stigmatisation du secteur Camille, avoisinant de l'autoroute 20.

Le chapitre 6 rend compte des tensions à la transformation d'une infrastructure autoroutière et comment celles-ci sont ancrées dans le système automobile, lui-même difficile à

transformer. Nous reviendrons sur les difficultés d'inclure les populations locales dans le cadre des grands travaux et chantiers autoroutiers et les stratégies des milieux communautaires seront détaillées afin de constater comment ceux-ci font pour faire entendre le plus possible les communautés locales dans les processus de transformation urbaine.

Le chapitre 7 discute plus généralement des résultats de ce mémoire. Nous présentons les circonstances et caractéristiques de l'inertie de l'échangeur Saint-Pierre, soit l'opacité du domaine de la voirie, des normes professionnelles et techniques rigides des professionnel·les qui œuvrent sur cette voirie et la gouvernance multiniveau. Ces éléments semblent ralentir les processus de transformation urbaine. Nous décrivons ensuite les limites et contraintes que ce contexte cause pour le développement social et communautaire et pour les communautés locales, de même que les stratégies mobilisées pour affronter ces enjeux. Il apparaît finalement que les organismes communautaires sont des acteurs clés dans la transition socio-écologique puisque ceux-ci portent des perspectives de justice sociale ancrées dans leurs milieux et défendent les droits des populations marginalisées.

CHAPITRE 1 : REVUE DE LA LITTÉRATURE, PROBLÉMATIQUE ET QUESTIONS DE RECHERCHE

Dans ce premier chapitre, nous explorons à travers la revue de la littérature les impacts sociaux du système automobile et des infrastructures autoroutières. Nous nous attarderons plus spécifiquement à la mobilité dominante, soit le système automobile. Il sera ensuite question des iniquités et inégalités produites par ce système. Les liens entre la mobilité et l'adaptation aux changements climatiques seront présentés. Nous brosserons ensuite un portrait d'ensemble des mobilisations sociales et débats actuels qui mettent en débat et critiquent le système automobile au Québec et ailleurs. L'objectif de ce premier chapitre est d'établir des bases à partir de la littérature scientifique en ce qui concerne la mobilité dominante et ses impacts sur la ville afin de mieux comprendre pourquoi les infrastructures routières sont contestées et négociées par des groupes citoyens et communautaires, mais aussi par des experts en santé publique, en aménagement et en urbanisme. Nous soulignons également l'inertie des infrastructures autoroutières et les difficultés pour les acteur·ices locaux d'intervenir sur la voirie.

En dernière section, les questions de recherche et objectifs de ce mémoire seront présentés. Nous introduirons par la suite l'étude de cas de ce mémoire, soit le quartier Saint-Pierre. Le quartier accueille une infrastructure autoroutière névralgique qui doit être reconstruite d'ici la fin de la décennie. Cette infrastructure, l'échangeur Saint-Pierre, est contestée et mise en débat par différents groupes et institutions qui participent à la gouvernance multiniveau de cette infrastructure.

Inertie et alternatives au système automobile

Le système automobile

Expliquer la présence des infrastructures routières et de l'automobile dans l'espace public par le simple choix individuel, celui d'une préférence pour une mobilité motorisée, limite considérablement la complexité du problème. La littérature en sciences sociales reconnaît plutôt que l'automobile ferait partie d'un système sociotechnique complexe (Sheller et Urry 2000) produit et maintenu par l'extractivisme et l'économie fossile (Simpson 2022). Ce système complexe est un réseau qui s'étend bien au-delà des choix des automobilistes. Il

comprend la géopolitique, les compagnies de pétrole, les systèmes de taxation, les industries automobiles ainsi que de profondes interconnexions économiques (Horta 2020:137). Les infrastructures routières et autoroutières, les pipelines et les stations essence seraient le squelette de ce système (Dunlap 2023; Simpson 2022).

Le système automobile est ainsi lié à l'économie nationale, à nos modes de vie et aux politiques, d'où la pertinence de comprendre la transition en transport et en mobilité urbaine comme étant multidimensionnelle : elle concerne la consommation de ressources et d'énergie, l'usage du territoire et nos pratiques de mobilité.

Un des chercheurs les plus cités et qui a documenté la notion de système automobile afin de mieux comprendre la massification et la démocratisation des véhicules motorisés à travers le monde est Gabriel Dupuy. Le chercheur parle du système automobile pour rendre compte de son caractère persistant et reproductif (Dupuy 2000; 1999). L'automobile aurait un caractère systémique caractérisé par sa reproduction de lui-même. C'est la dépendance automobile qui permet la reproduction automobile puisque plus le niveau de motorisation d'un pays augmente, plus les individus s'installent en périphérie des centres et plus la dépendance automobile s'intensifie (Dupuy 2000: 69).

La forme urbaine dispersée peut rendre plus difficile le développement d'alternatives à l'automobile (Filion, 2015; Urry, 2004). À Montréal, les *Transit-oriented development* (TOD) apparaissent au début du siècle comme une solution innovante qui permettra à la métropole une planification des transports axée sur le transport collectif. Cependant, les TOD ont aussi permis à de petites municipalités de s'étaler davantage. Les larges stationnements vides aux abords des gares de train sont pour certains experts le constat d'un échec (Roy-Baillargeon 2017) même si à d'autres endroits, les stationnements débordent. Les projets de densification des milieux suburbains peuvent aussi être contestés par les populations locales qui cherchent à préserver leur milieu de vie (Van Neste et Royer 2022). Certains observateurs craignent que cette forme urbaine dispersée, caractérisée par une population qui vit majoritairement en banlieue, soit à l'épreuve de l'aménagement de transport collectif dans le Grand Montréal, étant donné la présence des liens autoroutiers et de la forme de l'environnement bâti (Beaudet 2022). Roy-Baillargeon (2017) soutient de son côté que la mauvaise foi des élus du Grand Montréal envers le transport collectif et la mobilité active et l'absence de péréquation dans le système fiscal municipal ne permettraient pas une coopération métropolitaine pour développer le transport collectif et sortir de l'aménagement du tout à l'auto.

Des études empiriques ont souligné le fait que le système automobile va de pair avec l'idéologie néolibérale et l'individualisme. Le néolibéralisme repose sur une idéologie qui priviliege les subjectivités individuelles, la pensée rationnelle et entrepreneuriale à travers le libre marché. Le système néolibéral encourage les individus à compter sur eux-mêmes plutôt que sur l'État ou la collectivité (Cayla 2021). Dans sa thèse sur l'effritement de la participation civique en Amérique, Putnam soutient que l'apparition de l'automobile comme mode de transport dominant est en partie responsable du retrait progressif des Américaines et Américains de la vie associative et communautaire (Putnam 2000). L'automobile ferait ainsi partie de la pensée néolibérale et individualiste, alors que les valeurs de liberté et d'autonomie, valorisée par l'idéologie néolibérale, sont associées à l'automobile. Selon Talsma (2014), les pratiques quotidiennes de l'automobile s'inscrivent en relation avec la gouvernance néolibérale et l'atomisation de l'individu.

C'est toutefois un aspect contradictoire du système automobile puisque, paradoxalement, l'apparition de l'automobile a contribué à l'expansion de l'État. L'automobile, pour fonctionner en tant que système de mobilité dominant, a besoin de routes, de règles, de régulations, de services de police et de contrôle routier, de taxation, d'investissement, de stationnements, d'infrastructures, de station essence, etc. Plus les automobiles sont apparues sur les routes, plus ces règles ont dû être renforcées et multipliées (Boehm et Paterson 2006). Ces mécanismes sont invisibilisés et normalisés par le système automobile. Les valeurs d'autonomie et d'indépendance véhiculées par l'automobile doivent ainsi être remises dans leur contexte collectif et étatique.

Il y aurait des liens clairs et évidents à faire entre le néolibéralisme et l'émergence d'une nation de banlieusards entre autres à cause des relations idéologiques entre les deux phénomènes. Selon (Walks 2015), il est plus difficile dans le contexte néolibéral de vouloir porter des projets collectifs qui misent sur le bien commun et la redistribution économique, comme des infrastructures urbaines, du transport collectif ou encore le financement de l'art et de l'éducation. En revenant sur l'élection de Rob Ford en 2010 à la mairie de Toronto, Walks (2015) soutient que les populations suburbaines seraient plus sujettes à adhérer aux politiques néolibérales. Le néolibéralisme et l'automobile privilient tous deux la privatisation de l'espace et des services, via le stationnement, l'habitat pavillonnaire, la propriété privée et l'individualisme plutôt que les décisions basées sur les biens communs (Walks 2015).

Dans son livre sur le logement et l'habitation, Gaudreau (2020) documente comment dans les années 40 et 50, des politiques publiques ont été mises en place afin de faciliter l'achat d'une propriété pour l'ensemble des Canadiens et Canadiennes, ce qui a résulté en le

développement de l'institution de la propriété privée pour les particuliers, mais aussi des centres d'achats à grande surface, de la consommation de masse, du développement du domaine de la construction et de la réparation, de l'industrie de l'immobilier et de la décoration, d'une multitude de commerces spécialisés qui bordent les boulevards et autoroutes et de nombreuses industries, comme le secteur immobilier et l'industrie des assurances et de la construction (Cohen 2012; Gaudreau 2020). Filion (2015) documente également comment la période de l'après-guerre a favorisé le développement de la banlieue dispersée et que celle-ci est caractérisée par une forte inertie. Les alternatives au tout à l'auto, dans ce contexte, sont difficiles à mettre en place, que ce soit le transport public ou l'aménagement de lotissement plus dense et compact.

Ainsi, le système automobile a des liens directs avec l'urbanisme, l'aménagement, les habitations, l'idéologie politique et sociale dominante et les façons dont nous habitons le territoire. Ces interactions entre le système automobile et d'autres fonctions sociétales participent à l'inertie du système et aux difficultés à mettre en place des alternatives en matière de transport et mobilité.

Des injustices produites par le système automobile

Il a été documenté dans la littérature scientifique comment la massification et la démocratisation de l'automobile ont entraîné des répercussions pour certaines populations ce qui se traduit par des injustices. Ces injustices sont de nature environnementale (CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal., Price et Massé 2017; Rice et al. 2020; Carrier 2015), démographiques, socioéconomiques et raciales (Culver 2018; Edwards et Leonard 2022). Certains travaux ont documenté comment l'automobile représente également une injustice sociojuridique puisque la rue, espace de l'automobile, normalise les accidents et décès des usagers et usagères vulnérables de la route. Le système routier est en effet encadré par des systèmes de loi qui pénalisent et rendent coupable les personnes piétonnes et cyclistes dans la plupart des cas de fautes commises (R. Braun et Randell 2022; Virilio et Lotringer 2008).

L'automobile est aussi un grave problème de santé publique. Dans *Are cars the new tobacco?* Douglas et ses collaborateurs (2011) comparant l'automobile à la cigarette, pour inspirer les instances décisionnelles à utiliser des moyens draconiens (campagnes de sensibilisation et de peur, affichages d'avertissement sur les voitures, interdiction de la publicité, etc.) afin de restreindre son usage aux déplacements essentiels. L'automobile et ses infrastructures sont également associées à la sédentarité, à l'augmentation des maladies cardiovaskulaires et

pulmonaires, à l'obésité, à la dépression et à certains types de cancer (Organisation mondiale de la santé 2022). La massification de l'automobile serait un facteur d'isolement qui aurait contribué à la perte de capital social des individus des sociétés contemporaines, alors que les relations sociales sont un déterminant important de la santé.

Étant donné la forte dépendance à l'automobile des ménages, particulièrement ceux des banlieues, et du développement urbanistique dispersé et à faible densité (Filion 2015), la transition de l'automobile vers des modes de déplacement plus sobres énergétiquement risque de renforcer et de créer des iniquités fortes en matière de mobilité (Dodson 2014; Horta 2020; Sheller et Urry 2000). D'où l'importance, comme le mentionne le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), d'investir rapidement dans des infrastructures et des modes de transports qui soient sobres énergétiquement (Van Neste et collab., 2022) afin de mieux intégrer les questions d'iniquités territoriales et sociales dans ces importants chantiers. Nous développerons davantage la question des iniquités produites par le système automobile tout au long de ce mémoire.

L'automobile peut également être considérée, à notre avis, comme étant associée à une injustice épistémique (Fricker 2007) puisque les politiques de mobilité tendent à prioriser l'expérience des automobilistes et à effacer les autres expériences de mobilités. Bien que cela tend à changer, l'état des villes actuelles est attribuable à des décennies d'aménagement du tout-à-l'auto ce qui restreint certaines populations dans leur droit et leur accès à la ville. Encore aujourd'hui, les réaménagements de rue, le développement immobilier et de transports collectifs tendent à oublier la place des personnes piétonnes, des cyclistes, des personnes à mobilités réduites, des aînées, des femmes et des enfants (Culver 2018).

L'automobile est également la technologie la plus meurtrière de l'histoire avec 1,25 million de morts annuellement (Culver 2018; Virilio et Lotringer 2008). L'Organisation mondiale de la santé (OMS) publiait un rapport sur l'automobile en décembre 2023, soulignant que les accidents de la route sont la première cause de décès chez les 5 à 29 ans et que les décès de la route surviennent à 90% dans les pays sous-développés et en voie de développement (Organisation mondiale de la santé 2023). Ce même rapport souligne que ces décès peuvent être prévenus grâce à l'action gouvernementale, par la mise en place de différentes politiques publiques. Cependant, et étant donné son caractère systémique, il est difficile d'encadrer et d'agir sur les conséquences du développement automobile puisque les économies contemporaines dépendent de celui-ci, comme cela a été vu plus haut.

Les infrastructures routières et autoroutières sont la plupart du temps concentrées dans des quartiers historiquement défavorisés socioéconomiquement (Poirier 2020; High 2022). Les routes, autoroutes et larges boulevards urbains entraînent des conséquences pour les populations qui résident aux abords. Les infrastructures routières et autoroutières sont responsables de problèmes de santé publique et de pollutions sonore et atmosphérique (Carrier 2015; CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal., Price et Massé 2017; Douglas et collab. 2011). Dans sa thèse de doctorat, Carrier (2015) a cartographié plusieurs données démographiques et sociales concernant les populations riveraines des infrastructures autoroutières et a démontré comment la situation actuelle à Montréal est un cas d'iniquité environnementale, puisque ce sont les personnes les plus défavorisées socioéconomiquement qui vivent près des autoroutes. Les infrastructures autoroutières limitent aussi considérablement les possibilités de développement social et local étant donné les conséquences qu'elles entraînent sur le territoire ainsi que l'espace et la superficie qu'elles occupent.

En effet, l'automobile et ses infrastructures sont des surconsommatrices de ressources, d'énergie et d'espace. À Montréal, le stationnement occupe près de 27% de la voirie selon le Conseil régional en environnement (Conseil régional en environnement de Montréal 2023). Cet espace, accaparé par l'automobile, atteint parfois jusqu'à 80% de la voirie dans certains arrondissements lorsqu'on inclut les voies de circulation automobile (Lefebvre-Ropars 2021). Pourtant, il est difficile de venir encadrer le stationnement que ce soit en retirant des cases ou en tarifant les véhicules puisque le stationnement est empreint de pouvoir et de symboles. À elles seules, les cases de stationnement sont une chaude lutte politique, sociale et idéologique (Henderson 2009). À Montréal, le personnel municipal doit faire face à des résistances citoyennes lorsqu'il retire des cases de stationnements sur rue dans le but d'y aménager des infrastructures sécuritaires pour les personnes piétonnes et les cyclistes ou de verdir le quartier.

Dans les zones urbaines, les impacts sociaux des infrastructures de l'automobile sont responsables d'une fragmentation de l'espace urbain et d'une réduction de l'espace disponible pour les autres modes de transport, par exemple pour l'aménagement de pistes cyclables ou pour le transport collectif. Ces iniquités et injustices spatiales sont vécues par des groupes sociaux vulnérables, alors que les injustices produites par l'automobile s'ajoutent à celles déjà existantes. En même temps, plusieurs personnes sont dépendantes de l'usage de l'automobile pour l'accès à l'emploi et peuvent limiter d'autres dépenses essentielles, comme un logement adéquat, pour s'en permettre l'accès (Dodson 2014; Blumenberg 2004). Pour les personnes

non motorisées, l'automobile rend l'accès difficile aux ressources publiques de la ville et complexifie les déplacements quotidiens (Mohl 2004), dans un contexte où les transports collectifs sont sous-financés et sous-développés. Ceci touche en particulier des personnes en situation de précarité (Lachapelle, Boisjoly et Vermesch 2020). La mobilité est pourtant un facteur déterminant de l'employabilité et de l'inclusion sociale (Blumenberg 2004). Les infrastructures routières et autoroutières sont alors des barrières physiques importantes qui limitent le droit à la ville et aux services de certaines populations.

Le coût collectif et individuel des infrastructures automobiles

Les impacts économiques et financiers des infrastructures automobiles sont significatifs. Ils se traduisent par une perte de temps en raison de la congestion et de la saturation des stationnements et des réseaux routiers dédiés à l'automobile (Marletto et al. 2016). Dans le Grand Montréal, il est estimé que le coût de la congestion annuelle représente plus de 4 milliards de dollars (Centres de gestion des déplacements de la région métropolitaine 2022).

Les gouvernements investissent des sommes d'argent considérables dans la reconstruction et l'entretien des infrastructures routières et autoroutières. Le fonds des réseaux en transport terrestre (FORT) qui permet le financement des routes au Québec est en déficit depuis 2017, notamment parce que le FORT n'utilise que très peu le principe d'utilisateur-payeuse, mais aussi parce que la province de Québec est celle qui utilise le moins de mesures d'écofiscalité (Beaulé 2023).

Il est estimé que les coûts des transports par automobile sont 28 fois plus importants que ceux du transport en commun, selon une étude de la Direction générale sur la mobilité et les transports de la Commission européenne (cité dans (Schepper 2022). Pourtant, ces coûts ne sont pas partagés de façon équitable dans la société (Blais 2023), alors que les personnes non motorisées paient les coûts de la congestion, sur l'environnement et sur la santé publique. Ceci représente finalement une forme d'injustice fiscale.

Au niveau individuel, l'automobile représente également un coût énorme pour les ménages. Entre 1990 et 2018, le nombre de véhicules utilitaires sport a augmenté de 280% dans le parc automobile canadien. Or, ils en coûtent jusqu'à 40% plus cher aux ménages (CIRANO et al. 2021) pour qui la dépendance automobile ne cesse de s'amplifier (Motte-Baumvol 2007). Selon les données de la Société d'Assurance Automobile du Québec (SAAQ), il en coûte 11 000\$ annuellement aux ménages pour une seule voiture, ce qui représente la dépense la plus

importante après l'habitation (Charest 2023). Certains économistes n'hésitent pas à parler d'« irrationalité économique » quand vient le temps de considérer les sommes d'argent qu'individuellement et collectivement nous payons pour l'automobile et ses infrastructures (Tanguay et Goudreault, 2023).

Malgré les nombreuses données et informations dont nous disposons sur les problèmes associés à l'automobile et ses infrastructures, ainsi que sur les coûts financiers et sociaux qu'elles imposent à notre société dans un contexte d'austérité, les discussions concernant l'avenir, la soutenabilité et la viabilité de ces infrastructures sont peu développées dans les discours publics et médiatiques (Gauthier, Prince et Jaeger 2009).

Changements climatiques, transports et iniquités

De manière directe ou indirecte, les infrastructures automobiles peuvent être responsables de l'accroissement des aléas climatiques et des épisodes caniculaires, tout comme elles en augmentent les impacts négatifs, à travers la hausse des températures par le phénomène des îlots de chaleur urbain (Deny 2007) et de la détérioration de la qualité de l'air (Graham 2015; Kingham, Pearce et Zawar-Reza 2007), aggravés lors des événements météorologiques extrêmes (Biagioli et al. 2023; Ngo 2019). Par exemple, l'été 2023 à Montréal a été marqué par des incendies de forêt. Ces derniers ont ravagé des écosystèmes canadiens, créant des épisodes de forte détérioration de la qualité de l'air. Cette détérioration de la qualité de l'air a été amplifiée par les épisodes caniculaires, alors qu'il n'était plus possible d'ouvrir les fenêtres et d'utiliser un climatiseur. Les températures ont frôlé les 40 degrés Celsius à certains endroits.

Ce cocktail météo n'a pas été subi et vécu de manière semblable par toutes les populations urbaines. Les enfants sont davantage vulnérables, de même que certains secteurs urbains fortement minéralisés et moins bien desservis par les transports en commun et les services. Certains de ces secteurs se trouvent également aux abords d'infrastructures autoroutières, ce qui peut créer des vulnérabilités supplémentaires pour certaines populations. Les vagues de chaleur extrême interagissent ainsi avec la capacité des communautés à se déplacer pour rejoindre un îlot de fraîcheur. Les déficits d'infrastructures et d'équipements, comme des bibliothèques et des parcs, peuvent aussi contribuer aux vulnérabilités de ces communautés (Poulin et collab. 2021; Latham et Layton 2019).

Les villes tendent à mettre l'emphase sur les solutions du marché pour répondre à la crise climatique, comme les infrastructures vertes et technologiques (Long et Rice 2019). Cette

vision de l'adaptation éclipse les iniquités structurelles et historiques qui rendent les populations vulnérables, de même que les décennies de désinvestissement qui cumulent certains quartiers (Ranganathan et Bratman 2021; Ribot 2013). Ceci amène des chercheurs et chercheuses à mettre de l'avant dans leurs recherches les causes historiques et économiques des iniquités, de même que les conditions matérielles de certaines communautés, pour qui l'adaptation aux changements climatiques est étroitement liée aux systèmes d'oppression et au capitalisme racial (Ranganathan et Bratman 2021; Safransky 2018). La gentrification par exemple, peut créer des enclaves vertes et résilientes pour les ménages aisés, mais elle peut aussi avoir comme conséquence l'expulsion et le déplacement des populations racisées et à faible revenu. La gentrification peut aussi entraîner l'inabordabilité des logements, l'augmentation de la surveillance policière, du contrôle de certaines populations et du profilage racial (Safransky 2014; Sheller 2015).

La transition vers des modes de transport durables véhiculerait des dimensions culturelles et économiques, qui représenteraient certaines populations plutôt que d'autres. Par exemple, se déplacer à vélo continu à être un mode de transport privilégié par les hommes blancs aisés, alors que les femmes, les personnes racisées, à faible revenu et les aînées ne sont que peu représentées à vélo (Lugo 2018). Les aménagements cyclables peuvent être la conséquence des processus de gentrification selon certains chercheurs (Rice et al. 2020), même si pour d'autres, les infrastructures cyclables peuvent contribuer à l'équité territoriale et que les premiers à en profiter seraient les enfants (Houde, Apparicio et Séguin 2018). De son côté, Sheller affirme que la transition en transport ne tient pas compte des espaces ségrégés et racisés, ce qui ne permet pas de réduire les iniquités territoriales et d'améliorer l'accessibilité au transport collectif (Sheller 2015). L'adaptation aux changements climatiques devrait pouvoir être reconnue comme étant liée à l'ensemble des enjeux et expériences vécues par les communautés (Ranganathan et Bratman 2021).

Les infrastructures sociales (les bibliothèques, les centres communautaires, les parcs, etc.) jouent un rôle essentiel dans nos villes (Latham et Layton 2019). Elles sont des infrastructures publiques nécessaires pour la vie sociale des villes et permettent aux communautés de prendre soin d'elles et des autres, face aux météos extrêmes telles que les vagues de chaleur accablante. Dans *Heat Wave : a Social Autopsy of disaster in Chicago* (Klinenberg 2003), Klinenberg rend compte de comment les vagues de chaleur meurtrières de 1999 à Chicago ont eu des effets dévastateurs pour la sécurité et la santé des populations. Klinenberg constate que dans les quartiers où les commerces, épiceries, cafés et autres services étaient plus nombreux, les populations résidentes ont eu plus de facilité à affronter cet épisode de chaleur

historique. Les infrastructures sociales permettraient ainsi de renforcer le tissu communautaire, de même que le sentiment d'appartenance des personnes résidentes, qui sont des déterminants importants de la santé individuelle et publique. Cependant, les infrastructures autoroutières et automobiles (stationnement et voirie) limitent les possibilités des villes en termes de développement d'infrastructures sociales étant donné l'espace et les ressources qu'elles accaparent (Nikolaeva et al. 2019) et les barrières à la mobilité qu'elles créent pour les personnes riveraines de ces autoroutes.

Face à la menace climatique, des enjeux de mobilités

De plus en plus, la recherche en sciences sociales, en environnement, en santé publique et en épidémiologie établit des liens clairs entre le transport et diverses vulnérabilités vécues par des populations. Ces vulnérabilités peuvent être amplifiées par les changements climatiques, alors que les évènements météorologiques extrêmes peuvent impacter les déplacements, les réseaux de transport collectif et la sécurité des personnes qui dépendent de ceux-ci. Les personnes désavantagées socioéconomiquement sont les plus affectées par les vagues de chaleur accablante puisqu'elles résident davantage dans des quartiers où il y a peu de végétation, d'infrastructures sociales et de services de transports efficaces et réguliers. Ces populations n'ont pas nécessairement les ressources financières pour compter sur un air conditionné personnel (Voelkel et al. 2018; Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal 2026). L'adaptation aux changements climatiques soulève donc plusieurs préoccupations pour les politiques de mobilité et d'équité territoriale en termes de services et de réseaux de transports collectifs.

Selon plusieurs chercheurs et chercheuses, les interventions en termes de mobilité et de transport, afin de minimiser le plus possible les impacts négatifs des changements climatiques, devraient pouvoir tenir compte de plusieurs éléments présents dans l'environnement urbain. Dans un article rédigé par Lopes et ses collaboratrices (2018), des chercheuses s'intéressent à une municipalité suburbaine de Sydney, en Australie, en revenant sur les résultats d'un projet pilote transdisciplinaire intitulé *Cooling the Commons*. La municipalité en question encourageait alors les individus, lors de périodes de chaleur accablante, à se déplacer vers un îlot de fraîcheur (*cooling refuge*). Les chercheuses soulignent comment les municipalités doivent faire beaucoup plus que des recommandations pendant les périodes de chaleur accablante et ne pas uniquement s'appuyer sur les responsabilités individuelles. Par exemple, dans une des écoles de la banlieue, les élèves n'étaient pas autorisés à se rendre à la piscine

étant donné l'absence d'ombre sur le chemin et cet enjeu était exacerbé par le manque de transport en commun dans la zone suburbaine à l'étude :

« Some mothers who took part in the Cooling the Commons study explained that their main option for managing heat was to remain completely still. Their children in childcare were not allowed to play outdoors after midmorning due to the lack of shade, and rather than ride their bikes, school-aged children came home straight after school to, in their words, “just chill.” These ongoing issues are exacerbated by the lack of public transport infrastructure to enable people to easily get to cooling refuges such as a local public swimming pool » (Lopes et collab. 2018)

Dans un contexte d'austérité, de nombreuses sociétés de transport collectif souffrent d'un désinvestissement et d'un sous-financement, ce qui affecte les services pour les populations les plus vulnérables. Ces vulnérabilités de mobilité sont amplifiées par les vagues de chaleur accablante, mais aussi par le fait que les services de transport collectif sont répartis sur le territoire de manière inéquitable. L'article soutient qu'encourager les stratégies individuelles pour se rafraîchir, comme l'air conditionné privé, peut menacer la distribution d'autres services et l'aménagement d'infrastructures ombragées et fraîches. Les chercheuses s'intéressent ainsi aux infrastructures de soins (*care*), c'est-à-dire aux espaces techniques et sociaux que les communautés mettent en place elles-mêmes afin de demeurer au frais (Lopes et collab. 2018: 43). Ceci s'inscrit en continuité avec des recherches menées en territoire montréalais sur la contribution des organismes communautaires dans l'adaptation aux changements climatiques. Ceux-ci connaissent leurs communautés et le terrain sur lequel elles vivent (Poulin et collab. 2021; D'Amours 2023). Ils sont outillés pour offrir des solutions, mais peuvent manquer de ressources et n'ont pas les pouvoirs d'agir sur les causes structurelles des iniquités.

Les épisodes météorologiques extrêmes exposent davantage les personnes utilisatrices du transport collectif à des effets négatifs pour leur santé. Les populations qui n'ont pas les moyens d'absorber les coûts d'une automobile privée se retrouvent exposées aux intempéries de la météo, comme la chaleur et la détérioration de la qualité de l'air (Ngo 2019). Les villes ont par ailleurs tendance à réfléchir en termes de transfert modal (de l'automobile privée vers le transport collectif) et en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), pour rendre compte quantitativement de la réussite ou non d'une politique de transport. Cette vision étroite de la mobilité peut avoir des impacts négatifs sur la santé et la sécurité des populations qui en dépendent, particulièrement lors des périodes de chaleur accablante. Cette

façon de voir les politiques de mobilité peut ne pas tenir compte d'autres indicateurs importants dans l'expérience des usagers et usagères du transport collectif, par exemple la capacité de rejoindre un îlot de fraîcheur (R. A. Braun et Fraser 2022). Ces capacités diffèrent selon les quartiers et dépendent du cadre bâti et de l'environnement d'un quartier, de même que des ressources collectives et individuelles des personnes résidentes.

Les stratégies des villes devraient être multiples et réfléchir au-delà du transfert modal et de la réduction des GES. Elles devraient tenir compte de la fréquence des trajets, du temps d'attente et de déplacement, de la présence de toits qui puissent offrir de l'ombre, de la marchabilité des secteurs, de la sécurité des intersections et du couvert végétal. (R. A. Braun et Fraser 2022). Ceci s'ajoute au fait que les ménages à faible revenu sont ceux qui utilisent le plus le transport collectif. Les évènements météorologiques extrêmes ajoutent ainsi des vulnérabilités supplémentaires à ces ménages qui pourraient être affectés dans leur déplacement ou tout simplement éviter de sortir (Ngo 2019)

La mobilité et les changements climatiques sont ainsi politiques et en lien avec le colonialisme et les systèmes d'oppression (Sheller 2018; 2023). Certaines personnes bénéficient du système automobile, alors que d'autres le subissent. En ayant accès à un véhicule privé, des individus peuvent se permettre de sortir de la ville lors des périodes de chaleur accablante ou de tout simplement la fuir lors d'un désastre environnemental, comme des feux de forêt ou des inondations. La gentrification verte peut déplacer les populations racisées et défavorisées loin des services qu'offre la ville ce qui illustre comment certaines mesures d'adaptation peuvent contribuer aux inégalités et injustices sociales. Ces questions sont aussi liées à l'extractivisme, processus qui évincent les populations des Suds et les communautés autochtones de leurs terres. Le colonialisme et le climat feraient ainsi partie d'un même continuum, le dernier étant la continuité de l'autre (Sheller, 2023).

Le défi de l'inclusion dans les projets de transports et de revitalisation urbaine

Comme cela a été vu, le régime de mobilité dominant, le système automobile, contribue à plusieurs injustices sociales et environnementales. Ces injustices sont vécues par des populations défavorisées qui subissent les conséquences de l'aménagement d'infrastructures automobiles en milieu urbain. Des travaux de recherche ont par ailleurs lié les inégalités en transport avec des facteurs de défavorisation (Lucas 2012). Des recherches québécoises ont aussi associé l'exclusion sociale à certaines contraintes présentes dans l'aménagement urbain

et au déficit d'accessibilité aux services (Sébastien Lord, Paula Negron-Poblete et Torres 2015).

Ce qui demeure moins exploré est les inégalités de mobilité exacerbées par les changements climatiques et certains programmes de revitalisation urbaine qui peuvent provoquer la mise en place de mécanismes de surveillance et de sécurisation des quartiers. Dans le contexte de cette recherche, nous nous intéressons également à l'inertie des grandes infrastructures polluantes et dangereuses. Cette section lie les questions de sécurité urbaine, d'inertie du cadre bâti et les enjeux d'injustices de mobilité.

En études urbaines, des géographes et urbanistes ont questionné les inégalités spatiales et urbaines à l'ère du post-fordisme et comment celles-ci peuvent contribuer à la criminalité, l'exclusion sociale et la délinquance juvénile. Selon ces recherches, il est évident que les environnements et espaces publics urbains de qualité qui permettent le « *eyes on the street* » seraient des déterminants de la sécurité (Browning et Jackson 2013; Gehl 2013; Jacobs, Parin et Paquot 2012).

Les environnements urbains de qualité qui favorisent la sécurité en intervenant sur le cadre bâti s'inscrivent souvent dans des projets de revitalisation urbaine et de régénération économique locale. Selon certains travaux, les programmes de revitalisation urbaine peuvent entraîner l'augmentation de la surveillance policière et du contrôle de l'espace public et par conséquent, du profilage racial et du déplacement des communautés marginalisées (Lippert et Wood 2012). Diverses stratégies de sécurité et de surveillance sont alors mises en place dans l'objectif de protéger ces quartiers revitalisés des populations dites indésirables (Abello Colak, Lombard et Guarneros-Meza 2023). D'un autre côté, l'expérience des Revitalisations urbaines intégrées (RUI) à Montréal a été l'occasion pour les villes et quartiers de se former et d'apprendre sur les besoins et expériences des populations marginalisées en intégrant les groupes communautaires qui sont au cœur des préoccupations sociales de leur quartier (Boucher 2021).

Des travaux ont récemment mis de l'avant comment les jeunes Montréalais font partie des populations qui sont visées par les services de police municipaux comme étant une population qui doit être contrôlée (Beaulieu 2021; Institut du Nouveau Monde 2022). Même si les administrations municipales sont de plus en plus concernées par le futur des jeunes, elles peuvent aussi adopter des politiques punitives et répressives plutôt que de considérer les conditions économiques, politiques et sociales dans lesquelles évoluent les jeunes, particulièrement ceux et celles issus des classes ouvrières et des communautés racisées

(Ginwright, Cammarota et Noguera 2005). À Montréal, selon des travaux qui ont été menés (Livingstone, Meudec et Harim 2020), les pratiques organisationnelles préconisées par le Service de police de la ville de Montréal (SPVM) auraient impacté de manière disproportionnée les jeunes, particulièrement ceux issus de l'immigration. Dans le cadre d'une large enquête qualitative réalisée auprès des jeunes de Montréal résidant dans les quartiers Saint-Michel et Montréal-Nord, des chercheurs ont constaté que les pratiques policières peuvent causer des épisodes post-traumatiques chez les jeunes, des troubles de santé mentale, un sentiment d'insécurité qui se perpétue, du stress et de l'anxiété (Livingstone et collab., 2020). Ces mêmes auteurs identifient certaines méthodes d'interventions de la police comme la pratique de la « vitre brisée » ou la lutte aux gangs de rue comme étant responsables de la stigmatisation et de l'interpellation des jeunes racisés de Montréal. La théorie de la fenêtre brisée (*broken window*) demeure présente dans les pratiques organisationnelles des services de police. Elle soutient que les quartiers où il y a des signes de désordres publics, comme une fenêtre brisée, des personnes qui consomment, des déchets, des graffitis ou des logements en mauvais état, attirent la violence et la criminalité (Thompson 2015). Cette pratique tend à invisibiliser les iniquités territoriales et les déficits d'investissement que subissent certains quartiers depuis plusieurs décennies, tout en contribuant à leur stigmatisation par les autorités.

Le profilage racial a des effets néfastes sur la vie des jeunes et des minorités racisés. Le niveau excessif de surveillance policière et les contrôles aléatoires entraînent de nombreuses conséquences sur la vie et la santé des jeunes; amendes et détention, arrestation, obstacles dans l'exercice des droits fondamentaux, baisse de l'estime de soi, santé mentale et contact précoce avec le système judiciaire (Livingstone et collab., 2020). Une vaste enquête réalisée à l'attention du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) a d'ailleurs présenté des données troublantes concernant les interpellations policières. Ainsi, comparativement à une personne blanche, une personne noire a 3,9 fois plus de chance de se faire interpellé et une personne arabe 2,3 fois plus de chance. Ce sont les personnes autochtones qui arrivent en tête, avec 5,8 fois plus de chance de se faire interpellé par la police comparativement aux personnes blanches (Armony, Hassaoui et Mulone 2019)

Sécurité urbaine et mobilité : des liens à établir

Compris sous l'angle de la mobilité, la sécurisation et la surveillance de plus en plus présente dans les villes semblent interagir avec le régime de mobilité injuste et inégalitaire, puisque celui-ci a un impact sur la qualité et les conditions de vie des quartiers, comme nous l'avons constaté dans les précédentes sections. De plus, depuis la pandémie, la Ville de Montréal a

augmenté de manière importante les budgets du SPVM ce qui a mené à la création de plus d'espaces de répression, alors que le communautaire demande depuis des années plus de financement pour des espaces de prévention (Rutland et Le comité opérations droits devant du RAPSIM 2023).

Les environnements bâtis peuvent constituer une forme de violence pour certaines populations pour qui la mobilité est restreinte en raison du manque de transport collectif, qui tend à être réparti de manière inéquitable sur le territoire. Cela amène certains chercheurs à parler de *transport poverty*. Ces chercheurs considèrent la mobilité comme une ressource. Elle devrait donc suivre les principes de justice redistributive (Pereira, Schwanen et Banister 2017), mais les politiques de transports peinent à intégrer ses principes étant donné les difficiles équilibres à trouver entre environnement, économie et équité (Manaugh et El-Geneidy 2012). La mobilité demeure ainsi inéquitable dans les villes, et cette iniquité est liée aux espaces racisés et marginalisés (Sheller 2023).

Les mouvements sociaux sont nombreux à dénoncer ces injustices, en liant les questions de transport à la justice raciale. À la fin des années 90, le mouvement pour l'équité en transport à Los Angeles, le *Bus Riders Union*, a forcé les autorités de transport à revoir la planification du réseau en prenant mieux en compte les besoins des minorités et des populations défavorisées du centre-ville avant d'étendre son réseau dans les riches banlieues (Grengs 2002). Toujours à Los Angeles, en 2017, le groupe activiste *People for Mobility Justice* a dénoncé la vision zéro décès de la ville, alors que celle-ci ne permettait pas la prise en compte des besoins des populations racisées. Cette vision risquait par ailleurs de mener à une augmentation du profilage racial et des interpellations routières, selon le groupe militant. Le groupe activiste a invité la ville à réfléchir aux liens entre la justice raciale et le transport et comment les personnes racisées sont profilées dans l'espace public en plus de rencontrer des limitations et contraintes dans leurs libertés de mouvement, étant donné les liens historiques des espaces urbains avec le colonialisme et l'esclavagisme (High 2022; Rutland 2018).

Les villes ont également adopté un paradigme de la planification basé sur le développement durable, ce qui tend à privilégier les solutions techniques en ce qui concerne les enjeux de mobilité et transport. Ce paradigme laisse de côté les questions de pouvoir, les inégalités sociales et les causes structurelles et historiques de la pauvreté (Soliz 2021). Les investissements des gouvernements dans l'électrification des transports comme stratégie principale pour diminuer les GES ne permettent pas, quant à eux, de lutter contre les iniquités en transports (Hosseini et Stefaniec 2023). Puisque le paradigme du transport durable offre une vision limitée des enjeux d'iniquités sociales et spatiales, un large corpus de la littérature

a récemment porté son attention sur les liens entre la crise environnementale et le transport, la gentrification, l'accès au transport collectif, la ségrégation spatiale et les iniquités (Sheller 2015; Nixon et Schwanen 2018; Juarez 2020; Savitzky et Cidell, 2023). Le développement du système de transport collectif de Montréal tend aussi à faire augmenter de manière importante les prix des loyers à proximité des stations, même lorsque celles-ci ne sont pas encore en service, comme cela a été le cas avec le prolongement de la ligne bleue à Montréal (Banville 2023).

Dans son mémoire de maîtrise, Carlier (2015) retrace la généalogie de l'efficacité ressentie du métro de Montréal sur les 50 dernières années. En mobilisant certains exemples, tel que le Grand prix de la F1 et la grève étudiante historique de 2012, il démontre une « collaboration totale et assumée de la STM à la répression par les forces policières » (Carlier, 2015 : 131). Par exemple, lors du Grand prix de la F1 en 2012, la STM, en collaboration avec les forces policières, a entrepris une vaste opération de profilage social de la ligne jaune. Ainsi, en documentant une évolution historique du métro, il démontre que la STM ne détermine pas seulement son efficacité en termes de production d'un service : cette efficacité répond aussi à des critères sociopolitiques.

Le contexte d'austérité a un impact considérable sur les services de transport collectif, qui sont un déterminant de l'inclusion sociale et de l'employabilité (Blumenberg 2004). Alors que le filet social et les programmes sociaux se dégradent, les gouvernements investissent davantage dans les services de sécurité et de contrôle sociaux ce qui affecte les mobilités des personnes marginalisées, précaires et racisées (Lippert et Wood 2012; Barlow et Hickman 1999). Dans le contexte montréalais, Coté-Lussier a documenté comment l'expansion de la Société de transport de Montréal (STM) via le développement du métro a contribué à augmenter la surveillance et le développement d'une unité spéciale pour le transport collectif (Côté-Lussier 2013). Récemment, des chercheurs ont constaté que près de 46% des constats d'infraction délivrée aux personnes en situation d'itinérance par le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) entre 1994 et 2010 s'appuient sur le code réglementaire de la STM, ce qui contribue à la judiciarisation de ces personnes, puis dans certains cas, à leur détention carcérale (Bellot et Sylvestre 2017). Dans le même ordre d'idée, les inspecteurs et inspectrices de la STM ont obtenu un nouveau statut depuis 2020, celui de constables spéciaux du SPVM. Ceux-ci sont dorénavant assujettie à la *Loi sur la police* et détiennent par conséquent de nombreux pouvoir tels que les fouilles, les détentions temporaires, les arrestations, l'identification de personne, etc. La création de ce statut fait craindre pour plusieurs l'augmentation de la surveillance, du déplacement et du contrôle des populations marginalisées et itinérantes (Goudreault, 2019).

La Table des groupes de femmes de Montréal publiait en 2024 un rapport sur les relations entre les femmes et les agents du SPVM et les constables spéciaux de la STM. Les femmes, particulièrement les femmes en situation d'itinérance, les travailleuses du sexe, les femmes racisées et les personnes queer, ont été nombreuses à déclarer des témoignages signalant des interactions problématiques, une attitude hostile et un comportement discriminatoire de la part des forces de l'ordre alors qu'elles étaient dans un autobus ou une station de métro de la STM (Table des groupes de femmes de Montréal 2024). Mentionnons que ce rapport est le fruit d'un travail collectif qui regroupe Hoodstock, un organisme de Montréal-Nord qui vise à construire des communautés solidaires, la Ligue des droits et libertés (LDL), le Réseau d'aide des personnes seules et en situation d'itinérance (RAPSIM) et les Femmes du monde à Côte-des-Neiges, tous des organismes qui document et prennent position sur les conséquences des interactions avec les forces de l'ordre en milieu urbain pour les communautés racisées et stigmatisées.

Ces recherches des milieux communautaires, militants et scientifiques illustrent la nécessité de davantage explorer les liens entre la sécurité urbaine et la mobilité et de le faire à partir des perspectives des collectivités locales et des personnes marginalisées qui vivent des expériences discriminatoires. Ces recherches invitent aussi à davantage documenter les liens entre la crise climatique, les obsessions sécuritaires de l'État et les programmes de revitalisation urbaine, dans une perspective de justice sociale.

Cette section visait à lier la crise climatique avec celle des injustices de mobilité. Les politiques de transport, afin d'agir sur les iniquités territoriales et sociales, devraient pouvoir réfléchir au-delà du simple déplacement d'individus et intégrer davantage les principes de justice et d'équité, de même que contester les iniquités structurelles historiques des quartiers urbains (Ranganathan et Bratman 2021).

Des mobilisations sociales contre les infrastructures automobiles

Les critiques envers l'automobile existent depuis la fin du 19^e siècle (Ladd 2008; Norton 2008). Il est de plus en plus admis que la dépendance à l'automobile et ses infrastructures sont un problème pour l'ensemble de la société. Depuis quelques années, l'enjeu devient de plus en plus saillant autant dans les médias que dans les discours politiques.

L'automobile est une technologie qui a été extrêmement controversée et critiquée depuis son apparition dans les milieux urbains et ruraux. Autrefois une technologie réservée aux plus nantis, les automobilistes étaient accueillis par des tirs de roches et cailloux au tournant du 20e siècle lorsqu'ils se risquaient à pénétrer l'espace de la ville et de la campagne résidentielle, aux États-Unis (Ladd, 2008: 24). Ces manifestations, parfois violentes envers les automobilistes, étaient également courantes en Suisse, aux Pays-Bas et en Allemagne. Dans son livre *Autophobia*, Ladd mentionne également que les cartes routières ont initialement été développées par l'industrie automobile et les clubs d'automobilistes afin d'identifier les villes et villages hostiles à ces nouvelles machines.

En histoire urbaine, des travaux se sont intéressés aux oppositions contre l'automobile en tant que nouvelle technologie. L'avènement d'infrastructures autoroutières et routières en territoires urbains a aussi suscité d'importantes mobilisations sociales et de nombreux travaux de recherche. Dans un article de Mohl (2004), il est mentionné que les mobilisations sociales qui s'opposent aux autoroutes urbaines prennent naissance aux États-Unis dans les années 60 et partagent plusieurs points communs avec les mouvements contre-culturels de cette époque. Dans certaines villes, elles sont intimement liées aux mouvements des droits civiques et aux *black political empowerment*, alors que ce sont les quartiers noirs qui sont les plus ciblés par les destructions pour faire place aux autoroutes. Rapidement, les populations comprennent que les autoroutes urbaines sont des projets conçus par et pour les élites urbaines. Les *central business district* sont en effet toujours épargnés et sauvés par les bulldozers tandis que les quartiers défavorisés socioéconomiquement et à forte concentration de personnes noires et pauvres sont couramment dans la cible des développeurs immobiliers et des maires pour être rasés afin d'accueillir les infrastructures autoroutières.

Toujours aux États-Unis, alors que le développement du système autoroutier a provoqué le déplacement et l'éviction des communautés afro-américaines et ouvrières, ces dernières ont parlé d'une continuation des processus d'*enclosure* pour rendre compte de comment les infrastructures autoroutières limitent leurs accès aux ressources de la ville, comme les écoles et les parcs (Gioielli 2011). Les oppositions aux infrastructures autoroutières ont fait de nombreuses émules partout sur la planète alors que certaines populations urbaines ont remis en question la nécessité de mettre en place des infrastructures routières et autoroutières en ville. Cette forte résistance sociale à l'aménagement d'infrastructures autoroutières et routières existe en raison du fait que ces nouveaux espaces sont exclusifs aux personnes motorisées en plus de créer de fortes répercussions dans les milieux de vie dans lesquels ils s'insèrent, comme cela a été détaillé précédemment. Ainsi, en l'espace de quelques décennies dans la

deuxième moitié du 20^e siècle, l'espace des rues change de signification culturelle et devient un espace pour le trafic véhiculaire.

Le développement du système routier et autoroutier n'a ainsi pas été un processus neutre et apolitique. Ces infrastructures demeurent aujourd'hui des objets contestés et mis en débat. Les travaux d'Henderson se sont intéressés aux débats politiques concernant le partage de la route à San Francisco. Le chercheur a documenté comment les politiques de mobilité sont marquées et façonnées par des idéologies parfois invisibles dans le langage et les normes techniques. Les progressistes, par exemple, souhaiteraient que l'espace public soit redistribué équitablement tandis que les néolibéraux préfèrent les solutions du marché pour gérer le stationnement par exemple. Les conservateurs insistent la plupart du temps pour le statu quo (Henderson 2009; 2013). Ainsi, les politiques de mobilité et de transport demeurent des sujets controversés, sensibles et polarisés au sein des institutions et de la population, puisqu'elles sont marquées par des dimensions idéologiques et des relations de pouvoir.

À l'heure actuelle, les infrastructures autoroutières, dans la grande région de Montréal comme dans plusieurs autres régions du monde où leur développement a coïncidé avec l'après-guerre, doivent être reconstruites presque en quasi-totalité ou subir d'importants travaux de maintenance. Les matériaux utilisés atteignent leur fin de vie utile, ce qui représente de fortes dépenses publiques pour les États qui cherchent à maintenir ces infrastructures en place (Beaulé, 2023). Des opportunités de changements se présentent pour certains groupes citoyens qui militent et travaillent pour donner plus de place aux infrastructures de transport actif et collectif, mais aussi pour améliorer la qualité de vie des populations riveraines.

Quelques études de cas

Plusieurs études ont analysé les motivations et contextes politiques de mobilisations contre des autoroutes urbaines à travers le monde. Au Chili, les citoyens et citoyennes de Santiago se sont opposés au tracé d'une autoroute urbaine qui allait pénétrer et détruire une partie du centre-ville. Ces mobilisations ont permis de muscler et de renforcer la démocratie, après le régime post-Pinochet, en ralliant les populations derrière une cause commune, soit la préservation de leur milieu de vie, dans un contexte où la population était divisée idéologiquement sur l'avenir du pays au sortir de la dictature (Sagaris 2014). ,

Dans la ville de Bengaluru, en Inde, le développement et la massification de l'automobile et les problèmes de congestion qu'elle engendre sont une préoccupation grandissante depuis

les années 90. Gopakumar (2020) utilise la notion de régime technopolitique pour rendre compte de comment les technologies et artéfacts de l'automobile ordonnent et contrôlent la société indienne afin d'atteindre des buts politiques qui privilégient les classes supérieures. Ceci amène à cadrer et comprendre les enjeux de congestion urbaine à travers les valeurs, les normes et les discours de la classe dominante, plutôt que celles des personnes défavorisées habitant les quartiers centraux, et qui subissent la pollution atmosphérique et sonore. Ainsi, lorsque le gouvernement annonce en 2016 la construction d'une autoroute de 7 kilomètres qui vise à rejoindre l'aéroport vers le centre-ville et les riches banlieues, de fortes critiques sont soulevées par la population qui organise une chaîne humaine de 5 000 personnes, des lectures publiques et des campagnes sur les réseaux sociaux pour dénoncer la congestion grandissante en ville et comment celle-ci condamne une partie de la population n'ayant pas accès aux véhicules privés (Gopakumar, 2020).

Henderson a documenté comment dans les années 90, après qu'un tremblement de terre eut démolí une partie de l'autoroute urbaine de San Francisco, la ville a tenu un débat qui s'est étendu jusqu'au début des années 2000. Le débat visait à déterminer la nécessité de reconstruire ou non l'autoroute (Henderson, 2014). La population de San Francisco a finalement voté contre sa reconstruction dans le cadre d'un référendum municipal qui a été organisé sur le sujet. De nombreux arguments ont permis de convaincre l'opinion publique, dont la qualité de vie, mais aussi la valeur foncière et économique des terrains de l'autoroute, qui pourront être revalorisés et permettre d'importantes retombées économiques pour la ville.

Le développement autoroutier au Québec et à Montréal : des infrastructures qui sont loin d'être neutres

À Montréal, les premiers quartiers à être rasés pour accueillir la modernité et les infrastructures automobiles sont le Faubourg à M'lasse (Benali 2012) et le Red Light (Centre des mémoires montréalaises 2016). Comme aux États-Unis, l'aménagement des infrastructures autoroutières et routières était un instrument de contrôle des communautés qu'on cherchait à déplacer. L'administration municipale de l'époque se battait contre ce qui était appelé la « mauvaise hygiène publique et morale des quartiers centraux de Montréal » (Lévesque 1989). Les quartiers visés étaient pauvres et défavorisés et de nombreuses maisons de chambres ainsi que des activités économiques illicites caractérisaient ces milieux.

Le déploiement et la construction du système routier et autoroutier se sont faits rapidement et répondaient alors aux besoins de la seconde moitié du 20e siècle, soit permettre à la province

d'entrer pleinement dans l'ère moderne, accueillir les visiteurs de l'Expo67 (Wolford 2015), universaliser et standardiser les infrastructures (Lortie 2004) et démocratiser l'accès à la propriété résidentielle et au modèle de la maison unifamiliale (Filion et Kramer 2012). La ville de Montréal affrontait alors des problèmes de trafic importants et devait trouver des moyens pour fluidifier la circulation automobile (Poirier 2015).

Dans les années 60 et 70, la construction de l'autoroute Décarie à l'Ouest et des axes nord-sud à l'Est ont soulevé eux aussi de larges débats et de fortes prises de position dans la société civile. Les choix des emplacements où devaient prendre forme ces grands axes autoroutiers n'étaient pas anodins et répondaient alors à plusieurs critères. Un de ceux-ci visait à réduire les coûts d'expropriation en ciblant les quartiers les plus pauvres de Montréal comme Sainte-Marie et Hochelaga-Maisonneuve, situés historiquement dans des zones industrielles et étant en pleine restructuration économique étant donné la désindustrialisation amorcée quelques décennies plus tôt (Poitras 2011: 195). L'autoroute est-ouest a elle aussi soulevé de vifs débats lors de sa construction, alors que les considérations environnementales sont soulevées dans les années 70 par la population montréalaise. Selon Poirier (2015), ces mobilisations ont contribué à une politisation des enjeux entourant le transport, l'urbanisme et les questions environnementales. Elles auraient également eu comme conséquence une plus grande ouverture du gouvernement provincial à l'égard de la participation citoyenne et des consultations publiques dans le cadre des grands projets routier et autoroutier.

La rue Notre-Dame a elle aussi été l'objet de chauds débats entre 1999 et 2002 alors que d'importants travaux de réfection sont planifiés. Initialement, les groupes locaux de l'est de Montréal s'associent avec le ministère et perçoivent le réaménagement de Notre-Dame et l'augmentation de sa capacité routière comme l'occasion de demander des compensations et des bénéfices économiques afin de revitaliser les quartiers de l'Est (Sénécal et Harou 2005). Une nouvelle équipe prend alors place au sein de la Direction de la santé publique de Montréal (DRSP) et celle-ci forme une coalition avec le Conseil régional de l'environnement de Montréal et le Groupe de recherche urbaine de Hochelaga-Maisonneuve. Cette coalition présente un contre-discours à l'automobile qui va à l'encontre de ce qui est présenté par le MTMD, ce dernier présentant les autoroutes comme un mal nécessaire. Cette coalition permettra de former plus tard la Mobilisation Turcot (Van Neste 2014).

La Ville de Québec connaît elle aussi des débats concernant la mobilité et le transport. Les discussions récentes qui ont eu lieu dans le contexte des élections municipales ont mis en lumière deux visions opposées de ce qu'est la mobilité dans la vieille capitale : une axée sur l'augmentation de la capacité routière et une autre qui mise sur la mobilité active et

l'implantation d'un tramway (Belley, Tremblay-Racicot et Quesnel 2019). D'autres travaux ont mené des recherches sur les controverses de mobilité dans la région métropolitaine de Québec qui mettent l'emphase sur les divisions entre les acteur·ices impliqués dans la mobilité et le transport, avec d'un côté une vision très nord-américaine et tout-à-l' auto de l'aménagement urbain et une autre plus axée sur le développement durable (Scanu 2014; Dubé, Mercier et Emiliano 2021). Les questions de mobilité et des transports constituent à elles seules des points de tension et des nœuds dans le domaine de la transition socio-écologique, étant donné les visions opposées, présentes dans les débats.

Mentionnons finalement des exemples plus actuels et locaux qui ont présentement cours, comme la Mobilisation 6600 dans Mercier qui s'oppose à l'élargissement du boulevard de l'Assomption, une nécessité que clament les industries afin d'y implanter une plateforme de transbordement (Grandbois-Bernard 2023). La ville de Québec, elle, connaît un débat cyclique et persistant concernant la construction d'un pont autoroutier entre les rives sud et nord. Bien que cette infrastructure permettrait une mobilité plus rapide à la population de Lévis, il nuirait considérablement à la qualité de vie des populations de la basse-ville de Québec sur la Rive-Nord où sont concentrées des populations défavorisées socioéconomiquement et en situation d'itinérance. On y trouve également plusieurs écoles primaires, le parc linéaire de la rivière Saint-Charles et un tissu communautaire bien développé (Huggonier 2023). Sur la Rive-Nord de Montréal, la population de Bois-des-Filion s'oppose au prolongement de l'autoroute 19 dans le centre-ville au nom de la préservation de sa qualité de vie (Sanikopoulos 2023). Le maire de la municipalité est très vocal dans l'espace public concernant cet enjeu qui, selon lui, détruirait le paysage de Bois-des-Filion. Ce ne sont que quelques exemples actuels et provinciaux où les infrastructures autoroutières sont contestées.

Le cas de l'échangeur Turcot

L'échangeur Turcot est une étude de cas particulièrement intéressante à souligner ici. Il est l'infrastructure autoroutière la plus importante du Canada et sa reconstruction fut très récemment achevée, en 2022. Le débat concernant la reconstruction de Turcot a eu lieu entre 2007 et 2012. Il a été un terrain de contestation et de négociation entre le MTMD et les acteur·ices locaux. Ces derniers ont fait coalition pour revendiquer que le nouvel échangeur intègre mieux la mobilité active, le transport collectif et s'insère mieux dans les milieux de vie (Sénéchal et Harou 2005). Une coalition de citoyens et citoyennes et de groupes environnementaux s'est formée en partenariat avec des groupes communautaires. Cette coalition, du nom de Mobilisation Turcot, a proposé au MTMD un projet pensé dans les

moindres détails techniques (Brière 2013). Le projet proposait une diversification de l'offre de transport et du verdissement. Malgré de fortes mobilisations, l'échangeur a été reconstruit pareillement à l'ancien. Sa capacité a été augmentée pour le trafic véhiculaire (Wolford 2015). Toutefois, des mesures compensatoires furent accordées par le MTMD, en partie pour réduire la congestion lors des travaux, mais aussi l'impact sur les communautés environnantes.

À l'époque des débats entourant la requalification de l'échangeur Turcot, de nombreuses solutions avaient été proposées au MTMD par des groupes citoyens et des organismes communautaires et environnementaux, mais aussi par les partis municipaux au pouvoir et à l'opposition. Cette diversité d'acteur·ices demandait une meilleure intégration de l'infrastructure dans son milieu et davantage d'espace aux mobilités actives et au transport collectif (Van Neste 2014; Van Neste et collab. 2018).

Le débat concernant la reconstruction de Turcot s'est finalement rendu au Bureau des audiences publiques environnementales (BAPE). Les commissaires, à la suite des analyses de plus de 100 mémoires déposés par des experts et la société civile, ont imposé au MTMD la révision des plans de l'échangeur afin que les impacts de celui-ci soient atténués pour les communautés riveraines (Brière 2013). Par la suite, certaines mesures compensatoires furent intégrées au projet final. Malgré tout, l'échangeur Turcot demeure imposant et contraignant pour les populations riveraines. Il limite considérablement les déplacements des personnes utilisatrices des modes de transport collectif et actif, en plus d'être un facteur de pollution environnementale et sonore.

Problématique, questions de recherche et objectifs

Le quartier Saint-Pierre dans Lachine à Montréal a été retenu en tant que cas d'étude pour plusieurs raisons. Tout d'abord, ce petit territoire enclavé est un secteur qui cumule plusieurs vulnérabilités. Les infrastructures autoroutières dans le secteur sont en partie responsables de la minéralisation, des îlots de chaleur urbains, d'enjeux environnementaux et de santé publique ainsi que de l'enclavement du quartier. Le milieu local et communautaire de Lachine et Saint-Pierre revendique depuis plusieurs années une amélioration et une transformation du secteur, particulièrement autour de l'échangeur et ses abords. Toutefois, les ressources sont limitées à l'échelle locale et l'inertie de l'échangeur autoroutier semble contribuer à l'inertie du secteur. Les travaux de requalification de l'échangeur Saint-Pierre sont alors un espace privilégié pour documenter l'apport des groupes communautaires et locaux dans la

transformation des quartiers urbains et leurs stratégies pour améliorer la qualité de vie des communautés dans une perspective de justice et d'équité.

Les villes et les acteur·ices locaux cherchent à mieux intégrer les considérations pour la justice sociale et l'équité dans leurs politiques, et ce afin de mieux diriger les investissements qu'elles font sur leur territoire. Cependant, les infrastructures autoroutières, qui ne sont pas sous la responsabilité des villes dans le cas de la province de Québec, complexifient ces objectifs. Les différents acteur·ices peuvent avoir des priorités et représentations de la mobilité qui diffèrent, selon leur rapport au système d'automobilité présenté ci-haut. Dans ce contexte, ce mémoire cherche à identifier les représentations de la mobilité des acteur·ices locaux ainsi que les stratégies qu'ils et elles mobilisent pour faire évoluer les représentations dominantes de la mobilité et leurs effets dans les quartiers.

Dans la même lignée, ce mémoire cherche aussi à documenter les inégalités politiques et les disparités dans les processus décisionnels en termes d'aménagement du territoire et de projets de transport. Il vise plus généralement à identifier et mieux comprendre les facteurs qui permettent ou non le changement social, technologique et matériel des infrastructures, dans un contexte où la mobilité urbaine vit des transformations qui la pousse de plus en plus vers des mobilités à faibles émissions carbone (Castán Broto 2019). La transformation de certains quartiers semble parfois plus facile, tandis que les quartiers qui cumulent plusieurs vulnérabilités tendent à être plus difficiles à transformer. Ceci soulève des enjeux dans l'objectif d'atteindre une ville plus juste et équitable en termes d'accès aux services et aux infrastructures qu'offre la ville.

Les questions de recherche auxquelles ce mémoire cherche à répondre sont donc les suivantes :

- (1) Quelles sont les représentations mobilisées par les groupes locaux et acteurs institutionnels à différentes échelles concernant l'échangeur et comment ces représentations interagissent avec les façons dominantes de concevoir les mobilités ?
- (2) Quelles sont les contraintes vécues par les acteurs pour faire valoir leurs représentations de la mobilité dans la gouvernance actuelle de l'échangeur Saint-Pierre, et quelles stratégies mobilisent-ils pour contester l'échangeur et la mobilité dominante ?

Conclusion

Nous avons vu que l'automobile fait partie d'un système complexe difficile à destituer. L'automobile est historiquement contestée par divers mouvements sociaux qui dénoncent ces infrastructures et les enjeux qu'elles causent sur son environnement immédiat. Dans un contexte de changements climatiques, les infrastructures autoroutières nuisent à la résilience des communautés et limitent considérablement les possibilités des organismes locaux en termes de développement social, économique et environnemental. En requalifiant ces infrastructures, il est possible d'agir sur le verdissement, la gestion des eaux pluviales, la réappropriation des espaces publics, la bonification des réseaux cyclables et piétons, l'augmentation des espaces naturels et des tiers lieux, l'offre de logement, etc. Mais le pouvoir d'intervention des communautés locales semble limité face à la requalification de ces infrastructures. C'est cette question qui intéresse particulièrement l'étude de ce mémoire. En documentant les processus décisionnels concernant les politiques de mobilité et les infrastructures de transport à Saint-Pierre, nous nous intéressons aux représentations mobilisées par les groupes locaux et communautaires concernant l'échangeur Saint-Pierre et la mobilité. Nous cherchons à mettre en lumière les disparités politiques et les stratégies locales pour contester les infrastructures autoroutières.

La prochaine section détaille plus spécifiquement le cadre théorique et analytique mobilisé dans le contexte de ce projet de mémoire. Les théories et concepts mobilisés sont l'approche sociotechnique des infrastructures, le concept de justice mobilitaire (*mobility justice*) développé par Sheller (2018) ainsi que les travaux de Hommels (2004) qui s'intéresse aux circonstances de l'inertie de certaines infrastructures de la ville.

CHAPITRE 2 THÉORIE, APPROCHE ET CONCEPTS MOBILISÉS POUR L'ANALYSE

Introduction

Le chapitre deux présente le cadre théorique qui sera mobilisé afin d'analyser et d'interpréter les résultats de ce mémoire. Plusieurs éléments ont été retenus dans la littérature scientifique. Premièrement, l'approche sociotechnique des infrastructures sera présentée. Puisque ce mémoire a pour objet principal une infrastructure autoroutière contestée, il semble important de mobiliser l'approche des processus sociotechniques puisque celle-ci permet de réfléchir aux matérialités urbaines, ainsi qu'à leurs interconnexions avec les dimensions sociales et techniques. Nous nous intéressons particulièrement au contexte des transitions et des transformations propres aux infrastructures urbaines. Les travaux de Hommels (2004) sur l'inertie (*obduracy*) des infrastructures seront aussi présentés.

En dernière section, le concept de justice mobilitaire (*mobility justice*) développé par Sheller dans son livre *Mobility Justice: The Politics of Movement in an Age of Extremes* (2018) sera détaillé. L'approche sociotechnique des changements et transitions ainsi que le concept de justice mobilitaire (*mobility justice*) serviront de bases théoriques à l'analyse des données de ce mémoire. Nous mobilisons finalement la notion d'inertie afin de mettre en lumière les circonstances du changement ou de l'absence de changement d'une infrastructure autoroutière.

L'approche de transition sociotechnique appliquée aux infrastructures urbaines

Le cadre théorique de ce mémoire mobilise l'approche sociotechnique pour examiner de plus près les conditions du changement urbain, mais aussi les conditions de l'inertie. Nous partons de la prémissse que la ville est comprise selon un large ensemble sociotechnique. L'objet urbain est constamment dans un processus de changement; il est malléable, dynamique et flexible et évolue au gré des éléments sociaux et techniques qui le composent. Une modification d'une structure ou d'une composante de la ville modifie l'ensemble sociotechnique (Graham & Marvin, 2001; Hommels, 2008).

Pour mieux saisir l'approche des processus sociotechniques et comprendre comment la ville est en perpétuel changement, voici un exemple. Dans *Cycling Through the Pandemic* (Ortar & Rérat, 2024), des chercheurs et chercheuses reviennent sur l'implantation de pistes cyclables dans plusieurs villes partout sur la planète au printemps 2020. Alors que la pandémie retient fortement l'attention publique et que les gouvernements implantent un nouveau régime de mobilité limité et contrôlé, en imposant le télétravail à la maison et en fermant les frontières, les transports collectifs sont perçus comme un environnement favorable à la propagation du virus. En retour, la bicyclette est découverte par beaucoup comme un mode de transport bénéfique pour la santé physique et mentale, tout en étant conciliable avec le contexte pandémique.

Rapidement, les villes mettent en place des aménagements temporaires, propulsés par les gouvernements de proximité, la santé publique, les groupes militants et les associations locales.

Au début de l'année 2022, la guerre en Ukraine et les températures extrêmes de l'été deviennent les nouvelles crises qui retiennent l'attention publique. La bicyclette est encore une fois représentée comme un mode de transport nécessaire à la transition écologique étant donné ses émissions nulles de GES à l'usage. On comprend alors que, via des évènements et facteurs externes façonnant les représentations et comportements sociaux, des opportunités sont créées et permettent de faciliter et légitimer l'action collective sur l'environnement urbain (Ortar & Rérat, 2024 : 3). C'est cette interaction entre le monde social et matériel que nous entendons étudier en mobilisant l'approche sociotechnique: le technique (les infrastructures urbaines) est façonné par le social (pratiques et représentations de la mobilité) et vice versa. Dans l'exemple mentionné, la bicyclette, la crise sanitaire, la guerre en Ukraine et les épisodes météorologiques extrêmes agissent sur les représentations et pratiques sociales de la mobilité et donc sur les infrastructures urbaines.

Ainsi, la ville est abordée comme un ensemble d'interactions entre l'humain, le technique et les représentations (Cresswell, 2010). Ceci inclut le monde matériel (routes, les bâtiments, les ponts, les tunnels, etc.) et le monde immatériel (régulations légales, les institutions et les communautés) (Hommels, 2008 :14).

Des infrastructures moins malléables que d'autres

Même si la ville est constamment en changement, certaines composantes de la ville sont toutefois moins malléables que d'autres. Dans son livre *Unbuilding Cities : Obduracy in Urban Sociotechnical Change*, Hommels (2008) s'intéresse aux circonstances qui amènent certaines structures à demeurer inertes, fixes, inchangées, d'où le terme *obduracy* que nous traduisons ici par « inertie ». Il semble que certains processus de négociation et de mise en débat d'infrastructures urbaines, même s'ils durent plusieurs années et impliquent de vives discussions, débouchent malgré tout vers le statu quo. Hommels observe ainsi une tension entre la volonté de développer et de transformer certaines zones urbaines et le défi de modifier et d'adapter des infrastructures qui semblent profondément enracinées dans leur histoire.

Dans un contexte où la transition, qu'elle soit sociale, écologique ou énergétique, fait partie du nouveau jargon des villes et gouvernements, il semble nécessaire d'étudier ce qui demeure inchangé et inerte dans la ville. Comme le précise Hommels, étant donné l'héritage de l'École de Chicago dans le champ des études urbaines, qui conçoit la ville comme un organisme social constamment en développement, l'inertie de la ville n'a finalement que peu reçu d'attention dans la littérature en études urbaines (Hommels, 2008 :17). Hommels donne comme exemple le cas de l'autoroute 75 à Maastricht, qui au fil des temps n'a connu que des interventions mineures au niveau des intersections. Les propositions plus radicales pour déconstruire l'autoroute et la repenser ont toutes échoué. Hommels analyse comment l'infrastructure est intégrée à des schémas plus larges qui concernent les normes du trafic, les pratiques et préférences des personnes qui l'utilisent, l'aménagement et la planification des transports. Ces facteurs rendent complexes les changements radicaux des infrastructures autoroutières en milieu urbain (Hommels 2008: 95). La chercheuse soutient que ce qui rend particulièrement inerte une infrastructure autoroutière est son interaction avec le système de trafic autoroutier local, national et international. Elle rend également compte du fait qu'à terme, les changements radicaux des infrastructures autoroutières sont principalement permis par les objectifs financiers, comme la revitalisation urbaine et les rentes foncières.

Ces difficultés de transformer les infrastructures autoroutières sont également liées à l'importante place qu'ont prise les ingénieurs au début du siècle dernier dans le domaine de l'aménagement urbain, de l'urbanisme et du transport. Ainsi, le transport et le flux véhiculaire occupent une place prépondérante dans les questions urbanistiques. Ceci amène Beaudet et Wolff (2012) à parler de la notion de référentiel techniciste pour illustrer comment les questions de mobilité ont été réduites à leurs dimensions techniques.

Ainsi, les dimensions techniques occupent une place prépondérante dans le domaine des transports. Cependant, de plus en plus de travaux s'intéressent au contexte de transition socio-

écologique et énergétique dans le domaine des transports et comment celui-ci peut mener à des transformations d'infrastructures qui seront portées par les mobilisations sociales et politiques ainsi que par des acteur·ices locaux impliqué·es dans les processus de gouvernance urbaine, comme cela a été détaillé en chapitre 1. Ces transformations mettent de l'avant la vie sociale, la réappropriation de l'espace public par les humains, les mobilités douces et actives ainsi que la santé humaine. La prochaine section détaille davantage cette littérature.

Le rôle des acteur·ices locaux dans les transitions sociotechniques

Hodson et Marvin ont mené plusieurs recherches sur les facteurs de transition dans les villes et ont souligné l'implication croissante de celles-ci sur les changements d'infrastructures dans une perspective de sécurité publique (Hodson et Marvin 2010; Hodson et collab. 2012). De plus en plus, la recherche s'intéresse aux rôles des villes dans la lutte aux changements climatiques et aux expérimentations locales des municipalités et groupes de la société civile pour transformer les infrastructures. Les transitions sociotechniques sont dues à des changements sociaux qui co-évoluent avec les pratiques technologiques (Bulkeley, Castán Broto et Maassen 2014). Les changements peuvent venir des mobilisations de groupes militants, de politiques publiques, des partenariats publics privés, de nouvelles et meilleures pratiques, d'initiatives communautaires, etc. Sans que les acteur·ices en aient l'intention, les interventions localisées peuvent déstabiliser le régime sociotechnique en place et mener à des transformations systémiques.

Dans un article récent qui s'intéresse au régime sociotechnique de l'énergie, Nadeau et collab. (2019) ont montré comment, dans le contexte des changements climatiques, les expérimentations citoyennes représentent un pouvoir important qui permettent aux municipalités de proposer des politiques climatiques ambitieuses. À travers ces expérimentations, des citoyens mobilisent leurs connaissances afin de proposer des solutions énergétiques qui émettent moins de gaz à effet de serre (Nadeau et al. 2019). Ces expérimentations citoyennes peuvent contribuer à modifier le système sociotechnique dominant de l'énergie. Dans ce même ordre d'idée (Seyfang et Smith 2007) ont documenté la place des *grassroot innovations* et comment celles-ci peuvent avoir des répercussions significatives au niveau local. Ces réseaux d'activistes et d'organisations mettent de l'avant des solutions *bottom-up* afin de faire la promotion d'un développement soutenable. Ces

groupes opèrent au cœur de la société civile et peuvent être un levier d'action pour déstabiliser, voir transformer le système sociotechnique dominant.

Dans les politiques de mobilité, des travaux québécois ont montré que les groupes locaux pouvaient participer à des coalitions de discours et faire valoir l'expérience des quartiers en ce qui concerne les conséquences du système automobile sur les milieux de vie (pollution, bruit, déplacements piétons dangereux, etc.) (Sénécal et Harou 2005; Scanu 2014). Ces coalitions d'acteurs locaux ont contribué à la mise en place de projets de mobilité ou de réaménagements dans les quartiers. Portés par les collectivités locales, ces projets amènent une autre représentation de la mobilité et du système sociotechnique. Van Neste et Martin (2018) montrent que les initiatives locales d'apaisement de la circulation automobile ont permis de créer des alternatives et de véhiculer des représentations de communautés dynamiques, mais vulnérables qui doivent être préservées du trafic automobile.

Les expérimentations locales d'urbanisme tactique de réaménagement de rue de manière temporaire et à peu de frais, permettent aussi aux collectivités locales de tenter d'influencer les politiques plus larges d'apaisement et de sécurisation des déplacements piétons (Verlinghieri, Vitale Brovarone et Staricco 2024). L'urbanisme tactique est d'ailleurs identifié par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) comme un levier d'action politique majeur pour transformer rapidement les villes parfois réticentes à la mise en place d'aménagements qui retirent de l'espace à l'automobile (Organisation mondiale de la Santé 2022).

En France, la décentralisation des systèmes de transports publics a donné aux villes de puissants leviers d'actions, ce qui a mené aux développements de plusieurs systèmes de train léger sur rail (Boquet 2017). Des villes d'Amérique du Nord ont aussi expérimenté des transferts modaux importants en l'espace de quelques années, alors qu'elles ont investi dans des infrastructures de transport en commun et actif (Marletto 2014).

Ces constats empiriques, qui portent sur les transitions et changements dans les régimes de mobilité, nuancent la place prépondérante que peuvent occuper les innovations technologiques dans le contexte des transitions sociotechniques. L'innovation peut être sociale dans la mesure où elle réfère à des mouvements sociaux et à des processus de gouvernance qui modifient un système sociotechnique. Dans ces cas-ci, les villes et la société civile peuvent être de puissants leviers de changement en termes d'expérimentations et de changements dans les régimes sociotechniques.

Les infrastructures étaient jusqu'à récemment présentées comme fonctionnelles et neutres, permettant de gérer les besoins en ressources et en services des villes, par exemple la collecte

de déchet et la circulation des personnes, des eaux et de l'énergie. Les aléas climatiques, et dans une certaine mesure, les mobilisations citoyennes face aux défaillances de ces infrastructures remettent en cause cette neutralité des infrastructures. Cette perception de neutralité des infrastructures s'avère de moins en moins vraie puisque les changements climatiques, les menaces sécuritaires à l'approvisionnement en ressources, la croissance démographique et les contraintes économiques modifient la perception que nous avons des infrastructures. Les infrastructures apparaissent désormais comme étant peu résilientes, voire problématiques face aux crises sociales, géopolitiques et climatiques.

Les infrastructures qui composent les villes ont par ailleurs été aménagées à une époque où la croissance économique était comprise comme étant infinie puisque les ressources étaient prétendument infinies. Ce paradigme tend à être de plus en plus nuancé, voire erroné, alors que les villes sont conscientes des menaces écologiques et économiques qui pèsent sur leurs infrastructures et donc, sur la croissance économique et la reproduction sociale (Hodson et collab. 2012).

Dans ce contexte, les villes jouent un rôle important dans la requalification des infrastructures face à ces enjeux. De nombreuses coalitions regroupant une diversité d'acteurs (politiciens, citoyens, commerçants, ONG, groupes environnementaux, groupes communautaires et pour la justice sociale) et qui partage les mêmes intérêts sociaux développent des stratégies dans le but de requalifier ces infrastructures. Ces coalitions font partie des expérimentations sociales qui peuvent déstabiliser et transformer les régimes sociotechniques.

Nous cherchons ici à mettre de l'avant le rôle des acteur·ices locaux et communautaires dans la négociation et la requalification d'une infrastructure autoroutière, à travers l'exemple de l'échangeur Saint-Pierre. Notre objectif est de documenter le rôle de ces acteur·ices locaux dans le cadre de la planification et de la requalification d'une infrastructure autoroutière. Nous opposons ainsi la notion de transition sociotechnique à celle d'inertie pour mettre en lumière les difficultés de transformer une infrastructure autoroutière, mais également les leviers d'action que détiennent les acteur·ices pour transformer les autoroutes. Ces deux littératures sont pertinentes à mobiliser alors que les villes se transforment pour faire face aux changements climatiques, aux enjeux de sécurité énergétique et de santé publique. Toutefois, certains secteurs de la ville demeurent inertes et difficilement malléable. Nous cherchons à mieux comprendre les conséquences de ce contexte sur les discussions propres au réaménagement d'une infrastructure autoroutière.

À l'aide de la littérature détaillée précédemment, il est davantage possible de mettre de l'avant le rôle des milieux professionnels, des milieux militants, des groupes communautaires et associatifs, des leaders locaux et des mobilisations citoyennes dans le but d'analyser et comprendre les processus et changements sociotechniques du système automobile et ses infrastructures, tout en replaçant les infrastructures autoroutières dans leur inertie. Les infrastructures autoroutières sont une composante technique du système sociotechnique automobile. Par leurs mises en débat et leurs processus de requalification, elles peuvent déclencher une transformation du système automobile ou contribuer à stabiliser celui-ci, en demeurant inerte.

La prochaine section expose le concept de justice mobilitaire (*mobility justice*) développé par Sheller (2018). Comme nous le verrons, la mobilité est ici comprise comme une constellation d'acteur·ices, d'actions et de symboles. Ce concept permet d'exposer les inégalités et injustices présentes dans les politiques de mobilité tout en intégrant plusieurs perspectives et représentations des mobilités.

Mobility justice : les mobilité(s)

La justice, plus particulièrement la justice mobilitaire (*mobility justice*), est une notion importante qui sera utilisée dans le cadre de ce mémoire. Nous justifions son emploi étant donné les nombreuses injustices que cause le système automobile dans les milieux de vie (détaillées en chapitre 1). Nous comprenons que les instances décisionnelles tendent de plus en plus à inclure dans les travaux de maintenance et de réhabilitation des infrastructures autoroutières, des considérations économiques et environnementales, mais que la justice sociale et l'équité demeurent souvent absentes de ces grands chantiers politiques et urbanistiques (France-Mensah et collab. 2019). Le concept de justice mobilitaire (*mobility justice*) nous permet ici de comprendre comment les acteur·ices impliqué·es dans la transformation de l'échangeur Saint-Pierre utilisent des notions de justice et d'équité dans leurs revendications, dans l'objectif que les préoccupations humaines et sociales soient mieux intégrées dans la transformation de l'infrastructure.

Le concept de justice mobilitaire (*mobility justice*) développé par Sheller (2018) prend racine dans le *spatial turn* en sciences sociales, popularisé par Henri Lefebvre avec la publication de *La production de l'espace* (Lefebvre, 1974). Le concept converge également avec les travaux que Sheller a menés avec Jonh Urry (Sheller & Urry, 2006), alors qu'ils ont développé le *mobility turn* en tant que paradigme théorique. L'espace tel que nous le connaissons serait le

résultat de flux de mobilité qui circulent à travers différentes infrastructures et qui comprennent aussi bien les technologies de l'information et de la communication, les travailleurs et travailleuses, le capital, l'énergie, les ressources et les marchandises.

Compris ainsi, la mobilité est comprise par Mimi Sheller comme suit:

« Mobilities research focuses on the constitutive role of movement within the workings of most social institutions and social practices and focuses on the organization of power around systems of governing mobility, immobility, timing and speed, channels and barriers at various scales. It focuses not simply on movement per se, but on the power of discourses, practices, and infrastructures of mobility in creating the effects of both movement and stasis, demobilization and remobilization, voluntary and involuntary movement. Such discourses, practices, and infrastructures are culturally shaped by what we can think of as mobility assemblages— constellations of actors, actions, and meanings that are influenced by mobility regimes that govern who and what can move (or stay put), when, where, how, under what conditions, and with what meanings. The study of speed, its cultural valuation, and its uneven distribution has also been taken up within mobilities research, where it is explicitly linked to concerns over climate change, post-car and post-carbon transitions, and alternative mobilities. » (Sheller, 2018, p. 10)

À travers cette compréhension de la mobilité, nous soutenons qu'il n'y a pas qu'une mobilité, mais des mobilités, dont une dominante et d'autres subordonnées (Marletto, 2014), et que ces mobilités existent à travers des régimes sociotechniques caractérisés par des discours, des pratiques sociales et des infrastructures qui sont formées culturellement et socialement. La mobilité est donc une constellation de discours, de pratiques et d'infrastructures, dans laquelle règnent des perspectives dominantes et d'autres perspectives subordonnées. Cette conception de la mobilité par Sheller permet la prise en compte de toutes les perspectives de mobilité.

Précisons un élément concernant ce concept. Dans la littérature, cette définition de la mobilité, qui conçoit la mobilité comme étant un objet comportant plusieurs perspectives (et donc, des mobilités), n'est pas la seule école de pensée. La mobilité est généralement comprise plus largement et simplement comme un déplacement d'un point A vers un point B. Les politiques de transports se posent alors les questions où vont les individus et comment s'y rendent-ils ? (Winkelman et collab., 2010 :579). Cette vision de la mobilité axée sur l'acte de se déplacer a le mérite d'être simple, mais elle tend alors à privilégier les déplacements exclusivement

motorisés, puisqu'ils sont majoritaires et dominants. Cette compréhension de la mobilité ne tient alors pas en considération d'autres représentations, symboles et pratiques que peuvent être les mobilités (Cresswell, 2010). Les géographes comme Sheller, Urry et Cresswell considèrent ainsi la mobilité non pas uniquement en termes de déplacement : elle est aussi le résultat de la production sociale de l'espace, ce dernier étant le résultat de mouvements et de contraintes. Pour ces géographes, la vision de mobilité en tant que déplacement est limitée puisque les dimensions culturelles, symboliques et les questions de pouvoir sont alors moins considérées, vu l'emphase mise sur le déplacement. Ce mémoire s'intéresse alors davantage aux représentations des diverses façons de concevoir la mobilité et ce au-delà du déplacement. Notre porte d'entrée pour documenter ses représentations multiples est l'ancrage d'une infrastructure autoroutière dans l'espace urbain.

Nous définissons une représentation de la mobilité comme suit. Pour Cresswell (2010), les représentations de la mobilité sont en interaction constante avec la matérialité, infrastructurelle et physique, et avec les pratiques de mobilité. Les interactions entre celles-ci permettent de souligner les dissonances pour comprendre les politiques de mobilité et les rapports de pouvoir entre les représentations des mobilités. Par exemple, quelles significations et définitions sont prépondérantes dans les politiques en ce qui concerne la mobilité ? Quel mode de transport est pris en compte ? Quelles infrastructures de mobilité sont produites et construites ? Étudier les représentations des mobilités et infrastructures et en faire l'analyse permet de comprendre les rapports de pouvoir et les inégalités que la production de la ville peut créer ce que la définition traditionnelle de la mobilité en tant que déplacement tend à éclipser. En effet, selon Cresswell (2006) les représentations peuvent être décrites à travers les discours, les idéologies, les politiques et la culture qui ensemble, forment les mobilités et constituent le mouvement (Cresswell, 2006 :3)

Le *mobility turn* en sciences sociales et les représentations de la mobilité permettent de dépasser la vision de la mobilité comme un simple déplacement. Cette approche met en lumière les relations sociales qui impliquent la production et la distribution du pouvoir à travers les politiques de mobilité. En ce sens, la mobilité est une ressource accessible de façon différenciée selon le statut, la classe, le sexe, le genre, l'appartenance ethnoculturelle, la nationalité et la capacité (Cresswell, 2010 : 21; Sheller, 2018).

Cette approche de la mobilité via les travaux de Sheller et Cresswell permet de se poser les questions suivantes : *pour qui sont conçues les infrastructures de mobilité, comment sont-elles réparties et distribuées spatialement et qui a le plus de poids politiquement dans les décisions qui concernent l'aménagement du territoire* ? Dans le contexte de la transition vers des modes

de mobilité à faible carbone, cette approche de la mobilité permet aussi de mettre en lumière comment la mobilité comprend des pratiques et représentations culturelles et racisées (Sheller, 2015), alors que les nouveaux modes de transports tendent à être porteurs de certains symboles associés aux classes aisées et moyennes.

Sous cet angle, nous reconnaissions également que les disciplines de l'aménagement du territoire et du transport peuvent être des domaines techniques remis entre les mains d'une poignée d'individus, souvent des hommes, et issus des disciplines de l'urbanisme et de l'ingénierie. Ces disciplines se sont édifiées sur des bases technocratiques, en développant un langage d'experts qui visait, selon Françoise Choay, à aligner le discours urbanistique et sa gestion des ressources du territoire avec celles de la classe dirigeante et de ses intérêts sociopolitiques (Choay, 1965). Même si ces tendances changent et évoluent, elles le font lentement et l'urbanisation aurait toujours un lien direct, selon David Harvey, avec le développement du capitalisme et la concentration des richesses entre les mains de ceux qui possèdent la ville (Harvey, 2011). Les infrastructures étant au centre de la circulation des richesses, des investissements, de la main-d'œuvre et des marchandises, il semble ainsi pertinent de mobiliser la notion de justice mobilitaire (*mobility justice*) dans la réflexion d'un secteur urbain.

Sheller propose ainsi une vision de la mobilité dans laquelle les effets des inégalités sont exposés puisque la mobilité est comprise comme un processus dans lequel les conditions spatiales et les sujets sociaux sont formés. C'est donc à travers les processus sociotechniques des infrastructures que les politiques de mobilité et les injustices qu'elles produisent prennent forme et contribuent aux injustices de mobilité. Comme le souligne Cresswell: « *One person's speed is another person's slowness* » (Cresswell, 2010: 21). Sheller expose les pratiques sociales de la mobilité et les relations de pouvoir inégales qu'elles produisent, et ce en relation directe avec l'urbanisation, la mondialisation et l'avènement d'infrastructures propulsées par l'innovation technologique (Sheller, 2018). Sheller permet également de lier ces phénomènes complexes aux vulnérabilités et injustices produites par les politiques de mobilité, mais aussi avec la crise de l'urbanisation et la crise climatique. Dans ce contexte, la mobilité de certaines populations peut être forcée à travers la gentrification et les évictions, les changements climatiques ou les guerres pour la sécurisation des énergies fossiles.

Le concept de Sheller comprend la mobilité de façon intersectionnelle. Selon la chercheuse, les diverses crises sociales que nous vivons sont des crises liées à la mobilité et devront être solutionnées autour de délibérations politiques et poser les questions suivantes : *comment est-ce que nous voulons bouger nos corps, comment désirons-nous vivre et occuper le*

territoire, comment voulons-nous construire et habiter la ville et quelles infrastructures voulons-nous prioriser (Sheller 2018) ? Ces questions sont étroitement liées à celles de l'énergie et des ressources puisqu'elles déterminent notre façon de vivre et de se déplacer.

Conclusion

Le concept de justice mobilitaire (*mobility justice*) de Sheller permet de mettre de l'avant les processus démocratiques et délibératifs dans la compréhension de la mobilité et sa construction sociale et politique. À l'aide de ces concepts, nous nous intéressons aux représentations expertes de la mobilité des professionnel·les de transport, mais aussi aux représentations de la mobilité dans des processus de revitalisation urbaine d'un secteur contraint à vivre avec un échangeur autoroutier caractérisé par de l'inertie. Nous nous intéressons aussi aux représentations de mobilité des acteurs communautaires qui sont attentifs aux liens entre mobilités, conditions de vie, marginalisation et exclusion de certaines communautés. L'approche des transitions sociotechniques des infrastructures et leur système guident finalement l'analyse théorique de ce projet de mémoire.

Nous rappelons brièvement les deux questions de recherche :

- (1) Quelles sont les représentations mobilisées par les groupes locaux et acteurs institutionnels concernant l'échangeur et comment ces représentations interagissent avec les façons dominantes de concevoir les mobilités ?
- (2) Quelles sont les contraintes vécues par les acteurs pour faire valoir leurs représentations de la mobilité dans la gouvernance actuelle de l'échangeur Saint-Pierre, et quelles stratégies mobilisent-ils pour contester l'échangeur et la mobilité dominante ?

Il a été vu dans les précédentes sections que les processus et systèmes sociotechniques forment et sont formés par les mobilités et les infrastructures (Marletto 2014) qui produisent en retour des injustices et des inégalités (Sheller 2018). Ces processus comprennent des pratiques et des discours qui opèrent à travers les institutions et les politiques. Ces processus peuvent être influencés par des mobilisations sociales et politiques ainsi que par des groupes de la société civile. À travers le cadre théorique développé ci-haut, le but de ce mémoire est de documenter ces mobilisations, d'identifier les stratégies qu'elles déploient et de comprendre comment ces stratégies peuvent déstabiliser le système sociotechnique de l'automobile. Les travaux de Hommels (2008) montrent toutefois que certaines composantes de la ville peuvent

demeurer inertes et fixes, malgré leurs mises en débat et leur contestation. Nous mobilisons également la notion d'inertie puisque comme il a été vu dans le chapitre 1, les infrastructures autoroutières sont difficiles à remettre en question et à négocier. Elles sont des piliers importants et majeurs du réseau autoroutier nord-américain et sont par conséquent caractérisées par une forte inertie. C'est à travers les représentations de la mobilité, les stratégies politiques et la gouvernance de la mobilité que nous explorerons l'ensemble de ces questions.

Cadre opératoire

Ce tableau traduit les concepts en étapes et questions concrètes qui ont permis d'opérationnaliser la démarche méthodologique mobilisée par ce projet de recherche. Ce tableau a également été utilisé pour l'analyse thématique.

Tableau 1 : Cadre opératoire

Concepts et approche	Opérationnalisation
Changements et transitions sociotechniques <ul style="list-style-type: none"> • Inertie • Représentations de la mobilité 	Identifier les dimensions sociales et les dimensions techniques de l'échangeur Saint-Pierre et analyser la relation qu'ont ceux deux dimensions entre elles Identifier les représentations de l'échangeur et de la mobilité qui sont mobilisées par les acteur·ices Comprendre les circonstances de l'inertie de l'échangeur Saint-Pierre Comprendre les facteurs qui favorisent les transformations et/ou l'inertie Comprendre les défis et les tensions qui caractérisent les processus sociotechniques en matière de mobilité et de transport
Acteur·ices et organisations	Documenter les stratégies, discours et représentations

communautaires et locales	<p>des acteurs locaux</p> <p>Comprendre comment ils s'organisent pour faire valoir leurs revendications</p> <p>Comprendre le rôle des acteur·ices locaux dans le régime sociotechnique de l'automobile</p> <p>Comprendre dans quelle mesure les acteur·ices locaux se butent au régime sociotechnique de l'automobile</p> <p>Comprendre comment les acteur·ices locaux réussissent à négocier le régime sociotechnique de l'automobile</p>
Injustices de la mobilité (<i>mobility justice</i>)	<p>Identifier les représentations, discours et pratiques des mobilités</p> <p>Identifier les représentations dominantes et les représentations subordonnées de la mobilité</p> <p>Identifier dans quelle mesure les acteur·ices locaux mobilisent les notions de justice et d'équité en termes de mobilité</p> <p>Identifier les limites et freins des acteurs locaux à la mise en place de politiques d'équité</p>

CHAPITRE 3 DESIGN ET MÉTHODES DE LA RECHERCHE

Comme cela a été défendu dans les deux précédents chapitres, la mobilité est produite par son histoire, sa gouvernance, ses politiques, ses structures de pouvoir, ses régimes sociotechniques de mobilité, de même que par la forme urbaine, son territoire et ses pratiques de mobilités (Sheller 2018; Cresswell 2010). Puisque le sujet de ce mémoire est la mise en débat d'une infrastructure autoroutière et l'apport des acteurs communautaires et locaux dans ce débat, dans un quartier qui connaît des processus de revitalisation, nous avons d'abord été guidés par une intention descriptive de notre étude de cas. Après avoir compris le phénomène de l'intérieur, cette recherche qualitative s'est basée sur une approche interprétative en se basant sur les différentes perspectives et représentations des personnes rencontrées dans le cadre de cette recherche.

Nous avons mené une analyse documentaire des rapports et mémoires qui ont été produits concernant le secteur à l'étude. Nous avons assisté à des séances d'observation non participante dans divers ateliers et réunions du programme QIR. Finalement, treize entretiens semi-directifs avec des acteur·ices locaux et institutionnels, issus du milieu professionnel, de l'aménagement, du communautaire, du monde municipal et de la société civile servent de base empirique. Sur les treize entretiens, dix ont été menés par l'étudiante, en simultané avec les séances d'observations. Les trois autres entretiens ont été menés préalablement dans le cadre d'une autre recherche de la directrice de mémoire. Les séances d'observation ont permis de guider les entretiens, et vice-versa. Nous détaillerons davantage ces processus ici-bas.

Un processus de mise en relation analytique a été mené, afin d'intégrer de façon argumentative l'analyse des résultats au cadre théorique développé au chapitre 2 (Paillé et Mucchielli 2021). Ce processus a été fait en étroite collaboration avec la directrice de ce mémoire, qui a commenté à plusieurs occasions le processus d'écriture et d'interprétation menée par l'étudiante.

Cette recherche est de nature qualitative et se base sur une méthode inductive, alors que les données récoltées sont interprétées par l'étudiante à partir d'autres documents qui ont été publiés sur le secteur à l'étude. Cette recherche est également une enquête de terrain, dans ce cas-ci, le quartier Saint-Pierre. Les principales étapes suivies dans le cadre de la documentation de l'étude de cas sont librement inspirées du *Guide de l'enquête de terrain* rédigé par Stéphane Beaud et Florence Weber. Ce guide a permis d'apporter certaines

méthodes et références afin de mener le plus rigoureusement possible cette recherche. Nous avons utilisé une grille d'observation (annexe 4) et différentes tactiques pour les entretiens semi-dirigés (annexe 7). En complément et afin de préciser certains points sur les méthodes d'analyse qualitative, nous avons mobilisé quelques chapitres du livre *Analyse qualitative en sciences humaines et sociales* de Pierre Paillé et Alex Mucchielli (2021).

Présentation et justification de l'étude de cas

Ce mémoire vise à documenter une mobilisation sociale en cours dans le contexte du réaménagement d'un échangeur autoroutier. L'étude de cas de ce mémoire est le quartier Saint-Pierre, dans Lachine. Ce quartier accueille une infrastructure autoroutière névralgique. Elle doit être reconstruite en totalité d'ici la fin de la décennie 2020.

L'échangeur Saint-Pierre est situé aux jonctions de la Transcanadienne et de la route 138 et aux abords du quartier Saint-Pierre, un quartier minéralisé et défavorisé socioéconomiquement (Revitalisation Saint-Pierre 2018). Les problématiques de chaleur accablante dans le quartier Saint-Pierre sont néfastes pour la santé des communautés qui y résident, malgré le fait que plusieurs interventions de verdissement ont été menées par des groupes communautaires (GRAME, le CASUAL et CRUISP 2013; Revitalisation Saint-Pierre, Rioux et Isaac 2018). La pollution atmosphérique, sonore et visuelle, de même que l'enclavement du quartier, participent aux nombreux enjeux de sécurité et de santé publique dans Saint-Pierre (Pelletier, Paquin et Beausoleil 2011), ce qui crée de fortes iniquités territoriales et des vulnérabilités dans le secteur.

L'échangeur a eu besoin, depuis ses débuts, de travaux de maintenance récurrents qui ont eu d'importantes répercussions sur les populations riveraines de l'échangeur (Revitalisation Saint-Pierre 2018). Ces mêmes populations ont également dû subir les travaux de l'échangeur Turcot, terminés en 2023, alors qu'une partie du trafic a été déviée vers l'échangeur Saint-Pierre. C'est ce qui amène beaucoup de personnes à s'inquiéter non seulement du projet final de l'échangeur Saint-Pierre, mais également de sa phase transitoire, qui viendra aussi avec son lot de problèmes (circulation déviée, poussière, bruit et camionnage).

L'échangeur Saint-Pierre n'est pas qu'une infrastructure autoroutière : il est aussi un obstacle au développement du quartier Saint-Pierre, un facteur d'isolement et de limitation spatiale ainsi qu'une artère dangereuse et accidentogène (Buscemi 2022). L'enjeu du développement durable est une question importante pour la RUI de Saint-Pierre. L'organisme a publié sept

mémoires et documents portant sur les enjeux et nuisances que cause l'échangeur dans le quartier (voir annexe 1). Les enjeux de mobilité du quartier Saint-Pierre seront davantage détaillés en chapitre 4.

Le quartier Saint-Pierre a été retenu comme terrain d'étude pour étudier les processus sociotechniques et l'inertie des infrastructures autoroutières. Par ailleurs, l'échangeur Turcot, qui a été reconstruit entre 2015 et 2022, et qui a connu de vives discussions concernant sa reconstruction, termine tout juste sa phase de requalification. De nombreuses études, recherches et bilans ont été rédigés et publiés concernant l'échangeur Turcot (GRAME 2017; Wolford 2015; Brière 2016). Il est pertinent à notre avis de poursuivre ce travail de documentation des débats et discussions concernant la requalification des infrastructures autoroutières.

Par ailleurs, ce travail de maîtrise s'inscrit dans les travaux déjà entamés par la directrice de ce mémoire concernant le secteur à l'étude, dans le cadre du Labo Climat Montréal (Labo Climat Montréal 2020) et des ateliers de co-construction de Imagine Lachine-Est. Les enjeux de mobilité sont grands dans Lachine, mais les leviers d'action pour les groupes locaux demeurent limités, étant donné la législation des infrastructures autoroutières, qui repose entre les mains du MTMD. Ainsi, Saint-Pierre est un quartier qui permet d'observer et d'analyser comment les iniquités territoriales peuvent être formées au niveau des processus politiques.

L'étude de cas est utilisée en tant que méthode de recherche. L'étude de cas est particulièrement adaptée au quartier Saint-Pierre puisque nous cherchons à explorer un phénomène en profondeur tout en étant ancré dans le terrain. Nous mobilisons également plusieurs sources de données (qui seront présentées dans les prochains paragraphes), ce qui permet une triangulation des informations collectées (Yin 2009). Nous explorons les représentations de la mobilité et les stratégies politiques pour négocier la place d'une infrastructure autoroutière. Bien que le cadre théorique présenté mette de l'avant le concept d'inertie pour aborder le terrain, le quartier Saint-Pierre est actuellement en plein processus de transformation.

Selon Yin (2009), l'étude de cas est un choix pertinent pour explorer des questions de recherches qui examinent des circonstances présentes. L'étude de cas permet de parcourir en profondeur un phénomène ou des processus pour lesquels il faut être attentif aux multiples dimensions et formes du contexte (Ying, 2009 :3). L'étude de ce mémoire se justifie en tant qu'étude de cas puisque nous étudions un processus. Ce processus est celui des mobilisations et stratégies politiques d'acteurs locaux pour une transition du système de

mobilité et une justice mobilitaire. Ce processus prend place en contexte d'inertie de l'échangeur autoroutier et d'une gouvernance multiniveau dans un quartier en pleine transformation. Ce contexte est également celui des discussions sur le réaménagement de l'échangeur Saint-Pierre et la revitalisation urbaine d'un quartier défavorisé. Ainsi, l'étude de cas, comme le souligne Yin (2009) permet l'étude de ces multiples dimensions.

Bien que cette étude de cas ne puisse pas, ou alors très peu, être généralisable à d'autres cas, elle pourra en informer d'autres dans la mesure où l'ensemble du système routier et autoroutier du Québec est amené à être transformé au courant des prochaines années. Ce système a été bâti en grande partie au cours des années 70. Or, la fin de vie utile des matériaux présents dans les composantes des infrastructures autoroutières possède une espérance de vie utile d'une cinquantaine d'années. Nous espérons que cette étude pourra informer d'autres études de cas similaires.

Comme nous le verrons, ce processus a donné lieu à plusieurs changements dans le contexte de la recherche. L'étude de cas nous a permis de nous adapter à ces imprévus et découvertes, qui se sont finalement avérés nombreux tout au long de ce mémoire (mise en place du programme QIR, annonce d'un projet de transport structurant pour le Grand Sud-Ouest puis annonce de son annulation, consultation publique sur le transport structurant et annonce de travaux de réfection de l'avenue Saint-Pierre). L'étude de cas en tant que méthode de recherche aura permis de demeurer attentif face à ces changements et de les intégrer dans nos informations collectées.

Les prochains paragraphes décrivent de manière détaillée les différents processus qui prennent place dans le quartier Saint-Pierre et dans ses environs. Nous avons été attentifs à l'ensemble de ceux-ci tout au long de ce projet de recherche.

Contexte de la recherche

Quartiers Inclusifs et Résilients (QIR)

Une importante opportunité s'est présentée alors que ce travail de mémoire était en cours de réalisation. Au courant de l'hiver 2023, la directrice de ce mémoire et l'étudiante ont été mises au courant que la Ville de Montréal lançait une nouvelle approche dans le but de réduire les inéquités territoriales dans des quartiers ciblés. Les quartiers sélectionnés sont des secteurs qui présentent plusieurs inéquités sociales et territoriales en termes d'accès à des espaces

verts, d'offre en transport collectif, de parcs et d'infrastructures. Cette approche est nommée Quartiers inclusifs et résilients (QIR).

À terme, le QIR doit venir remplacer le programme des Revitalisations urbaines intégrées (RUI). Les trois secteurs qui ont été retenus pour vivre les premières expériences de l'approche QIR sont le quartier Nord-Est de Montréal-Nord, celui de Sainte-Marie dans Centre-Sud et le quartier Saint-Pierre dans Lachine. Tous les secteurs retenus pour le QIR faisaient déjà partie du programme des RUI. Ce mémoire propose de documenter les débuts du programme QIR et comment celui-ci aborde les enjeux de mobilité à Saint-Pierre. Cette démarche a été menée en collaboration avec les professionnel·les et les coordinateur·rices du QIR de l'arrondissement Lachine, du quartier Saint-Pierre et de la ville de Montréal (annexe 5). Des séances d'observation ont ainsi été menées dans le cadre de ce mémoire. Nous les détaillerons plus en détail dans quelques paragraphes.

Investissement majeur dans Lachine : l'écoquartier Lachine-Est

Le développement de l'écoquartier Lachine-Est est un autre projet structurant prenant place aux abords du quartier Saint-Pierre. Situé à l'ouest du quartier Saint-Pierre, le développement du quartier Lachine-Est a été identifié par la Ville de Montréal comme l'un des six secteurs d'avenir à développer. Cet écoquartier a justifié plusieurs études sur le transport et la mobilité dans Lachine (CIMA+ 2017). Le but de l'écoquartier Lachine-Est est de devenir un modèle écologique exemplaire, sur les plans de la mobilité, de la gestion des eaux, de l'habitation et du verdissement.

L'écoquartier soulève toutefois plusieurs questions sur l'avenir de Lachine et de Saint-Pierre. En effet, comment mitiger les effets de la gentrification que pourrait causer l'écoquartier dans le secteur, un arrondissement historiquement populaire et ouvrier ? Comment faire en sorte qu'il ne se transforme pas en enclave verte pour personnes aisées ? Comment cet investissement majeur regroupant plusieurs acteurs du secteur public et privé peut influencer la requalification de l'échangeur Saint-Pierre et améliorer les conditions de vie dans Saint-Pierre, adjacent à Lachine-Est ? Plusieurs inquiétudes ont été soulevées par la population lachinoise tout au long du processus de consultation et de participation quant au futur écoquartier Lachine-Est (Labo Climat Montréal 2020; Office de consultation publique de Montréal 2022).

L'arrondissement de Lachine est donc un secteur en pleine transformation urbaine où de nombreux projets ont cours, d'où l'intérêt encore une fois de s'intéresser aux transformations sociotechniques qui prennent place en présence d'une infrastructure autoroutière inerte. Ces projets pourraient en effet exercer une influence sur le réaménagement de l'échangeur autoroutier ainsi que sur l'amélioration du transport collectif. Au cœur des arguments en faveur d'un écoquartier dense dans Lachine se trouve la justification de la mise en opération d'un lien de transport collectif rapide et structurant. Les travaux du Labo-Climat ont toutefois constaté que les professionnel·les du milieu déplorent le manque de coordination avec les différentes sociétés de transports, ce qui risque de nuire à l'adaptation du quartier (Van Neste et collab. 2021 :332). Nous reviendrons davantage sur l'écoquartier Lachine-Est et le programme QIR tout au long de ce mémoire.

Le lien structurant du Grand Sud-Ouest

L'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) étudie actuellement les besoins de mobilité dans le grand Sud-Ouest afin de relier ce secteur de Montréal au centre-ville et de créer des liens interarrondissements. L'avènement de ce projet pourrait avoir une incidence importante sur la requalification de l'échangeur Saint-Pierre.

Les trois hypothèses du projet de ce lien structurant (tracés et modes) ont été présentées à la population de Lachine en février 2024, sous la forme d'une séance d'information publique. Les commentaires et suggestions ont été recueillis par l'ARTM dans le but de bonifier les hypothèses. Dans les trois scénarios qui ont été présentés, Saint-Pierre se trouve toujours sur le tracé du projet de l'ARTM. On ne connaît pas encore le mode de transport qui sera privilégié, mais le Groupe de recommandations et d'actions pour un meilleur environnement (GRAME), organisme présent dans Lachine depuis plusieurs décennies, milite depuis plusieurs années en faveur d'un tramway.

L'étude de cas et les conditions de mobilité à Saint-Pierre seront davantage détaillées dans la première section du chapitre 4.

Analyse documentaire

Les enjeux et problèmes sont connus depuis longtemps dans le quartier Saint-Pierre. Comme le quartier connaît un grand dynamisme communautaire, notamment en raison de la présence

de nombreux organismes qui agissent de manière concertée, le secteur a été l'objet de plusieurs rapports, mémoires et avis. Plusieurs recherches universitaires ont été publiées, en raison des enjeux complexes du territoire. Nous avons fait une recension de ces documents depuis 2013 (annexe 1). Ils ont tous été analysés et codés avec le logiciel NVivo, préalablement aux entretiens semi-dirigés et aux séances d'observation. Cette étape a été réalisée dès le début de cette recherche, afin de nous permettre de bien saisir les spécificités du secteur à l'étude et l'état de la question. Elle visait également à nous préparer au terrain et aux entretiens semi-dirigés, afin de ne pas « découvrir » des éléments déjà connus des personnes qui œuvrent quotidiennement sur le terrain.

L'analyse documentaire avait également pour objectif la reconstitution du fil des événements, alors que l'échangeur Saint-Pierre est contesté depuis plusieurs années à Lachine. Cette opération était descriptive et a fait l'objet d'une organisation systématique via le logiciel NVivo. Lors de ce processus, les thèmes ont émergé pendant les lectures des documents. Les principaux objectifs de l'analyse documentaire étaient d'identifier tous les acteurs qui se sont prononcés sur les enjeux de mobilité dans Saint-Pierre, leur positionnement face à l'infrastructure et le destinataire du document.

L'analyse documentaire avait également pour but de recenser les interventions (ou les non-interventions) des différents acteurs concernant les enjeux de mobilité à Saint-Pierre. Ces informations seront détaillées dans le chapitre 4. En annexe 1, nous retrouvons un tableau récapitulatif de l'analyse documentaire.

Une ligne du temps a aussi été conçue par l'étudiante à la suite de l'analyse documentaire. Elle vise à replacer l'échangeur Saint-Pierre dans le contexte de son quartier. Elle illustre également comment les organismes locaux et communautaires sont actifs et mobilisés depuis plus d'une décennie. Ceux-ci ont publié plusieurs documents sur les enjeux sociaux et environnementaux du quartier Saint-Pierre.

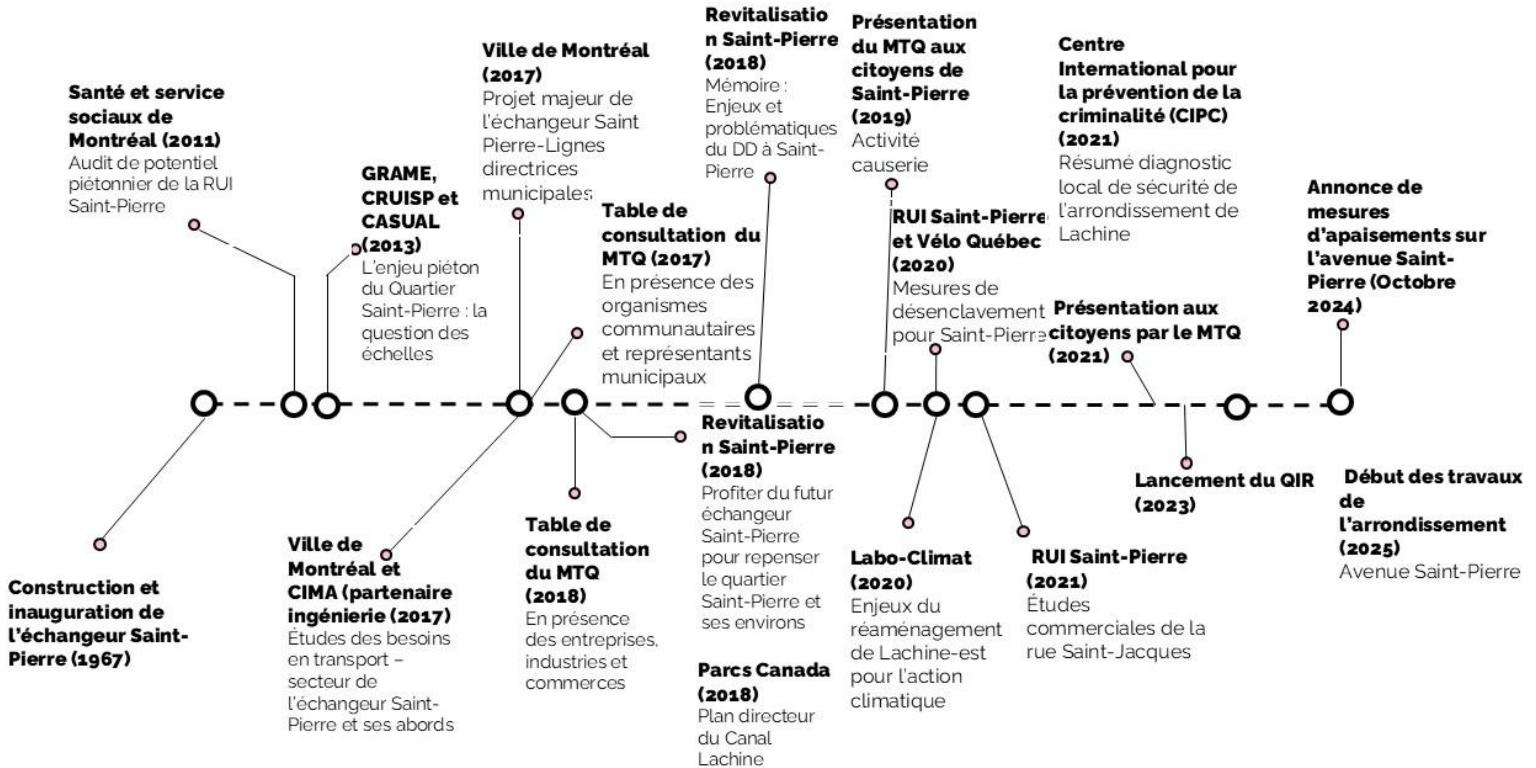


Figure 1. Les publications des institutions et groupes communautaires portant sur le quartier Saint-Pierre

Recrutement des personnes participantes aux entretiens semi-dirigés

Le recrutement des personnes qui ont participé aux entretiens semi-dirigés a pris plusieurs formes. Premièrement, l'étudiante a contacté certaines personnes qui ont été identifiées en consultant l'analyse documentaire. Les personnes choisies étaient sélectionnées selon leur perspective spécifique et le rôle occupé dans le contexte local du secteur à l'étude. Elles ont été, pour la plupart, contactées par courriel. C'est le cas d'une personne qui travaillait anciennement pour un organisme communautaire et d'une personne représentante de la fonction publique québécoise. L'étudiante a aussi demandé à certaines personnes, rencontrées dans le cadre d'évènements et d'atelier concernant le secteur à l'étude, la permission de les contacter par courriel dans l'objectif de solliciter leur participation au projet de recherche. La directrice de ce mémoire a aussi mis en relation l'étudiante avec certaines personnes de son propre réseau afin de mener des entretiens avec celles-ci. Et finalement, une personne du communautaire a été particulièrement impliquée auprès de l'étudiante et lui

a présenté plusieurs personnes de son équipe tout en l'invitant couramment à des rencontres, réunions et activités dans le quartier Saint-Pierre. Cette même personne a guidé l'étudiante au tout début du projet dans le cadre d'une marche exploratoire dans le quartier Saint-Pierre.

Les demandes formelles de participation à l'étude ont été envoyées par courriel. Dans ce courriel d'invitation, les personnes recevaient en pièce jointe un formulaire de consentement (annexe 6), une lettre d'invitation (annexe 8) et une lettre d'information (annexe 9).

Séances d'observation non participante

Une opportunité s'est présentée au cours de ce mémoire. Le programme QIR a progressivement été mis sur pied, puis officiellement annoncé au public à l'automne 2023. Nous avons pu assister à des discussions, ateliers et rencontres statutaires concernant le programme QIR. Dans le cadre des séances d'observations, nous avons utilisé la triple technique propre à cette méthode de collecte de données, soit la perception, la mémorisation et la notation (Beaud et Weber 2010, 128). Les séances d'observations s'appuient également sur des documents qui ont préalablement été envoyés ou qui ont fait suite. Pour nous guider pendant les séances d'observation, nous avons utilisé un canevas proposé par la directrice de ce mémoire. Celui-ci a été complété par l'article de Héloïse Nez (2011), *Nature et légitimités des savoirs citoyens dans l'urbanisme participatif*, qui propose une grille détaillée d'une séance d'observation appliquée à l'urbanisme participatif. La grille d'observation qui a guidé ce mémoire est disponible en annexe 4.

Au niveau de l'éthique et de la confidentialité des discussions propres au programme QIR, certains points méritent d'être précisés. L'étudiante a d'abord signé un formulaire de confidentialité à l'été 2023 pour pouvoir assister aux rencontres du QIR. Puisque l'étudiante a été invitée aux rencontres et que l'ensemble des personnes travaillant au sein du QIR étaient enthousiastes envers la documentation, l'initiative et la recherche proposée par ce mémoire, un document de consentement additionnel a été produit, soumis au comité éthique de l'INRS et signé par les responsables du QIR pour encadrer les conditions d'utilisation des notes d'observation des rencontres du QIR. Ce document est disponible en annexe 5. La fiche a été envoyée et signée par l'ensemble des différentes échelles de gouvernance impliquées dans le programme QIR, soit l'arrondissement, la ville et les organismes communautaires. Étant donné l'ampleur que prend la gouvernance multiniveau et les processus collaboratifs à l'heure actuelle, nous espérons que la fiche de confidentialité pourra servir à d'autres cas similaires,

mais aussi, inviter les différentes échelles de gouvernance à reconnaître le rôle de la recherche dans les discussions qui concernent les processus de transformation urbaine.

Entretiens semi-directifs

Au total, ce mémoire se base sur treize entretiens semi-directifs. Dix entretiens semi-directifs ont été menés dans le cadre de ce mémoire. Les entretiens ont duré en moyenne 1 heure et se sont déroulés entre le mois d'août 2023 et le mois de février 2024. Ils ont tous été enregistrés à l'aide d'un magnétophone. De plus, trois verbatim d'entretiens ont été menés par des chercheurs et chercheuses de la Chaire Action climatique urbaine et ont été partagés avec l'étudiante. Ces trois verbatim ont été menés dans le cadre d'une recherche sur les ateliers de co-construction de l'écoquartier Lachine-Est. Ils étaient pertinents à mobiliser dans le contexte de ce mémoire puisqu'ils abordaient les questions de mobilité dans Lachine et Saint-Pierre. Le tableau des personnes rencontrées dans le cadre des entretiens, de même que leur échelle d'intervention, se trouve en annexe 3 et le guide d'entretien standard se trouve en annexe 7. Les trois entretiens qui n'ont pas été menés par l'étudiante sont identifiés par une étoile.

La méthode des entretiens permet de mieux comprendre l'univers et les perceptions des individus, en permettant un échange des points de vue concernant un enjeu particulier, dans ce cas-ci, la planification et les discussions concernant la requalification d'une infrastructure autoroutière en milieu urbain. Les personnes rencontrées ont été choisies en fonction de leur rôle concernant les enjeux de mobilité dans le quartier Saint-Pierre. Des acteur·ices de différents niveaux d'intervention ont été rencontrés afin de cerner les points de vue respectifs de l'ensemble des acteur·ices impliqué·es dans le secteur urbain : arrondissement de Lachine, associations locales et organismes communautaires, Ville de Montréal, fonction publique du Québec, une personne militante pour une association revendiquant un lien cyclable est-ouest à Montréal et une personne d'EXO (gestion des trains de banlieue).

Traitements et analyse thématique des données

Pour analyser les résultats de ce mémoire, l'analyse thématique a été effectuée grâce au logiciel NVivo. L'analyse thématique est un processus de réduction des données, qui utilise des thèmes et des sous-thèmes pour résumer l'ensemble de la collecte de données (Paillé et Mucchielli 2021, 235). Plusieurs lectures ont été effectuées du corpus, puis nous avons mené un travail systématique de synthèse des propos. Les thèmes ont été définis à la suite de

l'analyse documentaire, puis la définition des objectifs et des questions de recherche de ce mémoire. Une thématisation préliminaire a été effectuée, puis une seconde plus précise et moins générale. Cette dernière visait à peaufiner certains éléments clés qui étaient ressortis de la codification initiale.

Conclusion

La démarche méthodologique de ce mémoire mise sur une triangulation des données, par des séances d'observation, des entretiens et une analyse documentaire. Les prochains chapitres détaillent l'analyse des résultats. Nous avons fait le choix de diviser l'analyse des résultats en trois chapitres pour faciliter la lecture, mais aussi afin de mieux comprendre au préalable l'historique du quartier Saint-Pierre et les iniquités territoriales et sociales qui caractérisent le secteur. Même si les résultats sont traités de manière transversale, le prochain chapitre s'intéresse davantage à l'analyse documentaire des publications concernant les conditions de mobilité dans Saint-Pierre. Ce chapitre permet de mieux comprendre l'analyse documentaire dans son ensemble et de saisir les difficultés propres au domaine de la voirie.

Les prochains chapitres (4, 5 et 6) présentent les résultats. Voici comment ceux-ci ont été structurés.

Le chapitre 4 fait état de l'analyse documentaire. Dans cette section, nous présentons les données et statistiques de mobilité de même que les enjeux liés à l'environnement bâti. Nous présentons également les positions des acteur·ices (communautaires, Ville de Montréal, arrondissement, provincial, société de transport) ainsi que les différentes interventions qui ont été menées. Cette partie est importante pour comprendre l'historique de l'inertie du quartier, mais également ses récentes transformations urbaines.

Le chapitre 5 présente les représentations des mobilités, des stratégies politiques et de la gouvernance de mobilité préconisées par les acteur·ices. Nous verrons que celles-ci sont nombreuses et font état d'une mobilité dominante et de mobilités subordonnées. Nous verrons également que le quartier Saint-Pierre porte lui-même plusieurs représentations et que certaines d'entre elles peuvent être stigmatisantes. Un secteur particulier, celui de la rue Camille, a par ailleurs été identifié comme étant un milieu de vie qui peut soulever certaines tensions dans les discussions ayant trait au quartier Saint-Pierre.

Enfin, le chapitre 6 s'intéresse à l'inertie du quartier et des infrastructures autoroutières. Nous présentons l'implication des populations riveraines et les difficultés pour ces communautés de

se faire entendre. Nous reviendrons finalement à certains aspects plus précis qui concernent les discussions du secteur Camille. Nous parlerons ensuite des stratégies politiques des milieux communautaires et de leurs démarches pour visibiliser les expériences diverses de mobilité à l'échelle du quartier. Ces deux derniers chapitres sont par ailleurs basés sur les séances d'observation et les entretiens semi-dirigés.

CHAPITRE 4 : LES CONDITIONS DE MOBILITÉ, LES ACTEUR·ICES IMPLIQUÉ·ES ET LES INTERVENTIONS MENÉES DANS LE QUARTIER SAINT-PIERRE

Introduction. Les conditions de mobilité à Saint-Pierre : données, statistiques et enquêtes

La prochaine section expose les conditions de mobilité visibles dans les données de mobilité et les infrastructures présentes sur le territoire. Elle se base principalement sur l'analyse documentaire (annexe 1). Les représentations des enjeux et problématiques de mobilité des parties prenantes impliquées dans le secteur seront ensuite détaillées. L'objectif est de comprendre les divers processus politiques qui ont cours dans le secteur et les enjeux de mobilité dans le quartier Saint-Pierre.



Figure 2. Carte du quartier Saint-Pierre : mise en contexte. Source : GRAME, p.3 (2013)

Enclavement et entrées sorties du quartier

Une des principales problématiques du quartier Saint-Pierre qui apparaît lors de l'analyse documentaire est son enclavement. En effet, les barrières physiques du secteur font de ce territoire un quartier enclavé, limitant les entrées et sorties, aussi bien pour les véhicules motorisés que pour les modes de transports actifs. L'autoroute 20 est une contrainte physique majeure dans l'axe est-ouest de Saint-Pierre, de même que l'échangeur Saint-Pierre. Le quartier est aussi enclavé par la présence des voies ferrées.

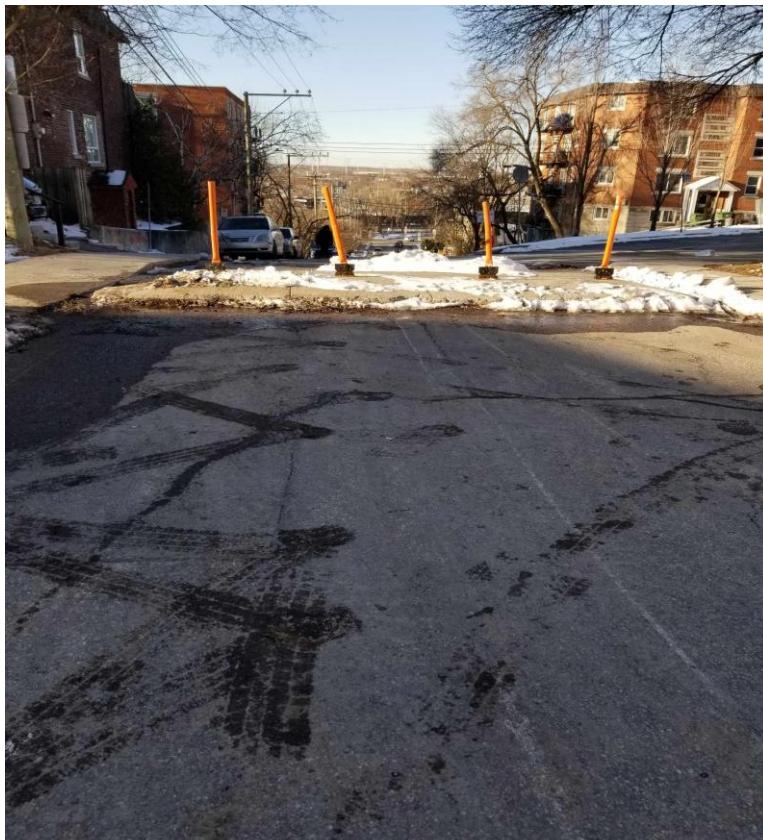


Figure 3. Les bollards pour se rendre à Montréal-Ouest.
Photo : Sophie Lavoie, 2023

Sur la carte ci-dessous (voir figure 5) sont présentés trois secteurs de Saint-Pierre. Le premier secteur est caractérisé par l'échangeur et les deux portiques. Il est aussi marqué par une importante présence de stationnement et d'espace libre, mais aussi par la desserte d'autobus de la Société de transport de Montréal (STM). Le portique de l'échangeur à l'Ouest doit être

traversé par les personnes piétonnes et cyclistes pour se rendre à Lachine et le portique à l'Est est une voie d'accès aux arrêts d'autobus qui mènent aux stations de métro vers les quartiers centraux de Montréal. Ces portiques de l'échangeur sont dangereux et accidentogènes pour les personnes à pied. À la même intersection (Saint-Jacques et avenue Saint-Pierre, sous le viaduc de l'échangeur), les personnes de passages peuvent constater la présence de deux vélos fantômes. En une décennie, toujours à la même intersection, il y aurait eu plus de 200 collisions graves selon les données de la SAAQ (Linden 2021).

Le quartier Saint-Pierre compte trois entrées et sorties, le viaduc sous l'échangeur Saint-Pierre étant l'entrée principale. La rue des Érables, l'autre sortie possible à Saint-Pierre qui permet de se rendre vers la municipalité de Montréal-Ouest, a été fermée par des bollards (figure 4 ci-dessus)(CIMA+ 2017). Selon la firme CIMA+, les bollards exposent encore plus les personnes piétonnes et les cyclistes aux risques de collisions, puisque les automobilistes n'ont d'autre choix que de passer par l'échangeur Saint-Pierre dans leurs déplacements interarrondissement ce qui amplifie le trafic véhiculaire aux intersections (CIMA+ 2017, 7).

La rue Saint-Jacques se situe dans le deuxième secteur. Elle est une artère commerciale du quartier et a la particularité de compter un nombre important de commerces de rez-de-chaussée et de logements. Sur cette rue, la densité du quartier est aussi plus importante qu'au



Figure 4. Carte de Saint-Pierre. Samuel Miron, 2023

centre du quartier Saint-Pierre (voir secteur 2). La rue Camille se situe dans le secteur deux, une rue qui compte une poche de pauvreté. La rue Camille est située en parallèle de l'autoroute 20 à seulement quelques mètres. Un muret a été installé pour couper le bruit de l'autoroute. Les répercussions des autoroutes se font de même sentir étant donné la proximité. Nous reviendrons davantage sur la rue Camille dans les prochains chapitres.

L'héritage industriel du quartier Saint-Pierre fait partie des facteurs qui contribuent aujourd'hui à l'enclavement de ce petit territoire. Bien que Lachine soit fière de cet héritage industriel (Ville de Montréal 2008), Saint-Pierre est morphologiquement un quartier qui s'est développé autour d'axes industriels et de corridors économiques depuis le 18^e siècle. Cet héritage persiste encore aujourd'hui, étant donné la présence de voies de camionnage et des liens autoroutiers et économiques qui lient la ville de Montréal avec Toronto et New York (CDEC 2017). La superficie totale de l'arrondissement de Lachine est occupée à plus de 50% de terrains industriels (Revitalisation Saint-Pierre, Rioux et Isaac 2018, 50).

Camionnage et impact sur la rue commerciale du quartier

Le camionnage est la seconde problématique la plus importante du quartier. La rue Saint-Jacques est une zone de transit qui permet aux camions lourds de rejoindre les zones industrielles aux abords de Saint-Pierre, dans le secteur 3 notamment. Autrefois l'artère commerciale du quartier, comptant plusieurs services et commerces, la rue Saint-Jacques connaît un déclin économique depuis 2012, alors que 20% des commerces ont fermé leurs portes (Revitalisation Saint-Pierre 2022: 14). En 2016, le guichet automatique de Desjardins, une institution financière, a fermé ses portes à Saint-Pierre sur la rue Saint-Jacques. Une mobilisation des autres commerces de la rue Saint-Jacques, des élues et des organismes communautaires a par la suite pris forme dans l'objectif de maintenir en service le guichet automatique. Les organismes communautaires ont expliqué dans leurs revendications que la fermeture du guichet automatique est une autre mauvaise nouvelle pour le quartier, et s'ajoute aux problématiques de circulation, d'enclavement et des travaux de l'échangeur Turcot qui amplifient la circulation (Victoriamichaud 2016).



Figure 5 : La rue Saint-Jacques en 1970. Harold Wolf, *Montreal Then and Now*, Facebook



Figure 6. Sur la rue Saint-Jacques à Saint-Pierre. Sophie Lavoie, 2023

La rue Saint-Jacques est aujourd’hui reconnue officiellement par la ville de Montréal et le gouvernement du Québec comme une voie de camionnage (Montréal, 2023). Dans le cadre d’une enquête menée par la RUI, la rue Saint-Jacques a été identifiée par les populations résidentes comme étant la rue où le sentiment de sécurité est le plus faible. Par ailleurs, le parc automobile a augmenté de 23% de 2000 à 2014 et celui des camions lourds de 25% pendant la même période (ministère des Transports et de la Mobilité durable 2023), ce qui fait que les enjeux du transit véhiculaire et du camionnage sont devenus de plus en plus conséquents au courant des deux dernières décennies. La situation a également été amplifiée par les

travaux de l’échangeur Turcot alors qu’une forte proportion du trafic véhiculaire a été déplacé vers l’échangeur Saint-Pierre.

Données de mobilités et transports dans Lachine et Saint-Pierre

Selon les plus récentes données de l'enquête Origine-Destination de l'ARTM (2018), sur les 5230 résidentes et résidents de Saint-Pierre, 58% des déplacements étaient par automobile, et 25% étaient en transport collectif (ARTM 2020). Dans l'arrondissement de Lachine, le taux d'utilisation du transport collectif est plus faible (14%). La plupart des usagers et usagères du transport collectif n'ont pas le choix de traverser le viaduc sous l'échangeur pour rejoindre certaines lignes d'autobus (voir secteur 1). Le viaduc, malgré le peu de superficies qu'il occupe, engendre un nombre incalculable d'effets négatifs. La géométrie des intersections est dangereuse et se combine au fort volume d'automobiles. Il y a un passage interdit aux personnes piétonnes sous le viaduc, ce qui oblige celles-ci à de longs moments d'attente pour

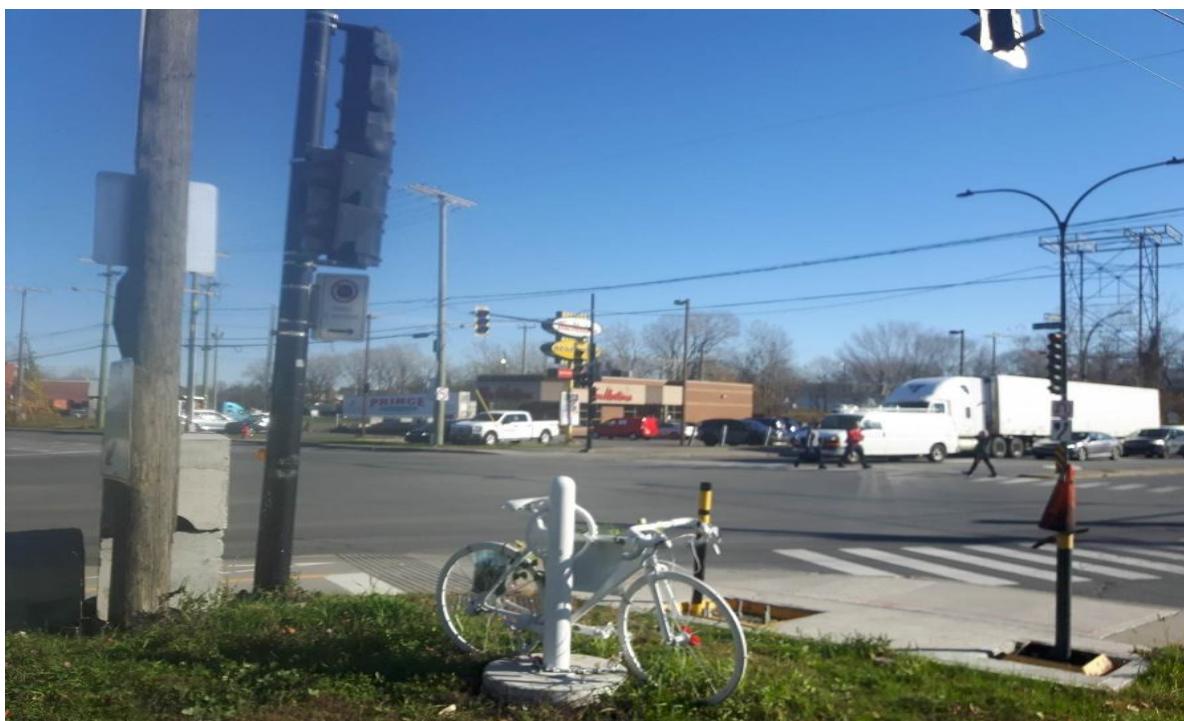


Figure 7. Intersection desservie par la STM, avenue Saint-Pierre et Notre-Dame O. Le vélo blanc est celui de Joanna Barcessat. Photo : Sophie Lavoie, 2022

se rendre aux arrêts d'autobus (GRAME, le CASUAL et CRUISP 2013: 7). Ces problématiques ont été documentées par la Direction de la santé publique de Montréal, par une firme d'ingénierie et par les organismes communautaires locaux depuis au moins 2013 (voir annexe 1). Cet environnement est soumis aux intempéries météorologiques, soit les fortes chaleurs estivales et des corridors de vents froids et forts en hiver. L'expérience des personnes piétonnes et usagères des transports collectifs est caractérisée par des sentiments d'inconfort et d'insécurité selon un sondage mené par la RUI de Saint-Pierre et le GRAME (GRAME, le

CASUAL et CRUISP 2013). Précisons toutefois que l'arrondissement de Lachine a finalement annoncé à l'automne 2024 la sécurisation de cette artère.

Malgré l'offre élevée des services d'autobus de la STM, ceux-ci circulent souvent à faible vitesse étant donné la congestion, ce qui se traduit par une insatisfaction générale de la population par rapport au transport collectif et par une augmentation des frais d'exploitation pour la STM (CIMA+ 2017: 28). Pour les usagers et usagères du transport en commun, cela se traduit également par des barrières additionnelles dans leurs déplacements. Le comité transport de Lachine mentionne que les autobus qui se rendent au centre-ville sont « surutilisés » et que des voies réservées ne permettraient pas de régler le problème (Labo Climat Montréal 2020, 18).

Le quartier Saint-Pierre est à proximité de deux gares de train opérées par Exo (opérateur des trains de banlieue), soit la gare de Montréal-Ouest et la gare du Canal. Malgré cette proximité, ce mode de transport n'est que peu utilisé par la population de Saint-Pierre comme moyen de déplacement (Revitalisation Saint-Pierre et coll., 2018: 48). Les deux gares sont peu accessibles pour les Pierrois et Pierroises étant donné l'enclavement du quartier, en plus d'être situées à l'extérieur du quartier Saint-Pierre. La gare du Canal est initialement une gare temporaire implantée en 2017 comme une mesure compensatoire face aux travaux de l'échangeur Turcot (Samson 2010). À partir de Saint-Pierre, trois autobus de la STM desservent la gare du Canal. Elle n'est pas accessible aux personnes à mobilité réduite puisqu'il faut grimper des escaliers en bois pour accéder à la plate-forme qui permet d'embarquer dans les trains. La gare est également adjacente à une aire de stationnement de 150 cases et les déplacements piétons pour s'y rendre, autant à partir de Lachine-Est que de Saint-Pierre, sont peu sécuritaires et conviviaux. Elle est en service la semaine et offre 9 départs quotidiennement vers Candiac ou le centre-ville (Labo Climat Montréal 2020:18).

Le quartier Saint-Pierre est composé d'une forte concentration de personnes à faible revenu, soit 32% de la population. Près de 29,7% des familles sont monoparentales, comparativement à 18,3% sur le reste de l'île (Adnany 2015:12). Le parc immobilier est également en état de détérioration, alors que 16% des logements privés nécessitent des réparations majeures, comparativement à 7% à Montréal (Adnany 2015).

De nombreuses intersections sont dangereuses pour les personnes piétonnes et les cyclistes dans Lachine et à Saint-Pierre. Un document important a été publié concernant ces enjeux par des organismes communautaires de Lachine et Saint-Pierre en 2013. Ils constatent que malgré le fait que le territoire de Saint-Pierre soit très petit et dense, on y observe une

concentration d'accidents élevée sur un secteur de 800m², plus spécifiquement sur le segment de la rue Saint-Pierre et la rue Saint-Jacques (GRAME, le CASUAL et CRUISP 2013).

Parmi les autres problèmes qui rendent les expériences piétonne et cycliste difficiles, notons le dysfonctionnement des feux de circulation aux intersections, le climat général d'insécurité étant donné le flux automobile, le bruit et le non-respect des limites de vitesse.

Îlots de chaleur urbains et conditions de mobilité difficiles : un couplage dangereux

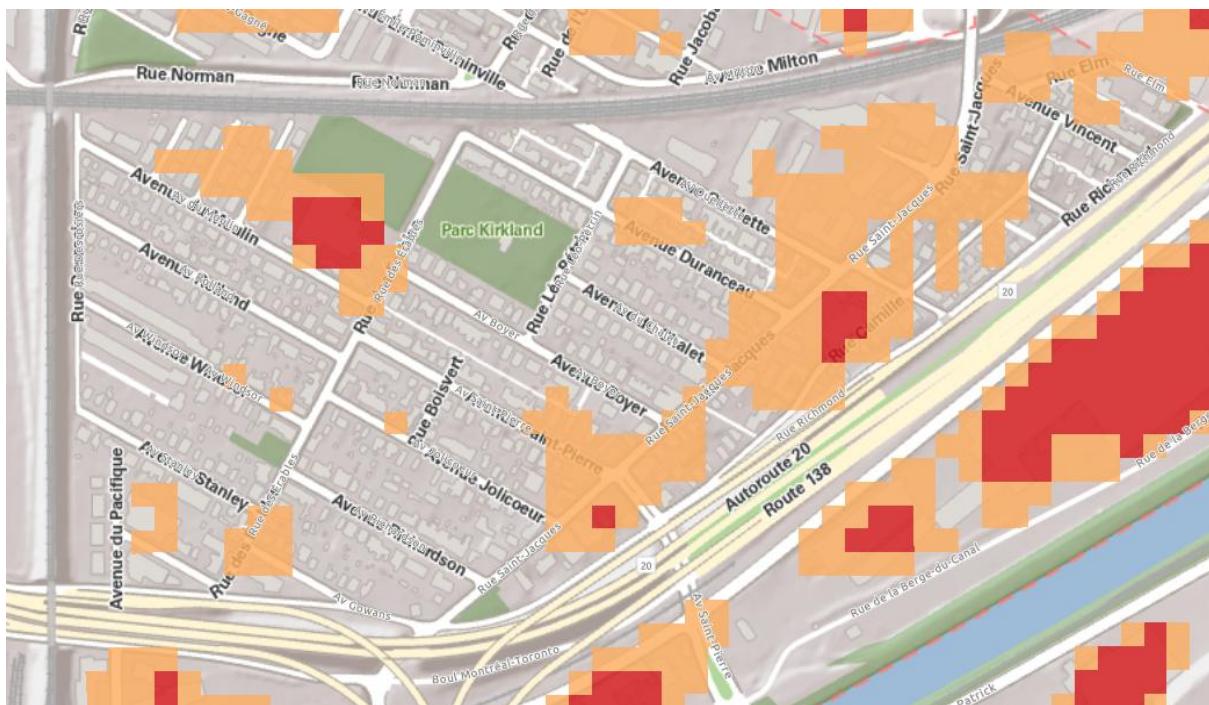


Figure 8. Carte des îlots de chaleur urbains dans Saint-Pierre. Données ouvertes de la ville de Montréal, janvier 2025

Le quartier Saint-Pierre est classé parmi les régions les plus chaudes de Montréal, où des températures plus élevées que la normale, autant diurnes que nocturnes, ont été enregistrées (Revitalisation Saint-Pierre, Rioux et Isaac 2018: 53). Comme il a été constaté dans la revue de la littérature, les îlots de chaleur urbains ont une incidence sur la qualité de l'air, la consommation d'eau potable, la propagation d'acariens, de microbes et moisissures et la présence de smog. Ils renforcent les vulnérabilités socioéconomiques et sanitaires des populations en période de chaleur accablante. Étant donné l'enclavement du quartier, ceci peut entraîner des répercussions sur la capacité des populations vulnérables à rejoindre des îlots de fraîcheur ou des services de santé, lors des épisodes caniculaires. Les conditions de

mobilité difficiles, couplées à des logements désuets et mal isolés ainsi qu'aux vagues de chaleur et de froid, représentent plusieurs vulnérabilités et inégalités vécues par des personnes défavorisées et marginalisées. Le quartier Saint-Pierre est situé des berges du Canal Lachine, un des plus beaux liens cyclables urbains au monde, selon le magazine *Times* (Doyon 2014). Cependant, l'accessibilité y est limitée étant donné la présence d'infrastructures autoroutières. Les berges du Canal ne permettent ainsi pas aux personnes qui résident dans le quartier d'accéder à un peu de fraîcheur lors des températures chaudes et extrêmes.

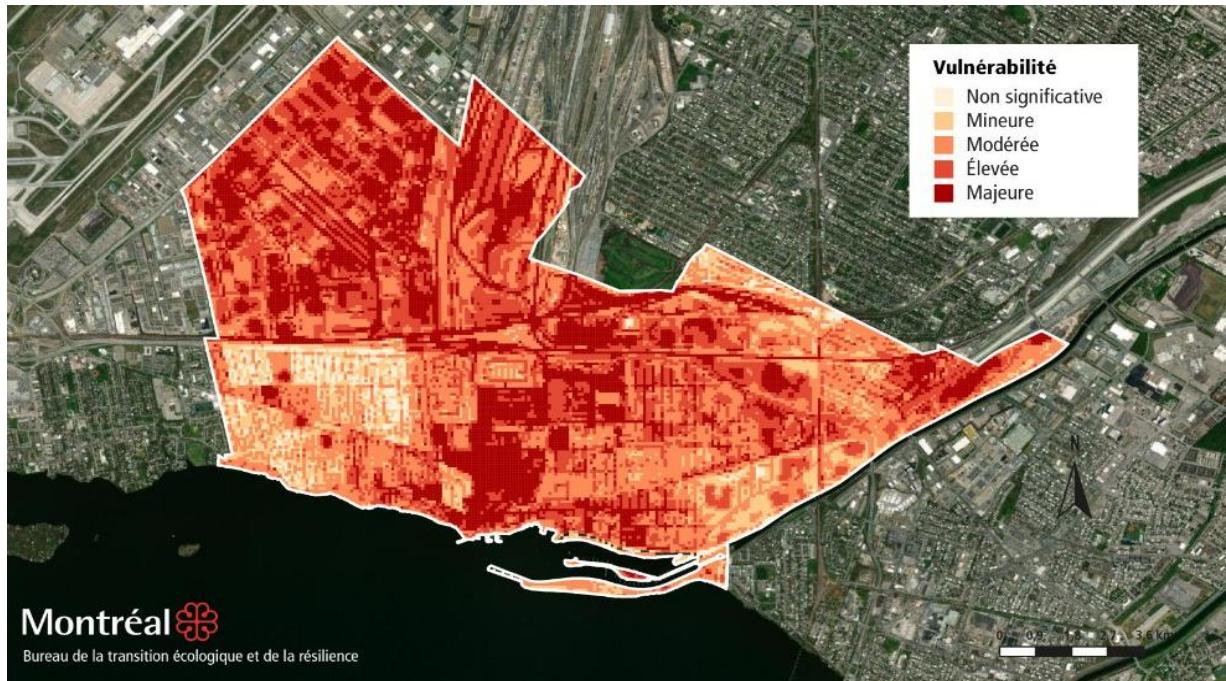


Figure 9. Vulnérabilités à la chaleur dans Lachine et Saint-Pierre. Source : Ville de Montréal, 2024

Positionnement

La prochaine section détaille les positions des parties prenantes qui sont impliquées dans la requalification de l'échangeur Saint-Pierre, soit la Ville de Montréal, l'arrondissement de Lachine, les organismes communautaires locaux et le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD). Leurs positions respectives sont exposées et leurs interventions (ou absences d'interventions) sont également détaillées.

Ville de Montréal



Figure 10. À l'intersection de la rue Camille et de l'avenue Saint-Pierre, sous le viaduc de l'échangeur Saint-Pierre. Photo : Sophie Lavoie, 2023

La Ville de Montréal s'est prononcée pour des changements et des modifications « radicales et majeures » en ce qui concerne l'échangeur Saint-Pierre et ses abords (CIMA+ 2017; Ville de Montréal 2017). Dans ses lignes directrices municipales portant sur le réaménagement de l'échangeur Saint-Pierre, la Ville explique ses démarches de concertation avec les services municipaux des arrondissements de Lachine et de Lasalle. Les lignes directrices soulignent comment le réaménagement de l'échangeur doit pouvoir mettre en valeur son territoire d'insertion. La Ville explique également qu'elle développe depuis 2015 ses orientations municipales en collaboration avec le MTQ dans la perspective de mettre en valeur les milieux de vie situés aux abords de l'échangeur Saint-Pierre et de l'autoroute 20. La Ville présente aussi dans ses lignes directrices quatre grands principes d'intégration urbaine qui guident ses orientations, soit la mobilité, les zones d'interface, l'occupation du sol et le paysage et le patrimoine.

La Ville de Montréal souligne également comment les travaux de l'échangeur Saint-Pierre doivent pouvoir favoriser une meilleure intégration locale des infrastructures, « à travers l'objectif de saisir l'occasion de la transformation majeure liée aux grands projets d'infrastructures – complexe Turcot, échangeur Saint-Pierre – pour orienter et encadrer le renouvellement urbain » (Ville de Montréal 2017: 6). La Ville de Montréal conçoit le réaménagement de l'échangeur et du secteur comme une opportunité de revitalisation urbaine et de transformation des secteurs avoisinants.

Finalement, elle précise aussi que cette opportunité prend place dans un secteur en pleine transformation et qu'elle entend orienter la requalification de ce secteur pour en faire un territoire où « l'utilisation du sol est optimisée au bénéfice notamment d'activités économiques dynamiques et innovantes structurées le long de grands axes au caractère urbain (rues Notre-Dame Ouest et Saint-Patrick) » (Ville de Montréal 2017, 21). Elle cherche à créer dans ce secteur un corridor d'innovation industrielle où les activités seront alignées avec les principes de développement durable.

Concrètement, ses objectifs sont de renouveler les activités industrielles afin d'attirer de nouvelles filières qui participeront au dynamisme économique de la métropole. La Ville veut que la requalification du corridor Turcot – Lachine-Est puisse renforcer le renouvellement de ses activités économiques, tout en améliorant l'échelle locale dans la reconfiguration de ces infrastructures autoroutières (Ville de Montréal 2017: 22). Elle ne précise toutefois pas quelles seraient ces activités économiques et si celles-ci auront des répercussions sur les secteurs riverains à ce corridor industriel.

Pour résumer la position de la Ville de Montréal, elle souhaite que la requalification de l'échangeur puisse s'arrimer avec la revitalisation urbaine et économique du secteur.

Arrondissement de Lachine

À l'échelle de l'arrondissement, la mairesse de Lachine, Maya Vodanović, est très vocale dans les médias concernant les nuisances que cause l'échangeur Saint-Pierre sur les résidentes et résidents (Croteau 2019; Linden 2021; Ouellette-Vézina 2022). Par exemple, lors de l'installation du vélo fantôme de Joanna Barcessat, une cycliste mortellement happée sous l'échangeur Saint-Pierre, Maya Vodanović s'est prononcée dans les médias à propos de la nécessité de mettre l'autoroute ailleurs et de le faire plus vite que plus tard (Ouellette-Vézina 2022).

Outre ces prises de position forte et claire de la mairesse, l'arrondissement de Lachine prend position sur le réaménagement de l'échangeur depuis longtemps, à travers son appui pour le développement du transport collectif dans Lachine et ses différentes implications dans la concertation d'acteurs locaux et municipaux impliqués dans la gouvernance de la mobilité.

L'arrondissement de Lachine élabore un plan local de déplacement, qui comprend aussi plus spécifiquement un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour l'écoquartier de Lachine-Est. Le plan local de déplacement a été l'occasion pour l'arrondissement de Lachine de réunir toutes les parties prenantes de même que la population afin que l'ensemble des personnes concernées puissent s'exprimer sur les déplacements et la mobilité dans Lachine. Les résultats de cette vaste consultation ont permis de faire ressortir quatre grandes thématiques, soit l'organisation du territoire, la sociodémographie, les habitudes de déplacement et le réseau routier. Concernant ce dernier thème, le camionnage y a été identifié comme ayant de fortes répercussions sur la population. L'échangeur Saint-Pierre y est aussi identifié comme une problématique majeure pour le secteur puisqu'il cause un débordement du réseau autoroutier et de la congestion dans l'arrondissement de Lachine (Lachine et CIMA+ 2022).

L'arrondissement recommande dans un mémoire à l'attention de l'ARTM la permanence de la gare du Canal, présentement temporaire, mais aussi sa requalification pour la rendre accessible universellement. L'arrondissement supporte également l'innovation en termes de logistique de transport, en combinant le transport de la marchandise à l'avènement d'un tramway (Ville de Montréal - Portail officiel - Détail du communiqué 2021), ce qui permettrait de diminuer le volume de véhicules lourds sur la rue Saint-Jacques dans Saint-Pierre. Cette transformation de la logistique qui concerne le transport de marchandises pourrait éventuellement permettre d'améliorer le sentiment de sécurité et la cohabitation entre les différents modes de transport dans le quartier Saint-Pierre. L'arrondissement supporte également le développement de l'écoquartier Lachine-Est via le Programme particulier d'urbanisme (PPU), qui représente lui aussi une occasion de désenclaver Saint-Pierre et de repenser la mobilité dans le secteur (Ville de Montréal 2021). Comme la ville de Montréal, Lachine perçoit une fenêtre d'opportunité dans le réaménagement de l'échangeur Saint-Pierre. La transformation de l'infrastructure s'inscrit dans d'autres grands projets que mène l'arrondissement (avènement d'un mode de transport structurant et écoquartier Lachine-Est).

Les questions de mobilité et de transport collectif perdurent dans Lachine et sont des enjeux structurants et prioritaires pour les administrations locales. EN 2016, l'abandon du projet du REM de l'Ouest a déçu autant la population locale que l'arrondissement de Lachine, qui misait sur le REM de l'Ouest pour faire avancer d'autres projets (Van Neste et coll. 2021 : 72).

Organismes communautaires

Les organismes communautaires de Lachine sont très actifs concernant les enjeux de mobilité dans Saint-Pierre. Revitalisation Saint-Pierre a publié un mémoire sur les problématiques de développement durable de l'échangeur qui abordent les enjeux de sécurité urbaine et de mobilité (Revitalisation Saint-Pierre, Rioux et Isaac 2018), et un autre qui propose un diagnostic et des recommandations pour la rue Saint-Jacques (Revitalisation Saint-Pierre 2022).

Ce dernier document publié par la RUI de Saint-Pierre sur la rue Saint-Jacques mentionne comment le flux automobile et le camionnage sont néfastes pour le commerce local. Pour la RUI, l'axe est très fréquenté par les automobiles et est un axe de passage. Cette forte fréquentation contribue au sentiment d'insécurité grandissant surtout pour les personnes à pied et à vélo, étant donné l'absence d'infrastructures cyclables. Même si les trottoirs sont adaptés, il demeure difficile de traverser d'un bord à l'autre (Revitalisation Saint-Pierre 2022: 37). La RUI Saint-Pierre mentionne par ailleurs que ce même constat a été fait dans le document *L'enjeu piéton du quartier Saint-Pierre : la question des échelles*, publié en 2013 par le GRAME. En 2022, soit près de 10 ans plus tard, la RUI souligne encore les mêmes problèmes.

Le GRAME a publié un mémoire concernant les enjeux piétons dans le quartier (2013). Dans ce document, il est mentionné comment l'échelle métropolitaine interfère sur l'échelle piétonne du quartier et nuit grandement au développement local et communautaire, tout en contribuant à l'insécurité des déplacements piétons et cyclistes. Le GRAME est très actif par rapport au transport collectif, alors qu'il fait la promotion d'un lien structurant, plus particulièrement d'un tramway (GRAME et Imagine Lachine-Est 2020). Ces organismes communautaires mentionnent que l'échangeur Saint-Pierre et les conditions de mobilité dans le secteur sont des contraintes importantes pour le quartier et l'amélioration de sa qualité de vie.

Parallèlement aux publications de ces mémoires, les organismes communautaires sont aussi les seuls à être intervenus sur le cadre bâti et l'environnement urbain du quartier afin d'améliorer l'expérience piétonne et cycliste (que nous présentons plus bas). Ils sont critiques dans leurs mémoires concernant l'inaction de l'arrondissement et de la ville de Montréal, même si l'arrondissement a annoncé qu'il allait intervenir sous l'échangeur pour sécuriser les passages des personnes à pied. Dans un de ces mémoires, le GRAME et deux comités de la RUI stipulent que :

« Des documents et études recensant les problématiques du secteur et proposant des solutions d'aménagement furent réalisés. Malheureusement, les acteurs concernés, dont la Ville de Montréal, ne sont toujours pas intervenus de façon majeure dans ce secteur. » (GRAME, le CASUAL et CRUISP 2013: 2)

Ce constat, qui concerne les non-interventions des acteurs concernés, a été fait en 2013. Depuis 2011, le GRAME travaille en collaboration avec un comité transport mis en place par la RUI de Saint-Pierre. En concertation avec la ville et l'arrondissement, des plans et devis ont été proposés afin de sécuriser le secteur de l'échangeur Saint-Pierre pour les personnes à pied et à vélo, mais ces travaux ont constamment été repoussés étant donné le début imminent du réaménagement de l'échangeur Saint-Pierre.

L'arrondissement de Lachine et le GRAME sont aussi mobilisés face à l'enjeu de la logistique de transport urbain dans Lachine et à Saint-Pierre. L'organisme invite l'ARTM à intégrer en amont de ses réflexions la logistique de transport urbain. Dans un mémoire déposé à l'attention de la ARTM, le GRAME stipule que « l'ensemble du développement du tramway doit être pensé, dès le début, afin de permettre le déplacement de certaines marchandises en période hors pointe » (GRAME et Imagine Lachine-Est 2020, 3).

Le GRAME revendique depuis longtemps un réseau de transport structurant qui peut desservir de manière efficace la population de Lachine, mais aussi sortir le transport collectif du trafic véhiculaire en provenance des liens autoroutiers par la mise en service d'un tramway notamment. Dans un document du GRAME et de Imagine Lachine-Est, il est revendiqué que l'implantation d'un tramway soit inscrite au plan stratégique de l'ARTM et que celui-ci doit pouvoir servir à désenclaver le quartier Saint-Pierre. Il doit également s'inscrire dans les travaux de réfection de l'échangeur Saint-Pierre, dans le but d'améliorer la qualité de vie des 5000 résidents et résidentes du quartier (GRAME et Imagine Lachine-Est 2020). Les organismes communautaires conçoivent ainsi le réaménagement de l'échangeur Saint-Pierre comme une opportunité pour mieux intégrer la mobilité durable et collective, améliorer la qualité de vie de la population de Saint-Pierre et désenclaver le quartier.

Ministère du Transport et de la Mobilité durable

Les objectifs généraux du MTMD dans le cadre du réaménagement de l'échangeur sont d'assurer la fluidité automobile, favoriser la mobilité durable et l'intégration urbaine de l'infrastructure (ministère des Transports, de la mobilité durable et de l'électrification des

transports 2017). Ses objectifs sont présents sur le site internet du MTMD, mais ne permettent pas de connaître ce qui sera priorisé parmi les objectifs. Le ministère a également organisé plusieurs activités de consultations avec les organismes communautaires, les industries et entreprises, ainsi que la population Pierroise. Le ministère a participé aux ateliers d'élaboration du plan local de déplacement de Lachine en plus de s'impliquer dans plusieurs rencontres de concertation avec la Ville de Montréal.

Même si son implication et sa participation à ses rencontres de concertation sont significatives, le ministère demeure toutefois fortement critiqué par les milieux locaux. Nous élaborerons davantage ce point au chapitre 5.

Le MTMD mène aussi des travaux d'entretien récurrents sur l'échangeur afin de prolonger sa durée de vie. Ses travaux se font depuis 2014 et ont coûté au total plus de 132 millions de dollars (Martel 2024). Ses interventions sur l'échangeur sont des nuisances pour les résidents et résidentes et ne permettent pas non plus de bonifier les déplacements cyclistes et piétons. Ses travaux ont pour objectif premier de prolonger la durée de vie de l'échangeur Saint-Pierre.

Les interventions menées afin d'améliorer les conditions de mobilité

Organismes communautaires



Figure 11. Placette publique sur la rue Saint-Jacques (Fiocco, 2022)

À l'été 2019, en collaboration avec le programme *Sous les pavés*, la RUI a déminéralisé et végétalisé la cour de l'école Martin-Bélanger, une école primaire située en bordure de la rue Saint-Jacques. Le but de cette action était d'améliorer les conditions sanitaires et de santé de la population de Saint-Pierre ainsi que celles des écoliers et écolières, dont l'école primaire est située à quelques dizaines de mètres de l'autoroute 20 (*Sous les pavés* 2019).



Figure 12. Place 59 du quartier Saint-Pierre. Photo : Sophie Lavoie, 2023

Afin de rendre la rue Saint-Jacques plus conviviale et sécuritaire, la RUI Saint-Pierre a aménagé six petites places publiques. Par du marquage au sol, du mobilier urbain et des bacs à fleurs, l'initiative visait notamment à réduire le ruissellement des eaux de pluie afin que celles-ci soient absorbées par ces petits îlots. La RUI avait comme objectif d'agir sur les îlots de chaleur urbains dans le secteur, étant donné la forte minéralisation causée par les infrastructures autoroutières.

La RUI Saint-Pierre est mobilisée pour la sécurité alimentaire du quartier, un enjeu en partie causé par les conditions de mobilité et l'enclavement du quartier (Labo Climat Montréal 2020: 30; GRAME, le CASUAL et CRUISP 2013: 4). Les offres alimentaires sont presque inexistantes dans le quartier Saint-Pierre. La RUI Saint-Pierre, en partenariat avec Concert'Action Lachine, met beaucoup d'énergie et de ressources dans la Place 59, une ancienne caserne de pompier convertie en marché local. L'offre alimentaire y est accessible, saine et abordable. Des repas sont distribués et une cuisine collective est soutenue par des bénévoles (Davide 2022). L'initiative a été mise en place lors de la pandémie, alors que la

RUI, via un questionnaire distribué à la population, apprenait que 72% de la population Pierroise vit un stress alimentaire (RUI Saint-Pierre 2022).

Le ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec

Les travaux de réaménagement de l'échangeur Saint-Pierre ont été annoncés par le MTMD en 2016, même si ceux-ci étaient déjà planifiés dans le Plan québécois des Infrastructures 2020-2030 (PQI) (Gouvernement du Québec 2020). Le MTMD n'a toujours pas statué sur la solution la plus avantageuse, soit la reconstruction complète de l'échangeur Saint-Pierre ou des travaux de réfection. Ce dossier est toujours à l'étude selon le plus récent PQI 2024-2034. Le MTMD avait annoncé en 2016 un dépôt de dossier d'opportunité pour 2019, ce qui n'a toujours pas été rendu public à l'heure actuelle (Ville de Montréal 2017: 3).

Le MTMD a organisé une rencontre avec les organismes de Lachine en 2017. Il y a affirmé sa volonté d'avoir une approche qui intègre les éléments environnants dans son ensemble. Il mentionnait également sa volonté de travailler avec de nombreux partenaires, y compris les villes, les arrondissements et les sociétés de transports collectifs (MTMD, 2017). En 2018, il a également rencontré les industries et commerces du secteur (ministère des Transports 2022).

En termes d'action, le MTMD a organisé une séance d'information publique à Saint-Pierre en 2022. Concert'Action Lachine et Saint-Pierre ont critiqué la forme et le contexte de cette séance d'information. Le MTMD avait envoyé un dépliant avec peu de détails à moins de deux semaines de préavis. Les employées de Concert'Action Lachine et de la RUI ont rapidement informé la population pour qu'elle soit présente, en créant leur propre dépliant d'invitation, plus accessible et tape-à-l'œil, et en cognant directement aux portes des personnes résidantes du quartier. La séance d'information a finalement été négociée par la mairesse afin qu'elle soit plutôt une séance de participation publique avec période de questions. Grâce à ce travail effectué par le communautaire et leurs demandes formulées au MTMD via la mairesse, les

citoyens et citoyennes ont ainsi pu directement interroger le MTMD. Nous reviendrons davantage sur le déroulement de cette séance de consultation publique du MTMD dans les



Figure 13. L'échangeur Saint-Pierre, vu de la rue Notre-Dame O. Photo : Sophie Lavoie, 2023

prochains chapitres.

Ville de Montréal et arrondissement Lachine

Au courant de l'automne 2024, l'arrondissement de Lachine a annoncé le réaménagement du tronçon de l'avenue Saint-Pierre (voir secteur 1, figure 2), sous le viaduc de l'échangeur Saint-Pierre, afin de faciliter les déplacements des personnes piétonnes et cyclistes. L'arrondissement attendait d'intervenir depuis plusieurs années étant donné les incertitudes découlant des travaux de reconstruction de l'échangeur Saint-Pierre. Les travaux devraient être terminés en 2025, mais on ne sait toutefois pas s'ils seront intégrés ou pas au projet final de l'échangeur Saint-Pierre. L'arrondissement de Lachine, en collaboration avec la Ville de Montréal, a fait le choix d'intervenir, et ce malgré le contexte incertain des travaux de l'échangeur. Cette annonce a été annoncée dans une rencontre QIR à l'hiver 2024, puis publiquement à l'automne 2024 (Martel 2024).

Sociétés de transport collectif

Même si l'offre de transport collectif semble élevée au premier coup d'œil dans le quartier Saint-Pierre, les conditions de mobilité du quartier rendent les déplacements en transport collectif difficiles et peu conviviaux pour les personnes qui les utilisent. Cette section détaille plus précisément l'offre de transport collectif offerte par trois sociétés distinctes, soit la Société de transport de Montréal (STM), la société EXO (opérateur des trains de banlieue) et l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM). La section rend compte de comment la coordination de ces trois sociétés est difficile et participe aux conditions de mobilité difficile du quartier, et d'une certaine manière, à l'inertie du quartier Saint-Pierre.

STM

La STM offre une importante desserte d'autobus dans le secteur de Saint-Pierre, particulièrement aux abords de l'échangeur Saint-Pierre, sur la rue Notre-Dame. Malgré l'offre élevée des services d'autobus de la STM, ceux-ci circulent souvent à faible vitesse étant donné la congestion, ce qui se traduit par une insatisfaction générale de la population par rapport au transport collectif et par une augmentation des coûts d'opération pour la STM (CIMA+ 2017: 28). Pour les usagers et usagères du transport en commun et les personnes piétonnes, ceci représente des barrières additionnelles aux déplacements. Les services qu'offre la STM à Saint-Pierre sont caractérisés par une irrégularité dans les heures de passage, de l'insécurité

la nuit en raison du manque d'éclairage et de l'absence d'abribus dans 48% des stations du quartier (Revitalisation Saint-Pierre, Rioux et Isaac 2018: 44).

Exo

Exo est l'opérateur de la gare du Canal dans Lachine-Est. Exo est une société sous l'autorité de l'ARTM. Selon le rapport du Labo Climat concernant le réaménagement de Lachine-Est,



Figure 14. Des personnes attendent l'autobus de la STM sur la rue Saint-Jacques, en dessous de balcons résidentiels. Photo : Sophie Lavoie, 2023

les relations entre l'arrondissement et Exo étaient presque inexistantes jusqu'en 2020. Avec le réaménagement de Lachine-Est et son identification en tant qu'une aire de *transit-oriented development* (TOD), l'enjeu du transport collectif devient prioritaire dans Lachine. Exo, l'arrondissement et la ville-centre travaillent ainsi de plus en plus ensemble. EXO a l'obligation, tout comme la ARTM, de respecter la réglementation municipale depuis 2017 (Van Neste et collab. 2021, 438).

Comme cela a été mentionné, l'arrondissement souhaite que la gare du Canal soit accessible universellement et qu'elle devienne une infrastructure permanente et mieux intégrée au secteur. Initialement, la gare du Canal a été mise en place au début des travaux de l'échangeur Turcot en tant que mesure compensatoire, dans le but d'offrir des alternatives aux automobilistes et aux personnes usagères des autobus de la STM. Ces dernières risquaient de subir une augmentation des temps de déplacement, alors que les travaux de Turcot ont causé de la congestion et une déviation du trafic véhiculaire vers l'échangeur Saint-Pierre. À l'heure actuelle, la gare permet de rejoindre le centre-ville de Montréal à partir de Lachine en l'espace de 20 minutes. La gare demeure toutefois peu accessible aux personnes à mobilité réduite et les départs sont limités à neuf par jour.

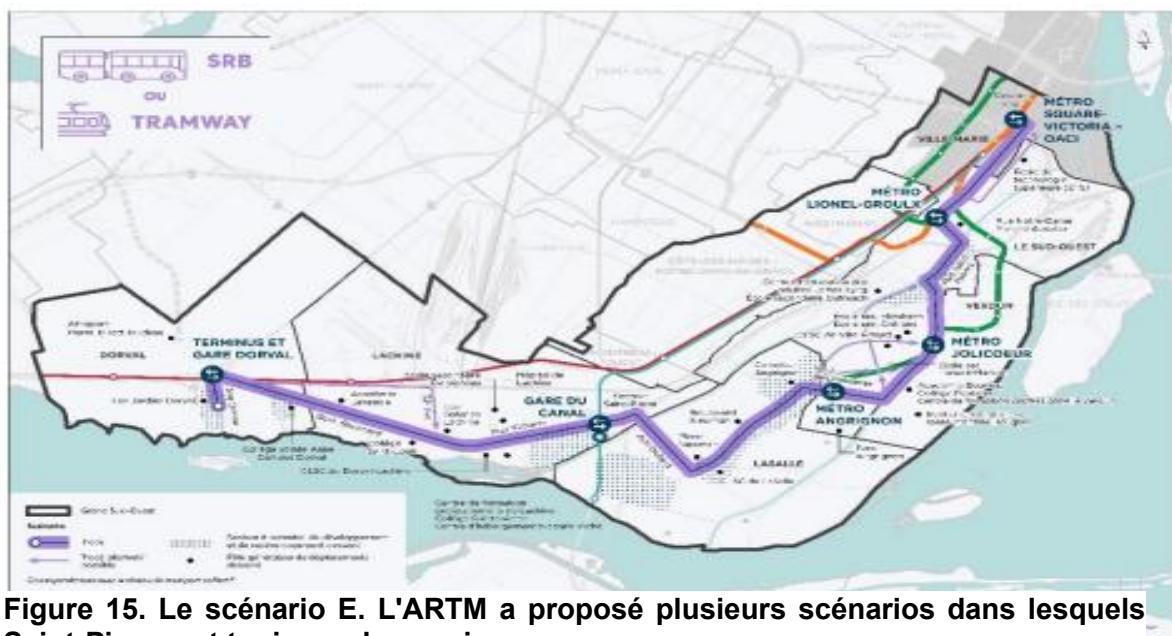


Figure 15. Le scénario E. L'ARTM a proposé plusieurs scénarios dans lesquels Saint-Pierre est toujours desservi.

ARTM

Parmi les grands projets portés par la ARTM, celui du Grand Sud-Ouest pourrait avoir des bénéfices significatifs sur le quartier Saint-Pierre. Le Grand Sud-Ouest représente plus de 430 000 personnes résidentes et regroupe les arrondissements de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, Lachine, LaSalle, Le Sud-Ouest, Verdun et Ville-Marie (voir figure 13). L'ARTM est présentement en train de réviser son dossier d'opportunité avant de le remettre au gouvernement du Québec. Parmi les scénarios proposés et qui ont été présentés aux citoyens et citoyennes du Grand Sud-Ouest à l'hiver 2024, l'ensemble des scénarios permet de

desservir convenablement Saint-Pierre et de désenclaver les entrées et sorties du quartier. Les différents scénarios comportent plusieurs variantes : certains se rendent au centre-ville, d'autres à la station Lionel-Groulx seulement. Le mode retenu n'est pas encore choisi, mais la population lachinoise est fortement mobilisée pour un tramway (Pretty 2024). Les organismes communautaires du quartier ont été rencontrés et ceux-ci ont porté des recommandations concernant ce grand projet de transport collectif, notamment la possibilité d'inclure du transport de marchandises afin de minimiser les nuisances des véhicules lourds dans Lachine, plus particulièrement sur la rue Saint-Jacques à Saint-Pierre.

Conclusion

Cette section visait à comprendre les positions des différentes parties prenantes concernant les enjeux de mobilité dans Saint-Pierre et à présenter des données, les contraintes et les opportunités du secteur à l'étude. L'objectif est de comprendre les divers processus politiques qui ont cours dans le secteur et les enjeux de mobilité dans le quartier Saint-Pierre.

Les questions de mobilité et de transport collectif dans Lachine ne sont pas un nouveau sujet d'actualité; elles font partie des discussions récurrentes et prioritaires autant pour les administrations locales que pour les organismes communautaires. Pour la Ville de Montréal et l'arrondissement de Lachine, le développement d'un mode de transport structurant et l'amélioration des conditions de mobilité va de pair avec la transformation urbaine de Lachine le développement de l'écoquartier Lachine-Est. Les organismes communautaires mettent quant à eux l'emphase sur l'insécurité des déplacements, le manque d'accessibilité aux services, les difficultés de développer le commerce local et l'enclavement du quartier Saint-Pierre.

L'analyse documentaire permet également de constater comment les organismes communautaires sont mobilisés et actifs concernant les enjeux de mobilité. S'ils reconnaissent l'inertie et l'absence d'intervention du ministère, de l'arrondissement et de la Ville, ils comprennent qu'agir sur les conditions de mobilité permettra d'améliorer d'autres enjeux sociaux et environnementaux dans le quartier (enclavement, sécurité alimentaire, îlots de chaleur urbains).

L'analyse documentaire rend compte de comment les parties prenantes travaillent activement ensemble dans le cadre d'activités de concertation et veille à ce que la population soit impliquée, via des consultations citoyennes et des ateliers participatifs. Même si les relations

ne sont pas toujours faciles et qu'il semble difficile de coordonner l'ensemble des organismes et instances impliquées dans le secteur, on constate toutefois une volonté d'agir de manière structurante et systémique sur les conditions de mobilité afin de remédier aux problèmes de mobilité qui perdurent.

L'analyse documentaire permet de constater l'inertie présente dans l'arrondissement de Lachine, plus spécifiquement dans le quartier Saint-Pierre, qui subit l'enclavement, un fort volume d'automobile, et plus récemment, l'augmentation du trafic étant donné les travaux de réaménagement de l'échangeur Turcot. Les circonstances de cette inertie seront le sujet principal du chapitre 6.

La prochaine section, le chapitre 5, détaille les différentes représentations de la mobilité des parties prenantes impliquées dans le secteur en se basant sur les entretiens semi-dirigés et les séances d'observations.

CHAPITRE 5 DES REPRÉSENTATIONS DOMINANTES ET SUBORDONNÉES DES MOBILITÉS

Le premier constat de cette collecte de données est la diversité des représentations et discours de la mobilité soulevée par les personnes rencontrées. En contexte de gouvernance multiniveau, cette diversité des représentations apporte des difficultés pour les personnes impliquées puisque certaines représentations de la mobilité dominent, étant donné leur poids politique. Cette situation vient limiter l'influence que peuvent avoir d'autres représentations de la mobilité portées par des acteur·ices communautaires. Nous verrons que les professionnel·les du MTMD détiennent beaucoup de pouvoir dans les décisions qui concernent les infrastructures autoroutières urbaines, ce qui rend ces infrastructures immuables. Nous verrons aussi que les communautés riveraines de ces infrastructures autoroutières se sentent menacées par le trafic. La dernière section de ce chapitre parle plus spécifiquement d'une de ces communautés, soit celles qui résident aux abords de l'autoroute 20 et de l'échangeur Saint-Pierre, sur la rue Camille. Cette communauté semble parfois mal comprise par certaines personnes et institutions qui participent à la gouvernance de la mobilité dans Lachine. Les enjeux de sécurité et de criminalité peuvent alors prendre le dessus dans les discussions concernant les conditions de mobilité du quartier.

En plus d'une multiplicité de représentations de la mobilité et d'acteur·ices qui agissent sur un même territoire, le secteur à l'étude est compris lui aussi de plusieurs façons. Sur le continuum des représentations du territoire, aux extrêmes, Saint-Pierre peut tantôt être perçu comme un milieu de vie, tantôt comme une entrée-sortie d'autoroute.

La vision compartimentée du MTMD

Les personnes rencontrées dans le cadre des entretiens ont mentionné comment les discussions portant sur la mobilité pouvaient être conflictuelles, alors que certaines représentations de la mobilité ne sont pas toujours prises en compte. Elles ont été plusieurs à soulever le fait que la mobilité ne soit pas planifiée de manière intégrée. Ceci vient complexifier les discussions et les demandes des administrations locales. Par exemple, dans l'extrait ci-dessous, une employée de la ville de Montréal soulève comment il est difficile de concevoir la mobilité de façon globale et intégrée au sein du MTMD et dans la métropole. La personne décrit la planification des transports et de la mobilité à Montréal comme étant une approche très territoriale, alors que chaque société de transport gère son mode et son secteur

d'intervention. Les sociétés de transport ont des mandats distincts et précis. Lorsque vient le temps de travailler sur un projet structurant, la planification devient complexe et peu coordonnée. La personne mentionne qu'à l'époque des discussions entourant l'échangeur Turcot, son équipe avait proposé un projet audacieux afin de brasser la cage et de remettre en question cette approche de la mobilité compartimentée :

Cécile : On leur avait proposé de diminuer ce qui rentre sur la 20, donc de décaler ou de déclasser la 20, puis de mettre un train. Puis en même temps ce train-là aurait pu aller à Dorval. Ça faisait longtemps qu'on voulait faire une navette centre-ville vers l'aéroport. Puis évidemment, pour eux [MTQ], à l'époque, on s'est fait dire que de toute façon, le seul transport qu'il planifie, c'était du char puis c'était du camionnage. Pour eux le transport en commun, ce n'était pas leur... ils finançaient des organismes pour réfléchir à ça. Chaque organisme réfléchissait à.... La STM réfléchissait à son transport. C'était très territoriale, comme planification, il n'y avait pas à ce moment-là... Ils n'étaient pas des planificateurs de *toutes mobilités*.

À l'époque de l'échangeur Turcot, il avait été proposé de planifier le transport collectif en amont de sa requalification, mais ce projet ne cadrait pas avec la vision de la mobilité du MTMD. Pour cette personne, le MTMD planifie une seule sorte de mobilité, celle du transport des marchandises et des déplacements en véhicules privés. Ils ne sont pas des planificateurs de *toutes mobilités*, comme il est mentionné. La personne rencontrée reconnaît ici qu'il y a différentes mobilités qui répondent à différents besoins et usages.

Cette même personne mentionne plus tard dans son entretien comment les villes se situent près des besoins des populations locales et réclament plus de place pour le transport collectif, mais que celles-ci se butent au manque de volonté de la part du MTMD de réellement concevoir des projets intégrés. En revenant sur ses souvenirs de la consultation publique organisée par le ministère à l'été 2022 dans le cadre du réaménagement de l'échangeur Saint-Pierre où elle était présente, cette personne affirme ceci :

Cécile : Même le maire de Châteauguay qui est de l'autre côté, il était là ! Puis là, il a pris la parole. Il dit : « Je m'excuse de prendre du temps de parole des citoyens, mais je veux juste parler deux minutes. Moi, je suis de l'autre côté. Moi, j'en veux des pistes cyclables. Moi, j'en veux du transport en commun. Et votre projet, vous ne nous montrez rien ». Même les maires de banlieue en veulent, mêmes les maires de banlieue qui sont comme nous, qui travaillent directement avec les besoins des citoyens, bien eux autres aussi ils se font les porte-paroles de ces besoins-là. Mais le

ministère, après ça, il vient me voir : « Oui, mais ce n'est pas nous les autobus, ce n'est pas nous les pistes cyclables, ce n'est pas nous ». Si, c'est vous, c'est vous, c'est vous! Mais là, j'ai dit on n'a pas le choix. Le citoyen, il s'en fout à qui qui parle, que tu sois un gars du ministère ou une personne de la ville. Eux autres, ils veulent avoir un projet intégré qui répond à leur besoin. Ils s'en foutent eux autres de savoir c'est à qui ils parlent. J'ai dit : « Si vous ne faites pas un projet intégré avec nous puis que vous présentez vos affaires puis vous ne proposez pas des solutions pour eux autres, ben vous allez vous faire rentrer dedans ». Je vais t'avouer, je ne sais pas si ça rentre vraiment dans leurs têtes.

Cécile est critique envers le MTMD, remettant en question leurs capacités de concevoir des projets de transport et de mobilité de façon intégrée. Ces deux façons de concevoir la mobilité semblent se buter l'une à l'autre, tandis que d'un côté, le MTMD réfléchit au trafic véhiculaire, et de l'autre, les villes cherchent à offrir davantage de choix de mobilité aux populations.

Cette façon de concevoir la mobilité semble intimement liée à la position où se situe l'acteur, mais aussi des expériences professionnelles de la personne. Par exemple, dans l'extrait suivant, une personne de l'arrondissement Lachine est aussi critique face au MTMD, mais reconnaît qu'il y a eu des apprentissages de la part du ministère au courant des dernières années :

Félix : Le MTMD seul s'est rendu compte à travers l'histoire que le succès de son projet dépend de toutes les autres instances qui connaissent peut-être un peu mieux le territoire. Parce que chacun voit à son niveau, ce sont des couches. Le MTMD voit très large, puis il va venir avec des agences de transport qui voient un aspect, puis les arrondissements qui voient un autre aspect. Oui, c'est son projet, c'est le porteur, c'est lui qui finance, mais le projet n'aura pas autant de qualité. Il ne sera pas aussi pertinent s'il n'y a pas les autres alliées, les autres entités.

On constate deux positions différentes face au MTMD. D'un côté, la première personne n'est pas certaine que le ministère saisisse bien que ses projets doivent tenir compte de l'ensemble des parties prenantes. D'un autre côté, une autre personne de l'arrondissement croit que le ministère comprend maintenant mieux l'importance d'impliquer toutes les instances et qu'il y a eu une forme d'apprentissage au cours des dernières années.

Ces représentations compartimentées des mobilités complexifient les possibilités d'interventions structurantes étant donné les multiples acteurs impliqués dans la planification

des transports à différents niveaux. C'est en particulier le cas dans le secteur de l'échangeur, puisque l'autoroute relève directement des compétences du MTMD alors que ces infrastructures autoroutières prennent aussi place dans des milieux de vie sensibles. Cet enjeu a été soulevé par l'ensemble des personnes rencontrées. L'échange ci-dessous illustre l'exaspération d'une personne face à la complexité du secteur, à savoir qui doit intervenir et prendre la responsabilité de quoi. Cette personne du communautaire mentionne comment cette complexité est un non-sens à son avis:

Marie : Pff... (long soupir) ... On a fait beaucoup, beaucoup de démarches et il y avait une complexité à savoir c'est le rôle de qui. Pour moi c'est un non-sens. Oui, c'est vraiment un non-sens. Mais au début, on nous disait : « Non, ce n'est pas nous, c'est eux... Ah non, ce n'est pas eux, c'est nous. » On nous promenait d'un bord puis de l'autre. Après, on nous a dit « Ce qui est en haut, c'est le MTQ, ce qui est en bas, c'est l'arrondissement ». Mais ça n'a pas l'air d'être si simple que ça. Je me demande si ce n'est pas la complexité du truc qui fait que personne ne bouge.

Cet extrait fait écho aux paroles de Cécile, un peu plus haut, qui mentionnait que la mobilité dans la métropole est compartimentée et territoriale. Par conséquent, il semble difficile de comprendre les responsabilités respectives de l'ensemble des parties prenantes et quel palier administratif et politique ont les pouvoirs et les possibilités d'intervenir aux abords de l'échangeur autoroutier.

Marie, une personne du milieu communautaire, mentionne que son principal objectif face à la reconstruction de l'échangeur Saint-Pierre est de pouvoir réunir toutes les parties prenantes à une seule table, y compris la santé publique. Selon elle, l'absence de l'implication des directions de santé publique montréalaise et provinciale rend les discussions difficiles pour le communautaire, alors que sous l'angle de la santé des populations, il serait possible, selon elle, de trouver un levier d'action politique pour intervenir, face à la qualité de l'air et à la présence des îlots de chaleur urbains. Lorsque Marie a abordé les questions de qualité de l'air et de verdissement avec des professionnel·les du MTMD, ceux-ci ont mentionné que ce n'était pas de leur responsabilité. Il semble pour cette personne qu'il manque des personnes essentielles à la table, dans ce cas-ci, la santé publique.

Une autre personne de l'arrondissement mentionne que la lenteur dans l'évolution des enjeux de sécurité routière dans le secteur Saint-Pierre est une conséquence des nombreuses échelles de gouvernance qui interviennent sur le territoire :

Félix : C'est que parfois, ça se développe très, très vite, puis parfois, ça commence à être dormant parce qu'il y a des choses qui prennent du temps, des procédures qui prennent plus de temps, parce qu'on est à différentes échelles. Il y a tous les paliers gouvernementaux qui sont inclus, il y a des agences gouvernementales qui sont incluses. Donc, il y a beaucoup de choses qui rentrent en ligne de compte, qui font qu'on n'a pas le contrôle sur le projet et sur les délais. C'est ce qui fait que ça peut prendre très longtemps.

Félix n'est pas la seule personne rencontrée qui déplore le fait que le milieu local et municipal manque de contrôle et de connaissances sur certains projets qui ont pourtant de grandes répercussions sur les milieux de vie. Cette implication de plusieurs autorités publiques à différentes échelles contribue à la lenteur des grands projets d'infrastructures.

Maxime, une autre personne du milieu communautaire rencontrée, accuse également la multiplicité d'acteur qui rend l'intervention difficile :

Maxime : Quand bien même qu'on aurait un projet final qui est intéressant dans 15 ans, là, à l'heure actuelle, il pose des problèmes de sécurité publique, définitivement, puis des nuisances qui sont importantes pour la santé publique. Et il n'y a rien qui débouche. Il y a du monde qui meurt, puis il n'y a pas cette capacité-là d'améliorer la marchabilité, la cyclabilité du secteur. C'est inquiétant, puis on dirait qu'il n'y a personne qui est capable de prendre action parce qu'en si peu de terrain, il y a trop d'acteurs gouvernementaux qui sont impliqués de différents paliers. Mais moi, je n'en reviens pas, de cette incapacité à dire « Bon, qu'est-ce qu'on fait? Chacun a un bout de chemin, mais il faut le faire. » Pis après ça, pendant les travaux, je veux dire, on ne peut pas attendre 15 ans pour avoir une situation qui est mieux que celle-ci.

Elle souligne également comment il n'est plus possible d'attendre. Pour cette personne, il faut pouvoir non seulement réfléchir au projet de réaménagement de l'échangeur et à sa phase transitoire. Cette phase transitoire est importante, étant donné la lenteur des processus politiques et des nuisances que causent les chantiers de l'infrastructure.

Une personne de la fonction publique du Québec a aussi rappelé que les autoroutes qui traversent le quartier Saint-Pierre sont des corridors économiques importants pour l'ensemble de la province du Québec et qu'il faut pouvoir tenir compte de cette dimension :

Joseph : Le gros enjeu c'est la façon dont on voit l'échangeur Saint-Pierre. L'échangeur Saint-Pierre, c'est le nombre de véhicules qui circulent, puis aussi l'importance

économique qui y est rattachée. C'est un lien qui va permettre le transport des marchandises vers l'ouest du Québec et l'Ontario, l'Ouest canadien, le Nord-Est américain. Puis tu sais, c'est un jeu d'échelle, on a une infrastructure qui est majeure. C'est une épine dorsale de l'économie québécoise. Puis en même temps, on comprend la Ville de Montréal, qui affirme que ça s'intègre dans un milieu de vie et qu'il y a une dimension locale. Donc je pense que l'enjeu, c'est de trouver l'équilibre entre les enjeux nationaux, les enjeux locaux, la vocation de l'échangeur, trouver un équilibre là-dedans entre l'ensemble des parties prenantes. C'est ça qui est vraiment le défi... C'est l'équilibre là-dedans en terme d'intégration urbaine, il faut qu'il soit bien pensé.

Cet employé de la fonction publique mentionne que l'objectif est de trouver un équilibre, entre les objectifs économiques et les milieux de vie à l'échelle locale. On constate alors à la lecture de ces derniers extraits de verbatim que l'échangeur peut être perçu en tant que nuisance pour un milieu de vie. Il peut aussi être compris comme une infrastructure qui fait partie de l'économie québécoise et américaine dans un secteur où plusieurs institutions se chevauchent et dans lequel il semble difficile d'intervenir.

Un échangeur immuable

En plus de la gouvernance multiniveau, l'échangeur est difficilement malléable. Dans l'extrait ci-dessous, Maxime, une personne du milieu communautaire, reconnaît comment les interventions sont difficiles dans le secteur, et que la situation semble s'être empirée au courant des dernières années à la suite de travaux de prolongement de vie de l'échangeur effectué par le ministère :

Maxime : Je ne pense pas que l'arrondissement pourrait apporter des modifications à l'axe Notre-Dame ou à l'axe Saint-Pierre et Saint-Jacques. Je pense que c'est du réseau artériel, de la voirie, du domaine de la ville-centre. Après ça tu te dis OK, la Ville de Montréal pourrait agir, mais là encore, il y a une affaire que vu que ce sont des abords d'autoroute, il faut que le MTQ soit dans le coup pour ne pas entraver la circulation entrante et sortante. Puis il y a aussi que le point névralgique est le passage sous l'échangeur. Mais là, ce sont des emprises qui sont déterminées par la largeur des viaducs. Il y a quelques années, il y avait des trottoirs qui étaient passablement larges, mais là, ils ont été complètement obstrués par des poutres puis de l'échafaudage pour soutenir le viaduc de l'échangeur, pour prolonger sa vie utile. Il y a des limites physiques. Donc, je n'ai pas de misère à croire que c'est compliqué, mais

j'ai de la misère à croire que les instances publiques ne prennent pas action pour améliorer la situation.

Maxime reconnaît que le secteur est un espace difficile pour l'intervention. Les limitations physiques sont présentes et semblent s'être empirées avec le temps. Étant donné la structure vieillissante, les interventions techniques pour maintenir l'échangeur créent des limitations et contraintes supplémentaires pour les usagers vulnérables de la route.

Une personne de l'arrondissement Lachine mentionne comment Saint-Pierre est au cœur des discussions de mobilité, mais étant donné la lenteur des processus, il est difficile pour l'arrondissement d'intervenir. La personne mentionne toutefois que la lenteur de ces processus est, dans ses mots, un mal pour un bien :

Félix : C'est plus chaotique depuis qu'il y a eu les travaux sur l'échangeur Turcot. Tout le camionnage devait être ramené vers Saint-Pierre, ce qui fait que ça rendait l'accessibilité et la circulation active absolument dramatique. Sauf que ça, c'est un point de la planification. C'est beau d'être à l'extérieur et de dire « Mon Dieu, c'est chaotique. Il y a du camionnage, on n'arrive pas à circuler. » Mais si on ne fait pas ça, Turcot ne se fait pas. Et si on ne fait pas Turcot, à plus long terme, on n'a pas réglé le problème de circulation. Donc ce sont des choix stratégiques. C'est un mal pour un bien, on va appeler ça comme ça, pour faire plus simple. Donc, est-ce qu'il y a eu quelque chose de fait pendant que je suis là? Non, parce qu'on est comme en *stand-by*. Par contre, on travaille sur l'échangeur Saint-Pierre pour pouvoir améliorer la circulation sur l'échangeur, à l'extérieur de l'échangeur. On prend beaucoup en considération Saint-Pierre. Dans nos discussions, dans nos travaux, la circulation sur Saint-Pierre est un nerf de la guerre. C'est ça ou ce n'est rien, mais est-ce que ça va se voir dans les deux ans qui viennent? Probablement pas. Non, il n'y a rien de fait actuellement qui améliore la situation. Non, comme j'ai dit, depuis Turcot, ça a même dégringolé.

La personne reconnaît qu'avant que la situation s'améliore dans le quartier Saint-Pierre, ce sera long. Elle affirme également qu'à sa connaissance, aucune intervention urbanistique n'a été réalisée pour améliorer la mobilité et que les conditions de mobilité se sont empirées depuis Turcot. Ces choix sont stratégiques, selon cette personne. Du point de vue de cette personne de l'arrondissement, l'échangeur Saint-Pierre est une infrastructure difficile à transformer et ses difficultés sont devenues de plus en plus structurantes depuis les travaux de Turcot. Les travaux de l'échangeur Turcot, un des piliers du système autoroutier du Québec, ont participé à cette lenteur, ce qui rappelle qu'une infrastructure autoroutière fait

aussi partie d'un réseau autoroutier. Une personne du communautaire s'est montrée très critique par rapport à cette position:

Maxime : T'sais, l'excuse du fait que c'est le viaduc : « Ah oui, mais là, il y a les mesures d'atténuation par rapport à Turcot, qui vont s'en venir », pis là : « Ah ben là, Turcot », fait que là, faudrait le faire après Turcot, mais après Turcot on sait ce qui s'en vient, c'est l'échangeur Saint-Pierre. Fait que finalement, ça va être fait dans 25 ans. Les plans ne sont même pas moindrement réalisés. On n'a pas commencé une réflexion sur l'échangeur Saint-Pierre et ça ne se fera pas avant au moins deux, trois autres années. Et le temps que ça va prendre, un autre, quoi, cinq ans ? Six ans ? Pendant ce temps-là, la mobilité active n'est pas favorisée dans une entrée de quartier névralgique, à proximité d'une infrastructure de transport actif majeur, qui est le canal Lachine.

Elle déplore le fait que le quartier Saint-Pierre ait été utilisé comme mesure d'atténuation pour les travaux de Turcot, puisque la circulation de Turcot a été déviée vers l'échangeur Saint-Pierre. Ainsi, ce choix stratégique mentionné par l'arrondissement est critiqué ici par le communautaire. Les mesures d'atténuation deviennent ainsi des nuisances pour le quartier. Les travaux de l'échangeur Saint-Pierre vont éventuellement débuter ce qui va encore condamner le quartier pour de nombreuses autres années. Ce sont deux visions différentes qui s'opposent ici et entrent en conflit, l'une venant prioriser les échéanciers des grands travaux autoroutiers, et l'autre, les conditions de mobilité et de vie à l'échelle d'un quartier.

Les normes de la voirie et la place de l'intégration urbaine

Les normes techniques de la voirie combinées à la gouvernance multiniveau rendent l'intégration urbaine des infrastructures autoroutières complexe pour les administrations locales et municipales. Bien qu'on pourrait penser que la gouvernance multiniveau puisse favoriser les perspectives de mobilité multiples, il semble pourtant que les normes techniques du domaine autoroutier prennent le dessus sur l'ensemble du projet autoroutier en milieu urbain. Une personne de la ville de Montréal mentionne que les ingénieurs, via des études de circulation, réfléchissent à la conception d'autoroutes d'une manière restreinte, sans réfléchir aux questions de sécurité piétonne et aux milieux de vie dans lesquels les infrastructures s'insèrent. La personne rencontrée dans l'extrait ci-dessous revient sur les évènements entourant le réaménagement de l'échangeur Turcot :

Cécile : Et puis même si tu leur apposes qu'il y a des problèmes de sécurité ou que lorsqu'on traverse leur bretelle, c'est mal aménagé en termes d'intégration urbaine parce que c'est que de l'autoroutier... Pour eux [les ingénieurs], concevoir une autoroute à Montréal ou concevoir une autoroute dans un champ, c'est à peu près pareil. Ils installent les mêmes infrastructures. Ils ne se posent pas de questions à savoir ce qu'est une bretelle d'autoroute qui arrive sur une rue, mettons de la Gauchetière, ou Viger ou Saint Antoine versus en plein champ. Ils ne se posent même pas cette question-là.

Dans cet extrait, Cécile explique comment les infrastructures autoroutières sont porteuses de discours et de normes très techniques issus des domaines de l'ingénierie. Face à ces discours dominants, supportés par le régime de mobilité automobile, il n'existe que peu de place pour la sécurité piétonne et l'intégration urbaine. Une autre personne rencontrée a aussi critiqué le rôle des ingénieurs :

Alexe : Pour qu'un projet soit porteur de l'appui du milieu local et aussi des autorités, il aurait fallu rassembler tout le monde et que ces constats se prennent, se décident ensemble, que les solutions soient bâties ensemble. Les urbanistes sont beaucoup formés à penser comme ça, à travailler comme ça, mais ce n'était pas le cas il y a 15-20 ans. Je ne suis pas sûr que ce soit encore le cas du côté des ingénieurs. Le ministère des Transports est encore beaucoup influencé par ses ingénieurs et non par des urbanistes ou des professionnel·les avec d'autres approches. Je n'ai pas suivi de cours de génie, mais tant que l'approche ne change pas fondamentalement, on va se retrouver avec ces mêmes problématiques-là. À mes yeux, c'est comme une vision urbanistique complètement différente.

La personne rencontrée mentionne comment la formation urbanistique a évolué au courant de la dernière décennie et que cela a permis de décloisonner la pratique et d'intégrer d'autres perspectives et points de vue. Cela ne semble pas être tout à fait le cas du côté des ingénieurs qui travaillent en silo et qui reçoivent également une formation basée sur une approche très technique. Selon cette personne, le MTMD travaille encore beaucoup avec des ingénieurs autoroutiers et la profession devrait changer fondamentalement son approche. Nous savons que le MTMD a intégré des urbanistes et équipes d'intégration urbaines dans les dernières années. Néanmoins, les propos des personnes que nous avons rencontrées suggèrent que les changements ne sont pas encore opérants dans leur contexte.

Cécile a les mêmes conclusions qu'Alexe, concernant l'approche mobilisée par les ingénieurs et leurs visions étroites de la mobilité. Cécile raconte ici qu'en réunion avec le MTMD, les discussions étaient parfois difficiles concernant le transport puisque le ministère a une vision très restreinte de ce qu'est la mobilité. Elle revient ici sur ses souvenirs d'une discussion qu'elle a eu avec le MTMD dans le cadre du réaménagement de l'échangeur Turcot, une expérience qui pèse encore dans ses perceptions face au ministère. À l'époque, comme cela a été décrit en chapitre 1, la Ville de Montréal ainsi que de nombreuses coalitions locales étaient très mobilisées afin de revendiquer plus d'espaces aux transports collectifs et à la mobilité active pour réduire la place de l'automobile dans le réaménagement de Turcot. :

Cécile : Et puis là je leur dis, pourquoi vous ne changez pas une voie de transport ? Pourquoi vous ne prenez pas une des voies d'auto pour les mettre en transport d'autobus ? Vous allez déplacer beaucoup plus de gens. Vous allez même augmenter la capacité de votre infrastructure. « Ah ben là non, on ne peut pas faire ça parce qu'on va diminuer le nombre d'autos, on diminuerait le nombre d'autos ». Et pour eux, tout ce qu'ils calculent, c'est le nombre de déplacements en auto, ce n'est pas le nombre de personnes déplacées. Ils calculent le nombre de voitures déplacées dans les transports parce que leur logiciel ne fait que ça. Il calcule juste le nombre d'objets déplacés. Il ne calcule pas le nombre de personnes déplacées. On revient toujours à la quadrature... Pis là, l'ingénieur, il nous dit « Moi, mon mandat, c'est de déplacer tant de voitures. » Ah bon ? On ne te demande pas autre chose ? Mais non, parce que l'info, ils ne l'ont pas. Parce que l'info du transport, du transport en commun ou autre, ils ne l'ont pas !

Le côté très technique des autoroutes est ici critiqué, ne permettant pas véritablement la requalification des autoroutes et l'inclusion d'autres modes de transport.

Marie, une personne du milieu communautaire, abonde dans le même sens en soutenant qu'elle ne croit pas que le problème vient du côté politique, mais plutôt du côté technique de la voirie :

Marie : Pourtant, de la volonté politique, je ne pense pas que ça soit ça nécessairement l'enjeu. Mais c'est comme si tu arrives avec des solutions pis c'est comme... Ça ne répond pas aux normes, on dirait des ingénieurs, ça ne répond pas à ci, à ça. En tout cas, il y a une complexité... Et nous, on voulait créer un comité. Tu sais où on va asseoir le MTMD, l'arrondissement, le milieu, tout ça. Quand tu touches en fait, quand tu touches à la voirie, c'est très opaque. Et j'ai l'impression que le fait que ça soit provincial... Ça, ça amène vraiment une complexité.

En mentionnant le côté opaque de la voirie, Marie vient confirmer comment le régime automobile est difficile à déstabiliser et à contester étant donné qu'il est régi par des savoirs et des discours qui sont difficilement accessibles et compréhensibles, de même que négociables, ce qui peut provoquer une neutralisation des mobilisations sociales et expertises locales. Étant donné l'opacité et l'inertie de la technicité de la voirie et de ses infrastructures autoroutières, ceci a pour effet de neutraliser les transformations qui pourraient venir de la collectivité et des villes. Cette opacité du domaine de la voirie vient complexifier les transformations et les changements des infrastructures autoroutières.

Selon les personnes rencontrées, les villes ont modifié au courant des dernières décennies leur façon de faire en ce qui concerne les projets de transport et l'aménagement du territoire. Cécile mentionne comment la Ville de Montréal intègre dorénavant différent·s professionnel·les à la table issus de plusieurs disciplines, en amont des processus décisionnels :

Cécile : Ils [MTQ] ne sont pas idiots. Ce ne sont pas des gens idiots. C'est juste qu'ils sont très coincés dans leur silo. Puis je trouve que malgré tout, la Ville de Montréal, depuis que je travaille là... en intégrant de plus en plus le milieu des ingénieurs, des urbanistes en tout début de projet et même après... Il y a un respect de chacun et de ses compétences.

Selon Cécile, les villes innovent en termes de processus de gouvernance et de réflexion, en réunissant plusieurs milieux professionnels autour de la table dès les débuts d'un projet de planification ou de transport. Une autre personne a aussi les mêmes conclusions que Cécile. Cette personne espère que ces approches innovantes expérimentées par la Ville de Montréal pourront un jour percoler au MTMD. Selon cette personne, il s'agit des défis des prochaines années :

Jospeh : En fait, le défi, c'est que les organisations se parlent. Les innovations qui sont faites, par exemple par la ville, pourraient percoler au ministère, mais c'est de voir comment ça peut, comment ça peut percoler, est-ce que c'est une approche qui est *top down* ou *bottom up* ? Par exemple, il y a une démarche d'équité qui est faite à Montréal. On pourrait l'intégrer dans nos projets graduellement, voir comment c'est reçu auprès de nos autorités ou à l'inverse, entre grandes directions, entre directeurs qui décident et dire, « Ok, on va l'intégrer dans nos pratiques graduellement ». C'est de voir un peu la façon idéale de le faire. Mais personnellement, si je me détache complètement de ce que je fais, de ce que je suis, c'est quelque chose que... ça

m'intéresse, tu sais, je veux dire, c'est sûr que j'ai une sensibilité par rapport à ça. Puis, dans mes pratiques, j'aimerais intégrer l'équité, mais ultimement, comme organisation, c'est de voir comment l'organisation reçoit le tout. Tu sais si ça vient d'un professionnel, ben il y a un écho. Je pense que c'est un peu le défi des prochaines années.

Dans l'extrait ci-dessous, Marie aborde certains codes de la fonction publique au Québec. Elle critique les façons de faire au sein de la fonction publique ce qui ne permet pas aux fonctionnaires de *se mouiller* :

Marie : J'ai eu à travailler au niveau du patrimoine, puis c'était la même chose. C'est le fait que ce soit le ministre qui donne son aval à la fin, alors les fonctionnaires ne peuvent jamais se mouiller. Tu sais, ça fait que c'est comme pour le projet d'échangeur. Bien, tu sais, ils ne peuvent pas donner d'information, ils ne peuvent pas. Tu sais, il y a certaines personnes qui ont sans doute signé des ententes de confidentialité, mais avec nous, il n'y a pas de... Tu sais, il n'y a pas de partage. Ça fait qu'en fin de compte, ils ne peuvent pas dire « On va faire ça » parce que c'est le ministre, à la fin, qui dit : « Oui, on va prendre ça, on va prendre le choix B. » Ça fait que c'est comme cette espèce de gouvernance-là, on dirait, ça amène une complexité et un manque de transparence. Mais je n'ai pas senti un manque de volonté par les personnes qui sont impliquées. C'est comme la machine qui fait que c'est compliqué.

Selon Marie, les fonctionnaires du ministère travaillent en silo et leurs normes professionnelles ne sont que peu confrontées. Elle remet en question les processus opérationnels et administratifs derrière la fonction publique qui pourraient être à la source de l'opacité et de l'inertie de la voirie.

Une personne qui a travaillé anciennement dans le communautaire nous a mentionné que les lentes évolutions entourant l'échangeur Saint-Pierre ont fait en sorte qu'elle a démissionné du milieu :

Alexe : Tout ce que j'ai vécu en tant que travailleur du communautaire à Saint-Pierre, par rapport à ce dossier en particulier, c'est vraiment ça qui m'a amené à changer de domaine puis de secteur, parce que ça n'avance tellement pas. Les voix locales, les parties prenantes locales ont été carrément écartées du projet, jusqu'à ce qu'on chiale, que... C'est malheureux, parce que ma vision du développement urbain, ce n'est pas du tout ça. Le développement durable, ce n'est pas ça.

Une autre personne rencontrée identifie la gouvernance multiniveau en tant que facteur qui contribue à la lenteur des processus et qu'il devient alors difficile d'améliorer les secteurs qui cumulent plusieurs iniquités territoriales et sociales, notamment en matière d'accessibilité aux services :

Joseph : Je pense que le diagnostic en fait, il est clair. L'enjeu, c'est qu'il y a plusieurs parties prenantes, y a plusieurs acteurs, donc ça fait en sorte que... Je pense que c'est une certaine responsabilité partagée entre plusieurs acteurs. On peut voir à d'autres secteurs à Montréal que quelquefois, ce sont des secteurs qui sont exposés à plusieurs nuisances en termes d'accessibilité à des services et des équipements. Ce sont des enjeux qui sont connus, mais c'est souvent assez long pour y remédier ou réduire les iniquités. Ce sont plusieurs acteurs qui doivent être impliqués, il y a des enjeux de gouvernance aussi. Le fait que plus il y a des parties prenantes, plus c'est compliqué, plus les enjeux sont considérables, plus ça peut prendre du temps, je pense, à améliorer un état de situation.

Joseph mentionne ici les défis de l'équité territoriale. Même si ces enjeux sont connus selon lui et qu'ils nécessitent la collaboration de plusieurs acteurs, les processus et les interventions peuvent être longs. L'équité territoriale est souvent caractérisée par un ensemble de problèmes et d'enjeux qui interagissent ensemble, ce qui peut rendre les interventions complexes et lentes. Dans un contexte de fortes iniquités territoriales, il semble que les acteur·ices cherchent à agir de manière systémique sur les enjeux, ce qui crée une forme de lenteur dans les processus.

Une personne de l'arrondissement mentionne toutefois que la lenteur des processus est nécessaire pour que les autres développements puissent aller de l'avant. Lorsque questionnée sur ce qui pourrait être fait maintenant afin d'améliorer les conditions de mobilité dans Saint-Pierre, cette personne répond ceci :

Félix : Tout ce qu'on risque de faire maintenant va à l'encontre du plan de camionnage qui a été fait pour Turcot. Ça vient un peu entraver d'autres développements. Quelque part, Saint-Pierre, en termes de circulation, c'est... Comment dirais-je? [Pause] Ça sert d'autres développements pour l'instant. On en a besoin, même si c'est chaotique, ce n'est pas grave. Sans Saint-Pierre, sans ces passages-là, les autres développements se feraient moins bien et moins vite. Toutes les choses qu'on essaierait de faire à très petite échelle n'auraient pas autant d'impact qu'on voudrait. Autant attendre que les

autres soient déjà faits et complétés, pour ensuite se tourner vers Saint-Pierre à mon sens. Ça, c'est très personnel.

Selon Félix, le camionnage qui transite par Saint-Pierre est nécessaire pour que les autres projets puissent se faire, comme les travaux de réfection de l'échangeur Turcot. La personne mentionne qu'il faut sacrifier pour l'instant le quartier Saint-Pierre, afin de mener à terme ce grand chantier.

Communauté dynamique menacée par le trafic

Le quartier Saint-Pierre est une communauté dynamique et mobilisée notamment en raison des organismes communautaires qui investissent beaucoup de ressources dans la vie sociale du secteur. Lorsque questionnée sur les interventions qui ont été faites dans le quartier Saint-Pierre, une personne du communautaire mentionne que de nombreux projets ont été réalisés, mais que la revitalisation de la rue principale demeure toutefois difficile :

Alex : On a mis énormément d'argent dans ce projet-là [rue principale]. C'est très bien parce qu'il y a au moins certaines choses qui se font encore, des solutions alimentaires qui sont mises en place, parce que ça demeure un important désert alimentaire le quartier Saint-Pierre. Il y a toujours un besoin de ce côté-là. Donc, les enjeux du quartier, ce sont la rue principale, la sécurité, l'alimentation. La P'tite Maison², c'était un des besoins qu'on avait identifiés il y a 20 ans. On a mis en place une solution, c'est super dynamique, elle joue son rôle. On avait aussi identifié avec les fusions que le quartier avait perdu beaucoup de ses services, dont les sports, les loisirs et les évènements. On a mis en place la Fête de la Paix, la Fête des Neiges. Il y a des activités qui sont données par des organismes locaux, donc on a fait beaucoup de travail sur la vie de quartier, le dynamisme, les loisirs. Mais ce qui n'a pas changé, c'est la rue principale.

La rue principale de Saint-Pierre, la rue Saint-Jacques, est une rue où les interventions sont difficiles pour les organismes communautaires. Dans le contexte des discussions du programme Quartiers Inclusifs et Résilients (QIR), les discussions concernant la rue Saint-Jacques ont souvent été écartées, non pas parce que cet enjeu n'est pas préoccupant, mais parce que les personnes reconnaissaient le manque de leviers d'action pour intervenir. Ceux-

² La P'tite Maison est un organisme communautaire de Saint-Pierre qui lutte contre la pauvreté, ses causes et ses symptômes.

ci dépendent en grande partie du réaménagement de l'échangeur Saint-Pierre. Pendant une rencontre qui visait à identifier les opportunités de développement économique sur la rue Saint-Jacques, la discussion a été rapidement coupée, puisqu'une des personnes participantes a mentionné que les seules opportunités présentes sur la rue Saint-Jacques sont des camions. L'ensemble des personnes ont éclaté de rire, mais cette blague rend compte du sentiment d'impuissance face à la rue Saint-Jacques.

Alex poursuit et mentionne comment il a rapidement perdu espoir par rapport à l'amélioration des conditions de mobilité à Saint-Pierre. Il souligne que ce même sentiment d'impuissance a aussi gagné la maire de l'arrondissement à un certain moment, alors que ces deux personnes cherchaient à travailler ensemble concernant les enjeux de mobilité à Saint-Pierre :

Alex : On a fait un *Sous les pavés*³ dans la cour d'école et on a travaillé avec des commerces, pour refaire leurs façades ou leurs devantures. On a fait un mur végétal, on a fait un jardin, donc beaucoup de verdissement. On a mis des bancs, des bacs pour planter des fleurs. On a fait une espèce de petite place publique. Il y avait une belle église à Saint-Pierre dans le temps. Elle est passée au feu, mais la cloche a été préservée. Puis il y a une petite place au coin de Duranceau et Saint-Jacques où la cloche est installée, devant la chapelle. Mais après, il y a quand même le camionnage, le transit qui passe. C'est une route de camionnage autorisée par la Ville. L'arrondissement n'a aucun pouvoir là-dessus. La maire en place, Maya Vodanović, elle travaille très fort. À l'origine, elle était conseillère d'arrondissement pour le quartier Saint-Pierre, je la connais très bien. Elle a siégé au sein du CA. C'est une alliée par excellence. Elle était un peu comme moi, elle avait des grandes attentes au départ, puis avec le temps, vu ses pouvoirs, ses budgets, on ne peut pas tout faire. Il faut travailler avec les autres autorités. Elle aurait souhaité comme moi mettre la route de camionnage quelque part d'autre, ça n'a pas été fait. C'est parce qu'il n'y a pas d'autres options. Le quartier est trop enclavé, il y a les autoroutes, la Falaise Saint-Jacques, les voies ferrées, un quartier. Le ministère des Transports vit avec ces mêmes défis.

On comprend ici que de nombreuses démarches ont été menées par différentes personnes issues des échelles locales et municipales. Mais les contraintes physiques et matérielles ainsi que la circulation créent trop de défis pour la revitalisation économique de la rue Saint-

³ Le projet *Sous les pavés* consiste à déminéraliser à la main des espaces publics et communautaires en portant attention aux milieux de vie vulnérables aux îlots de chaleur urbain.

Jacques. Une autre personne du milieu communautaire mentionne que les interventions de verdissement sont nécessaires, mais qu'elles demeurent insuffisantes :

Maxime : Ça paraît [le verdissement], pour vrai. C'est définitif que ça rend la rue plus agréable. Éventuellement, la rue Saint-Jacques va être plus ombragée. C'est dans notre capacité de pouvoir travailler sur ces points-là, alors on l'a fait, on va continuer à le faire, mais ça n'enlèvera pas le camionnage. Ça n'enlèvera pas la poussière de l'échangeur, puis le bruit de l'échangeur, puis le trafic que ça amène. En même temps, c'est important de les faire [les interventions de verdissement], parce qu'on est capable de prendre action là, ça amène des améliorations qui sont plus rapides, ça amène des améliorations qui sont tangibles. Fait qu'on ne peut pas s'en passer, mais on ne peut pas prétendre que c'est ça qui transforme le secteur non plus. Ça prendrait quelque chose de structurant. Je pense beaucoup à la pollution qu'amènent l'échangeur, la nuisance, puis le camionnage sur Saint-Jacques. C'est à ça qu'il faut s'attaquer, puis ce n'est pas simple, mais pas du tout.

La personne explique qu'ils ont des leviers d'actions pour intervenir, mais que l'échangeur amène trop de trafic sur la rue principale, ce qui ne permet pas de réellement transformer la rue. Bien que des actions ont été menées par les organismes communautaires pour atténuer ses nuisances, l'échangeur Saint-Pierre demeure un obstacle important au développement social et urbain du quartier Saint-Pierre.

Une autre personne du communautaire mentionne que les interventions portées par les organismes locaux de Lachine et Saint-Pierre sont importantes, mais que pour apporter des changements systémiques, les organismes communautaires ont besoin de ressources financières et d'implication de la part des autres échelles d'intervention qui agissent sur le terrain :

Charlie : Ça prend un grand budget, puis une grande organisation autour des enjeux qu'on veut attaquer. On avait des projets de deux ans, mais on ne peut pas dire qu'on peut changer la qualité d'une maison en deux ans. Ça prend vraiment un *systemic change*. Ça prend la collaboration avec des personnes qui habitent là aussi. On veut mettre beaucoup d'énergie sur Camille, un endroit où il y a beaucoup d'Afro-Caribéens, beaucoup de nouveaux arrivants. Mais on ne veut pas les déplacer, puis ne pas leur donner un endroit où vivre. Moi, j'aimerais leur parler, j'aimerais qu'ils soient impliqués dans les décisions les concernant. On a rencontré plusieurs propriétaires aussi. Ils sont propriétaires, mais ils n'habitent pas dans le quartier. C'est normal, c'est ça, *it happens*.

But how can we do changes in that case ? And you know I think, l'organisation de la RUI, des tables du quartier, de Concert'Action Lachine, ils sont importants pour amener ces changements et ça prend, comme j'ai dit, plusieurs années où il y a une équipe qui se met sur un aspect pour voir comment on peut les améliorer. C'est juste ça. Mais d'avoir un organisme qui attaque tout, on peut juste faire des petits... *Not band-aid fixes, but soft design elements.* Mais après, ça prend le soutien de l'arrondissement, le soutien de la Ville de Montréal, le soutien d'Hydro, CN, ces grands partenaires qui vont comprendre la recherche qu'on a faite et nous soutenir.

Charlie explique bien comment le rôle des organismes communautaires est crucial dans les interventions urbaines, de même que pour répondre aux besoins des personnes qui l'habitent. Mais les budgets sont limités et ils ne peuvent pas répondre à l'ensemble des problèmes de manière systémique, ce qui est essentiel dans des quartiers comme Saint-Pierre qui cumule plusieurs iniquités. Les actions des organismes communautaires sont nécessaires, mais ces derniers rencontrent des limites dans la disponibilité des ressources financières et dans la collaboration avec les autres acteur·ices impliqué·es dans le secteur.

Des représentations multiples du quartier et des communautés stigmatisées

Un décalage entre la façon de concevoir le territoire est apparu dans les discussions concernant le quartier Saint-Pierre. Ce décalage témoigne de la diversité des représentations du territoire, celles-ci étant liées aux diverses représentations de la mobilité. Une personne rencontrée mentionne qu'elle a dû expliquer au ministère que des personnes résident dans les bâtiments adjacents aux autoroutes urbaines :

Cécile : C'est sûr que quand tu te mets dans une position d'ingénieur, lui, en haut de sa tour, il fait des projets en campagne. Et puis eux, ils voient les bâtiments, les vieux bâtiments, les vieilles affaires et ils pensent qu'ils entrent dans un milieu sans valeur. Mais il y a des gens qui vivent dans ces endroits-là. Pis là on s'est fait dire « Il y a des gens qui vivent là, qui vivent à côté de la ? » Oui, dans le bâtiment. Il y a des gens qui vivent là ! Oui, il y a des gens qui vivent là. Et peut-être que c'est un endroit qui vaut pour nous beaucoup, beaucoup d'argent et sur lequel on pourrait peut-être faire une plus-value foncière. Finalement, on a réussi à obtenir des gains sur l'argument de la rente foncière. C'est la rente foncière qui fait qu'ils finissent par faire des concessions.

Cécile explique que la Ville de Montréal a dû adapter son discours afin que celui-ci s'insère dans le cadre de compréhension du MTMD, soit en mobilisant l'argument de la valeur foncière.

D'un autre côté, Dominique explique ci-dessous qu'il perçoit le territoire comme ayant une valeur portée et créée par les citoyens qui l'habitent. Il revient sur ses impressions à la suite de la rencontre citoyenne de l'été 2022 organisée par le MTQ concernant le réaménagement de l'échangeur Saint-Pierre :

Dominique : Tu sais, quand j'ai vu cette rencontre-là, je trouvais ça gênant parce qu'effectivement, tu avais des résidents qui étaient là depuis des générations, eux autres, ce n'est pas Saint-Pierre, c'est Ville Saint-Pierre. Ils ont parlé de l'histoire de ce quartier avec beaucoup d'amour. Et je pense que ça, c'est une valeur. Je pense que le nombre de temps que tu résides dans un endroit, c'est clairement une valeur.

Le quartier Saint-Pierre, malgré son enclavement et les conditions de mobilité difficiles, est une sorte de petit village. Une intervenante du communautaire au tout début de ce projet, nous invitait à constaté qu'au-delà de la présence des infrastructures autoroutières, le quartier Saint-Pierre est un milieu de vie convivial. La population du quartier est fortement attachée à son milieu de vie.

Une personne de l'arrondissement mentionne que le problème principal de Saint-Pierre est son enclavement, mais qu'il faut tenir compte du cœur villageois et que l'ouverture du quartier doit se faire intelligemment :

Félix : C'est une population qui habite le quartier depuis plusieurs générations. La maison s'hérite de génération en génération. Saint-Pierre, c'est très ambivalent. Tu as des gens qui sont là depuis longtemps et tu as aussi les nouveaux arrivants. Il y a beaucoup de nouveaux arrivants dans Saint-Pierre. Et ça aussi, c'est une dynamique à respecter. Quand on ouvre Saint-Pierre au monde, il faut le faire intelligemment, doucement et gentiment, de manière à ne pas trop perturber une dynamique qui existe depuis toujours. Parce que c'est ça qui fait Saint-Pierre. Sinon, ça va devenir n'importe quel autre quartier. Ça aussi, c'est quelque chose à prendre en considération quand on parle. Pour moi, l'enjeu, c'est la pièce et c'est les deux facettes de la pièce. Saint-Pierre aime beaucoup son identité. Si tu fais le tour de Saint-Pierre à pied, tu constates que c'est une petite ville, c'est mignon, c'est un microcosme. C'est une richesse, c'est un patrimoine. Le patrimoine, ce n'est pas juste un bâtiment, c'est aussi ce qu'on appelle le patrimoine immatériel. C'est aussi une façon de vivre, une dynamique, une population avec ses traditions, ses façons de faire.

Cette ambivalence du quartier a été documentée par le GRAME qui souligne le fait que Saint-Pierre est historiquement un quartier à échelle humaine, mais avec les années, cette échelle humaine s'est fait engloutir par les besoins de la métropolisation de Montréal, notamment via les infrastructures autoroutières (GRAME, le CASUAL et CRUISP 2013).

Les représentations du secteur Camille : des enjeux de sécurité ou d'aménagement ?

Le secteur Camille a été abondamment discuté dans les entretiens et les séances d'observation. Il a été identifié comme une poche de pauvreté par le programme QIR. Ce secteur comprend un îlot de logements en mauvais état, voire insalubre, et prend place aux abords de l'autoroute 20. Il est adjacent à l'échangeur Saint-Pierre.

Une importante communauté caribéenne habite les lieux depuis quelques années, ce qui crée parfois des tensions avec les personnes qui vivent depuis plus longtemps dans le quartier. Une rapide recherche médiatique sur le secteur de la rue Camille permet de constater un traitement médiatique parfois sensationnaliste : « Des résidents de Lachine craignent des balles perdues », dans le Journal de Montréal (Théberge, 2022); « Année meurtrière à Lachine », dans le journal Metro (Robert Leduc, 2014); « Frappe policière à Lachine : c'est rendu comme le Bronx »; dans La Presse (Pilon-Larose, 2014); « Un bloc problématique qui fait rager les voisins à Lachine », dans le Journal de Montréal (Robitaille, 2023), pour ne nommer que ceux-ci. Les personnes du communautaires ont été très critiques par rapport à ce traitement médiatique réservé au secteur Camille et plus largement, à certains préjugés qu'ont certain·es acteur·ices envers le secteur.

Cette section propose de détailler davantage ces critiques exprimées par le communautaire. Nous présenterons les représentations véhiculées envers les communautés racisées et le secteur Camille, situé aux abords de l'autoroute. Il est proposé de mieux comprendre les représentations différenciées de la sécurité urbaine chez certain·es acteur·ices du programme QIR puisque ce sujet a émergé et occupé une place importante dans l'analyse des résultats. Même si ces résultats peuvent sembler loin du sujet qui nous préoccupe, soit les enjeux de justice mobilitaire en contexte de réaménagement d'une infrastructure autoroutière, ils témoignent des préoccupations acteur·ices communautaires en lien avec les enjeux de mobilité.

Comme nous le verrons, il semble que les représentations de la sécurité influencent les représentations des enjeux de mobilité et par conséquent, les solutions qui sont apportées. Pour certain·es acteur·ices de la ville, les enjeux vécus sur un territoire peuvent d'abord être des enjeux de sécurité et de criminalité, tandis que pour d'autres acteur·ices, ces mêmes enjeux sont des questions d'aménagement et d'urbanisme. Ces deux visions n'amènent pas les mêmes interventions sur le territoire ni le même cadrage du problème.

Représentation dominante du secteur Camille

Une personne rencontrée dans le cadre des entretiens a déploré le fait qu'à chaque fois que les médias parlent de la rue Camille, c'est uniquement en termes de criminalité, et que les enjeux d'aménagements ne sont jamais mentionnés :

Joseph : C'est dommage parce que les seules fois que le secteur Camille est abordé dans les journaux, c'est toujours pour parler de façon assez... On parle de la criminalité. Alors que je pense que c'est complètement autre chose comme milieu. Ils ne vont jamais montrer à la télé que ce monde-là vit à côté des autoroutes.

Cette même personne a mentionné en discussion informelle comment se rendre à vélo à Saint-Pierre à partir de l'est de Montréal était une expérience sociologique en soi. En arrivant par Montréal-Ouest, un arrondissement aisné, en l'espace d'une seule intersection, on peut facilement constater les enjeux d'iniquités à Saint-Pierre puisque le cadre bâti devient très minéralisé et les habitations passent de luxueuses maisons à des logements locatifs en moins bon état.

Une autre personne du communautaire, Dominique, est très critique envers ce traitement médiatique. Dans l'extrait ci-dessous, Dominique conteste les représentations médiatiques et politiques concernant le secteur Camille. Ces représentations ont des effets discriminants. Dominique revient sur un homicide qui a eu lieu à Saint-Pierre et critique comment les policiers et les médias ont réagi :

Dominique : Comment les nouvelles vont interpréter ça, vont expliquer ça, ils vont dire « Camille ». Ils vont résumer ça à Camille. Les gens de Camille peuvent bien être intéressés à plus de sécurité, mais ils ne sont pas identifiés comme des personnes qui sont victimes de ça. Ils sont identifiés comme des personnes qui font la criminalité. [...] Il y a une dame, à un moment donné, qui s'est fait poignarder à Saint-Pierre dans le secteur de Camille. Il y a eu une arrestation. Les policiers ont arrêté un gars de Camille

parce qu'il avait un couteau. Le gars, c'est un cuisinier. Et là dans les nouvelles... Tu as l'impression qu'il est lié au crime. Il n'est pas lié au crime. C'est eux qui ont décidé de faire une arrestation et qui devaient en faire une, et tant qu'à être à Camille, on va arrêter quelqu'un. Ça va donner l'impression qu'on fait quelque chose. Et pendant ce temps-là, Camille est *targeté*. Ça ne bâtit pas nécessairement une relation de confiance auprès des citoyens. Ça conforte juste des stéréotypes pour ceux qui veulent se conforter dans les stéréotypes.

Selon Dominique, le secteur Camille est ciblé par les autorités publiques et médiatiques. Dominique explique que la criminalité à Saint-Pierre n'est pas l'œuvre de la communauté qui réside dans le secteur de Camille, mais de personnes qui viennent de l'extérieur. Le traitement médiatique de la communauté est ici critiqué. S'il y a présence de criminalité à Saint-Pierre, cela ne justifie pas le fait de traiter la communauté entière comme étant criminelle. Du côté des données collectées par le SPVM en ce qui concerne la criminalité, 66% des prévenus qui ont commis un crime à Saint-Pierre résidaient le quartier, ce qui place le quartier au deuxième rang à Montréal en termes de criminalité locale (Service de police de la ville de Montréal (SPVM) 2023: 4).

Dominique mène présentement un projet dans le secteur de Duff-Court, un secteur qui connaît des enjeux de sécurité et de criminalité. Un comité sécurité composé de personnes résidentes a pris en charge leur propre sécurité, en excluant en partie le SPVM et en proposant diverses alternatives pour permettre aux personnes qui habitent Duff-Court de se sentir en sécurité :

Dominique : Moi, mon approche, c'est qu'on n'est pas contre le SPVM. Ce qu'on fait, c'est qu'on prend en charge une partie de notre sécurisation. On n'est pas en train d'être contre le SPVM. Mais ce qu'on a remarqué après sept mois de pratique, c'est que plus on en fait, plus les autres veulent embarquer, ils veulent participer pour dire « Nous aussi, on est là. Nous aussi, on fait partie de la solution. » Les HLM sont en train de se *cleaner*. C'est le deuxième plus gros HLM du Canada. Et tu sais tout le monde dit « Ah Duff-Court c'est *trash*, fack on ne fait rien ». Fait que c'est comme un effet d'entraînement. Il n'y avait plus personne qui ne faisait rien du tout, mais là, avec les citoyens qui embarquent un peu plus, le monde se sent de mieux en mieux chez eux, dans leur propre quartier. C'est rendu que ce sont des citoyens qui nettoient leurs buildings, il y a du monde qui sont payés pour faire ça.

Dominique mentionne l'effet d'entraînement pour des quartiers défavorisés. Plus il y a des enjeux de sécurité et de criminalité, moins des interventions sont proposées pour améliorer le

quartier, ce qui participe à l'inertie et donc aux iniquités territoriales et sociales. Selon lui, lorsque les personnes résidentes prennent en charge une partie de leur sécurité, de plus en plus d'individus veulent contribuer. Dominique, en discussion informelle, mentionnait comment il aimerais que ce projet pilote de comité de sécurité citoyen puisse faire des émules et éventuellement être reproduit dans le secteur Camille. On constate ici comment le communautaire porte les perspectives des communautés marginalisées et cherche à les faire entendre, face à une représentation dominante du secteur Camille qui semble parfois prioriser la stigmatisation et la répression plutôt que les enjeux sociaux.

Conclusion

Ce chapitre s'est intéressé aux représentations de la mobilité et du territoire à l'étude, soit le quartier Saint-Pierre. On constate que selon l'échelle d'intervention des personnes qui agissent sur le territoire, celles-ci ont une compréhension différenciée du quartier, de la mobilité, du développement urbain et des communautés qui y résident. Ces compréhensions différencierées ne sont pas sans incidence sur les priorités, les objectifs et les solutions qui sont apportées au secteur.

Le chapitre souligne aussi comment les enjeux de mobilité impactent la façon dont les acteur·ices conçoivent le territoire, mais aussi les personnes qui y résident. Le communautaire porte les perspectives des communautés marginalisées et cherche à les faire entendre, face à une représentation dominante du secteur Camille qui semble parfois prioriser la stigmatisation, voire la surveillance des communautés caribéennes qui y résident. Nous avons vu comment les discussions concernant le réaménagement de l'échangeur Saint-Pierre ne sont pas suffisamment abordées du point de vue de ces populations. Elles sont pourtant les premières impactées par la présence des infrastructures autoroutières dans le quartier Saint-Pierre et subissent au quotidien les pollutions environnementales et sonores et le trafic véhiculaire.

Le prochain chapitre s'attarde davantage à l'inertie de l'échangeur Saint-Pierre et les conséquences de cette inertie sur les iniquités territoriales et les injustices sociales, de même que les stratégies des acteur·ices locaux et communautaires pour y remédier.

CHAPITRE 6 DES DIFFICULTÉS DE MODIFIER LE SYSTÈME AUTOMOBILE : INERTIE DES AUTOROUTES URBAINES ET STRATÉGIES POLITIQUES POUR LES MODIFIER

Le caractère fixe et inerte du secteur à l'étude est un des éléments qui a été le plus souligné par les personnes rencontrées. Ces dernières ont été nombreuses à mentionner les difficultés d'intervenir et d'agir sur des problèmes d'aménagement, de conception d'infrastructures et de régulation du trafic et du camionnage, même si ces enjeux ont pourtant été diagnostiqués depuis une décennie, comme le révèle l'analyse documentaire (chapitre 4). Ces problèmes ont été soulevés par toutes les personnes rencontrées et identifié dans l'analyse documentaire. Il semble que malgré la volonté des parties prenantes d'agir sur le secteur afin d'en corriger les principales irrégularités, l'inertie de l'infrastructure autoroutière rend les interventions lentes et difficiles, en raison de l'opacité du domaine autoroutier, des normes professionnelles rigides des professionnel·les œuvrant sur la voirie et de la gouvernance multiniveau qui participe aux inégalités de pouvoir dans les décisions.

Ce chapitre s'attarde au rôle du communautaire et des personnes résidentes dans le quartier. Nous verrons plus spécifiquement leurs stratégies politiques et leviers d'action. Nous verrons aussi comment un secteur de la rue Camille, riveraine de l'échangeur autoroutier, est stigmatisé dans les discussions qui réunissent l'ensemble des parties prenantes, et que les perspectives du milieu communautaire peuvent ne pas être reconnues dans ce contexte.

Implication de la population riveraine de l'échangeur Saint-Pierre : faible voix politique et absence de communication du ministère

La population de Saint-Pierre subit au quotidien les répercussions des infrastructures autoroutières. Pourtant, elle est peu consultée et impliquée dans les décisions. Comme cela a été mentionné, le MTMD a rencontré à l'été 2022 la population de Saint-Pierre dans le cadre d'une séance d'information publique. Plusieurs personnes rencontrées dans le cadre des entretiens ont mentionné comment cette séance d'information publique s'apparentait plutôt à une mise en scène. Ici, Cécile déplore le fait que le MTMD n'a rien présenté aux personnes présentes à la consultation que celles-ci ne connaissaient pas déjà :

Cécile : Le MTMD aurait très bien pu présenter le minimum. Juste les trois grandes hypothèses. Là on connaîttrait à peu près ce que les gens veulent ou pas. Parfois, on

n'en apprend pas tant que ça. Tu sais, en termes d'information, mais d'autres fois, ça fait sortir de la patente un ou deux éléments qu'on n'avait pas pensés. Et ça devient intéressant. Puis pour les gens qui sont là, on progresse, on les prend pour des gens intelligents et on écoute ce qu'ils ont à dire. Ils font partie du processus. Donnez-nous vos commentaires sur A, B et C. Après ça, ça va être des experts, des économistes. Puis on va choisir une option, puis on va vous revenir. Ce n'est pas compliqué. Faire ça, c'est très simple. Puis si tu embarques les gens dans le processus juste à la fin, les gens croient que tu leur caches des choses et ils ont tout à fait raison. Ils ont tout à fait raison de chialer après ça.

Une personne du communautaire mentionne les frustrations vécues par les personnes qui vivent près de l'échangeur de ne pas être informées des travaux. Selon cette personne, la mise en place d'un comité de bon voisinage pourrait partiellement régler ce problème :

Marie : On travaille, on travaille, on travaille... Mais les gens à côté ne savent pas, les gens à côté, ils se frustreront parce qu'ils ont l'impression qu'il n'y a rien qui se passe. Rien. « Vous nous avez encore oubliés ! » Il y avait beaucoup de frustration par rapport à ça. Qu'est-ce que vous faites ? Nous, ce qu'on aimeraient mettre sur pied, c'est un comité de bon voisinage. Souvent, les comités de bon voisinage vont être mis sur pied quand il y a des travaux. Mais dans ce contexte-ci, les travaux sont en continu. J'ai une employée qui habite juste en face de l'échangeur et elle m'a dit une fois : « Mais c'est impossible de dormir. » Il y a des travaux toute la nuit sur l'échangeur et elle est juste en face. Un comité de bon voisinage permettrait, au MTMD, d'avoir ces commentaires-là, d'essayer de trouver des solutions, d'être en lien avec eux, d'être capable de communiquer.

Marie déplore le fait que le MTMD effectue des travaux, mais ne communique pas quand est-ce que ceux-ci débutent aux personnes qui habitent près de l'infrastructure. Ces situations créent beaucoup de frustration pour les personnes de Saint-Pierre qui doivent composer avec ces nuisances.

La voix politique de la population du quartier semble peu prise en compte dans les processus décisionnels. Pourtant, cela concerne leur milieu de vie, selon les organismes communautaires rencontrés. Dans l'extrait ci-dessous, une personne du milieu communautaire explique comment le quartier Saint-Pierre est un milieu difficile où intervenir, puisque le territoire et sa population ne sont que pris en considération par les autorités :

Alex : C'est impossible d'amener les enfants à l'école de façon sécuritaire. La rue principale, c'est une rue dans laquelle on a investi beaucoup d'argent et d'énergie. Ce n'était pas un milieu où on magasinait, c'était essentiellement une route de transit. C'est une route de camionnage officielle de la ville. La ville autorise les camions qui proviennent de l'industrie, puis du secteur industriel de Lachine où il y a quelques grandes entreprises dans le coin, donc, il y a énormément de camions, de bruit, de pollution. Vraiment, les autorités ne prêtent pas attention à ça parce que c'est un petit quartier assez pauvre dont la population change drastiquement tout le temps parce qu'il y a beaucoup de locataires. À l'école, quand tu commençais en maternelle, tu avais 15, 20 élèves. Rendue à la quatrième année, cinq ans plus tard, la moitié de ta classe a changé parce qu'il y avait tellement de déménagement tout le temps dans le secteur. Avec des problèmes de pauvreté, de santé mentale, beaucoup de monoparentalité aussi. Il y a un manque de ressources communautaires, un manque de services commerciaux. Donc, c'est assez difficile comme milieu.

Alex mentionne ici que la population de Saint-Pierre a une voix politique qui n'a que peu d'importance. Cela tient du fait selon lui que c'est une population marginalisée, dans un quartier assez pauvre. Selon les données de Centraide, 40% des ménages locataires de Saint-Pierre consacrent plus de 30% de leur revenu au logement, plus d'une personne sur quatre vit avec un faible revenu. À ces données s'ajoutent des indicateurs de vulnérabilités tels que la monoparentalité et la sous-scolarisation des adultes (Centraide du grand Montréal 2022).

Dans l'extrait ci-dessous, Claude, une personne qui a travaillé pour un organisme communautaire de Lachine, fait aussi des liens entre le territoire, les personnes qui y résident et leur poids politique :

Claude : La problématique que l'aménagement cause sur les gens est vraiment particulière. Étant donné que c'est un petit quartier défavorisé, c'est sûr que les gens qui sont là n'ont pas nécessairement une voix importante. Face au ministère des Transports ou au Canadian National (CN) par exemple, ou à ce genre d'institution. Dans le cas de Saint-Pierre, les conséquences de ces infrastructures-là sur la vie des gens, elles sont à peine prises en compte parce qu'il y a énormément de contraintes. Mais je ne peux pas croire que ça n'aurait pas pu être mieux fait ou que ça ne devrait pas être mieux fait à partir de maintenant.

La compréhension qu'a Claude du quartier est que la problématique sociale en est une d'aménagement et d'infrastructures. Ces infrastructures appartiennent à des institutions pour

qui la voix des personnes résidentes a peu d'importance. Ces institutions perçoivent le territoire, comme il a été vu plus haut, comme un corridor économique, ce qui limite la portée des enjeux sociaux vécue par les personnes qui résident dans le quartier Saint-Pierre.

Le programme QIR : un test face à l'inertie et une stratégie politique

Au sein du QIR se répercutent les difficultés causées par l'inertie, l'opacité de l'infrastructure autoroutière et de la voirie ainsi que le manque de transparence de la part du MTMD. Pour rappel, le programme Quartiers inclusifs et résilients (QIR) vise la réduction des inéquités territoriales en misant sur la convergence des ressources entre la ville-centre, l'arrondissement et les organismes communautaires. Le QIR prend la forme d'un projet pilote présent dans trois quartiers qui cumulent plusieurs inéquités territoriales, dont le quartier Saint-Pierre. À terme, le QIR vise à remplacer les RUIs, des politiques de revitalisations urbaines mises en place au tournant des années 2000. Le QIR a été mis en place à l'automne 2023 alors que nous menions ce projet de recherche. Nous avons ainsi profité des premières discussions et expériences du QIR pour documenter ses débuts et connaître les représentations de la mobilité et du quartier des personnes impliquées aux tables de discussions du QIR.

En novembre 2023, les personnes participantes au QIR mentionnaient au début d'une réunion qu'elles se sentaient fatiguées et dépassées par rapport à la confidentialité et au manque de connaissance et d'information concernant l'échangeur Saint-Pierre. En effet, les personnes présentes, même si elles travaillent activement à l'échelle du quartier Saint-Pierre, ne disposent de pratiquement aucune connaissance sur les scénarios et hypothèses du réaménagement de l'échangeur Saint-Pierre. Cette situation limite grandement la possibilité de mettre en place des projets à l'échelle du quartier qui viendraient améliorer directement et durablement la qualité du secteur. Sur la table à dessin du QIR, les priorités d'intervention sont la sécurisation des déplacements piétons aux abords de l'échangeur Saint-Pierre. Ce dernier est identifié comme une contrainte majeure face aux interventions puisqu'il est impossible de planifier des projets et d'anticiper ce qui va arriver au secteur. Les personnes au QIR craignent que si des ressources sont investies pour sécuriser les déplacements piétons, ces nouveaux aménagements pourraient être retirés lors des travaux de réfection de l'échangeur.

Les personnes participantes déplorent également le dialogue à sens unique et le fait que seuls des aménagements temporaires peuvent être envisagés puisque le réaménagement de l'échangeur Saint-Pierre risque de ne pas prendre en compte ces interventions faites à l'échelle du quartier. Les personnes porteuses du programme QIR sont pourtant mobilisées et

ont des solutions. Elles comprennent que l'urgence pour le quartier Saint-Pierre est de sécuriser les déplacements piétons, mais les contraintes sont trop importantes.

Le projet de réaménagement de l'échangeur Saint-Pierre n'est pas la seule contrainte qui vient limiter les possibilités d'intervention. Le projet de transport collectif et structurant du Grand Sud-Ouest porté par l'Agence régionale de Transport métropolitain (l'ARTM) semble lui aussi participer à l'inertie du quartier dans l'immédiat. L'échéancier, le mode et le trajet demeurent jusqu'à maintenant inconnus, même si les hypothèses ont toutefois été présentées au grand public en janvier 2024. Ce projet de transport structurant dans le Grand Sud-Ouest est attendu depuis plusieurs années par la population de Saint-Pierre qui espère que l'avènement d'un mode de transport structurant permettra de désenclaver le quartier. Le projet modifiera sans aucun doute de manière importante le paysage, le bâti, les déplacements et les infrastructures du quartier.

Cette échelle spatio-temporelle incertaine crée un contexte difficile pour les groupes locaux puisque ceux-ci n'ont que peu de connaissance et de leviers d'action pour intervenir sur le court terme. On assiste finalement à une tension entre les grands chantiers et les plus petites interventions locales ciblées, ce qui semble participer à l'inertie et aux iniquités territoriales qui persistent.

Les personnes impliquées de près ou de loin au sein du QIR sont conscientes qu'elles ne peuvent pas intervenir dans le secteur de l'échangeur. Toutefois, elles ont été plusieurs à mentionner le pouvoir politique que pourrait représenter le QIR pour demander des mesures compensatoires et exiger un échangeur ayant moins d'impacts dans le quartier. Ici, Cécile de la Ville de Montréal mentionne que lorsque le projet de l'échangeur sera déposé et approuvé par le ministère, le QIR permettra d'aller chercher une partie du budget pour des mesures de compensations :

Cécile : À partir du moment où il y a des enveloppes d'argent, on pourrait en amont aller en chercher pour ces quartiers-là, adopter et financer des projets structurants pour le quartier, parce que dans le secteur, il y a des milliards d'investissements, on pourrait aller chercher un 1%. Il y a des projets à 9 %. Ce n'est rien, 1 % sur 5 ou 6 milliards. Ce projet-là, tu peux aller chercher 1 % pour donner des retombées aux gens qui sont sur place. Le QIR, c'est l'identification d'un territoire. C'est l'identification des territoires qui sont attenants ou adjacents à de futurs projets d'investissement et comment ces projets d'investissement là pourraient être un élément positif pour le territoire concerné. On espère que ça va être porté politiquement auprès des gens du gouvernement et

des gens du MTMD afin de tenir compte de l'impact des investissements qui vont être faits sur les populations locales. C'est ça le but.

Cécile espère ici que le QIR puisse permettre la prise en compte des milieux de vie aux abords de l'échangeur Saint-Pierre. Une autre personne du communautaire mise beaucoup sur le QIR et espère que ce sera l'occasion de permettre à l'ensemble des parties prenantes de travailler ensemble :

Marie : Le QIR, ça va être le véhicule qui va peut-être amener tout le monde à vouloir travailler ensemble. Parce que tu as une volonté politique qui est très forte. Saint-Pierre a été ciblé pour des raisons spécifiques et l'échangeur et la mobilité en font partie. Donc tu as cette volonté politique, tu as un budget qui est alloué. Tu as les équipes qui sont à disposition autant celles de l'arrondissement que de la ville-centre. À mon avis, tout est là pour que ça bouge. C'est limité ce que nous, en tant que table communautaire, ce qu'on peut faire. C'est pour ça que je vois là une possibilité de relancer tout ça avec le QIR.

Plus loin, Marie ajoute que le QIR va permettre de porter une voix politique forte en rassemblant la ville, l'arrondissement et les organismes communautaires :

Marie : Ça rassemble tout le monde. La table, ce sont les organismes communautaires, associatifs. Tu sais, tu peux avoir des citoyens, mais là, si on a la table et l'arrondissement et la ville-centre, ça pourrait donner beaucoup plus de poids et une visibilité. Ça ajoute une force de frappe, je trouve.

Une personne de la fonction publique québécoise mentionne comment à son avis le QIR est un signal au MTMD :

Joseph : Lorsqu'un projet d'infrastructure est réalisé dans un milieu avec lequel le programme QIR est mis de l'avant, qu'on a un secteur qui a plusieurs vulnérabilités, je pense que ça doit être une occasion de mieux arrimer les pratiques avec les particularités du milieu. Je pense que le défi est là pour les prochaines années de voir comment le tout peut s'arrimer, entre organisations, pour une approche d'équité par exemple. Comment ça peut s'intégrer dans les pratiques d'une organisation. Je pense que si, par exemple, un projet a été identifié dans une zone de vulnérabilité... Ça doit être un signal que les échanges doivent être plus constants entre le milieu, les organismes du milieu et le MTMD pour s'assurer que les pratiques qui sont faites en lien avec le projet permettent vraiment d'améliorer les conditions d'un milieu.

Selon cette personne, le MTMD doit comprendre le programme QIR comme une occasion de transformer ses pratiques, de mieux prendre en compte l'équité et les vulnérabilités et d'arrimer ses projets d'infrastructures avec les particularités du milieu.

Discussions difficiles et tensions au QIR concernant le secteur Camille

Lors d'un atelier du QIR réunissant plusieurs personnes des différentes échelles et milieux de gouvernance de la ville, des propositions étaient identifiées afin de répondre aux enjeux de mobilité à Saint-Pierre. Lors de cet atelier, le quartier Saint-Pierre a été subdivisé en deux poches de pauvreté ciblées, soit le secteur Kirkland et le secteur Camille. Pendant l'atelier, des propositions ambitieuses ont été proposées pour le quartier Saint-Pierre, tel que des saillies, des mesures d'apaisement de la circulation, de l'agriculture urbaine, la mise à niveau de l'aréna et de la bibliothèque, des investissements pour le parc Kirkland, de l'accompagnement pour les commerces locaux et la piétonnisation permanente de la rue des Érables. Ces discussions s'inscrivent en continuité avec les précédentes, alors que toutes les personnes reconnaissent l'urgence d'agir dans le quartier.

À cet atelier, deux personnes du milieu communautaire qui interviennent auprès des populations racisées se sont déplacées de table en table pour apporter la perspective des minorités visibles auprès des personnes présentes à l'atelier. Les discussions sur les enjeux de sécurité urbaine ont reflété deux approches que nous présentons ici.

Nous étions présents à la table portant sur les enjeux de sécurité urbaine dans le quartier Saint-Pierre. À la table étaient présents deux polices armées, des fonctionnaires municipaux issus de différents milieux (sports, loisirs, économie locale, transport, aménagement et urbanisme, diversité et inclusion), des personnes des milieux communautaires de Lachine et de Côte-des-Neiges. Sur les questions de sécurité urbaine, ce sont les deux policiers qui ont débuté la discussion en soulevant que les enjeux de criminalité dans le quartier Saint-Pierre

sont commis par des jeunes du secteur Camille. Selon eux, les criminels de la rue Camille à Saint-Pierre habitent le quartier depuis longtemps et le pouvoir du SPVM est limité face à eux puisqu'il faut pouvoir les prendre sur le fait pour les arrêter.

Le SPVM a récemment installé une caméra de sécurité qui filme 24 heures sur 24 le bloc du secteur de la rue Camille, celui qui est identifié comme problématique par certaines personnes qui habitent le quartier Saint-Pierre. Selon le site internet du SPVM, les caméras de sécurité urbaine visent à « avoir un effet bénéfique sur le sentiment de sécurité des gens qui habitent, transitent ou fréquentent un secteur. Il s'agit aussi d'un outil pouvant servir dans la lutte à la criminalité, notamment celle de la violence armée. Ces caméras peuvent être utilisées pour des enquêtes policières visant à arrêter les responsables d'actes criminels qui viennent d'être commis » (Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) 2023).

Selon une personne du communautaire rencontrée dans le cadre d'une discussion informelle, il s'agit d'une invasion de la vie privée et des difficultés supplémentaires pour le communautaire à créer des relations de confiance avec les communautés du secteur Camille. Les organismes communautaires de Saint-Pierre mettent beaucoup d'efforts pour créer des relations de confiance avec les communautés caribéennes de Saint-Pierre, ce qui a mené à l'embauche en 2019 d'une personne qui s'y consacre à temps plein.

L'arrivée de Dominique à la table, une personne du milieu communautaire avec qui nous avons mené un entretien individuel, a permis un tout autre recadrage de la discussion sur la sécurité urbaine. Selon Dominique, c'est le mauvais traitement médiatique du secteur Camille qui est responsable des problèmes de cohabitation sociale dans Saint-Pierre et d'une diminution du sentiment de sécurité. Il faudrait davantage travailler sur les représentations et les perceptions des communautés locales envers les personnes issues des minorités culturelles qui habitent le quartier. Il mentionne également l'énorme *clash* culturel entre la population résidente de



Figure 16. Une caméra du SPVM filme le bloc de la rue Camille en permanence. Photo : Sophie Lavoie, 2024

longue date et les communautés caribéennes qui improvisent des fêtes (*block party*)⁴ dans l'espace public, plus particulièrement sur un terrain minéralisé et vacant adjacent au bloc de la rue Camille près de l'autoroute 20. Le propriétaire de ce terrain a déposé de nombreuses plaintes pour interdire ces fêtes, ce qui a mené à l'installation de la caméra de sécurité urbaine du SPVM. Lors d'une marche que nous avons faite dans le quartier avec une personne du milieu communautaire, cette personne a spécifiquement mentionné que la caméra a été installée pour contrôler les fêtes improvisées par la communauté caribéenne, et non pas pour mieux intervenir sur les actes criminels.

Toujours selon Dominique, un meilleur encadrement local et communautaire de ces fêtes et une publicisation des *blocks party* pourraient permettre à Saint-Pierre de développer une offre culturelle audacieuse et rassembleuse, au même titre que les après-midi tam-tam du Mont-Royal. En entretien personnel, Dominique partage d'ailleurs comment les *block party* pourraient être intégrés à la programmation culturelle du quartier Saint-Pierre et agir sur le sentiment de sécurité et d'appartenance de la population :

Dominique : Nous, c'est dans notre tradition assez large de faire des *block parties*. Dans les Caraïbes, c'est une pratique qui est quand même très culturelle. C'est pour ça qu'encore là, en termes d'interprétation de mon mandat et quand on parle *d'empowering*, je pense que c'est réellement un défi qu'on a de faire connaître un minimum ces pratiques-là, comme quelque chose qui fait partie de la couleur de Saint-Pierre.

Selon Dominique, les *block parties* pourraient permettre l'*empowerment* des communautés, pour reprendre ces mots. Ces fêtes pourraient aussi faire partie intégrante du quartier Saint-Pierre, en étant intégrées aux fêtes de quartier et à la programmation culturelle. Dominique a d'ailleurs profité de cet atelier pour transmettre son point de vue et remettre en question les propos des deux policiers. L'intervention de Dominique a permis aux personnes présentes à la table de recadrer la conversation autour de la programmation culturelle de Saint-Pierre, dans le but de favoriser la cohabitation interculturelle. Une personne présente qui travaille pour la ville de Montréal a d'ailleurs déjà lancé ce genre d'initiative dans l'arrondissement Côte-des-Neiges, où des jeunes noires se réunissent sur une base hebdomadaire pour *jammer*. Selon cette intervenante, la musique résonne dans l'ensemble du quartier et fait dorénavant partie

⁴ À Saint-Pierre, des block parties ont régulièrement été organisés près du bloc de la rue Camille sur un terrain privé et vacant. Un block party pour les communautés caribéennes est souvent informel. Il s'agit d'espaces festifs temporaires où la communauté se réunit pour danser et cuisiner. Les block parties à Saint-Pierre ont dérangé à plusieurs reprises les populations riveraines.

intégrante de l'identité culturelle du secteur. Cette personne se proposait pour accompagner Saint-Pierre afin qu'émerge une initiative locale et citoyenne similaire dans le quartier.

Des personnes du milieu communautaire sont également intervenues pour mentionner que la criminalité à Saint-Pierre n'est pas le fait des personnes résidentes de la rue Camille, mais qu'elle concerne surtout des visiteurs de l'extérieur, qui transitent par le quartier Saint-Pierre.

Un des deux policiers est intervenu en fin de discussion, alors que nous discutions de verdir le stationnement du centre de tir de la rue Saint-Jacques au bénéfice du secteur Camille. Celui-ci a mentionné que de nombreux résidents de la rue Camille se rendent régulièrement au centre pour se pratiquer à viser. Une personne présente a alors répondu que les policiers du SPVM et leurs jeunes recrues s'y rendent aussi fréquemment afin de s'entraîner. Cet échange rend compte de l'ambiance de la discussion, parfois légèrement tendue, mais aussi du manque d'ouverture d'esprit que pouvaient manifester les deux policiers, alors que nous parlions à ce moment précis de déminéraliser des cases de stationnement peu utilisées du centre de tir.

À la fin de l'atelier, plusieurs personnes sont restées pour discuter plus largement du déroulement de l'atelier. Les discussions du QIR ne sont pas naturelles, selon les personnes présentes. Le QIR crée un cadre où les personnes du milieu culturel, communautaire, social, urbanistique et économique partagent leurs perspectives qui sont souvent très différentes. Pour plusieurs personnes, le QIR est l'occasion de développer de nouvelles connaissances et des compétences quant au développement local et communautaire. Dans ce cas-ci, il s'agissait également de faire preuve de prudence quant aux discriminations systémiques, dans le but de mieux comprendre et inclure les communautés marginalisées.

À la fin de la discussion, deux personnes du communautaire sont demeurées sur place pour aborder les enjeux de discrimination vécus par les communautés caribéennes avec une personne impliquée dans la gestion interne du QIR. Une personne a souligné comment le programme QIR est une occasion de s'attaquer aux violences policières, au profilage racial et à la surveillance des populations racisées. Le QIR devrait être l'occasion d'agir concrètement sur ces enjeux qui affectent certaines populations plus que d'autres. En réponse, une personne de la ville de Montréal a mentionné que la lutte contre la violence policière et le profilage racial dépasse le mandat du QIR et que cela n'est pas de la responsabilité de la Ville de Montréal.

De nombreuses personnes se sont demandées pourquoi deux policiers armés étaient présents à une des tables, et ce avec une ouverture d'esprit limitée face aux enjeux sociaux

vécus par la population de Saint-Pierre, particulièrement celle du secteur de la rue Camille. Selon une personne présente, ceux-ci auraient pu être assignés à la table sur l'adaptation et la résilience climatique, afin de mieux comprendre les vulnérabilités auxquelles font face les communautés précarisées lors des vagues de chaleur accablante, par exemple. De nombreuses personnes ont exprimé leurs malaises concernant le fait qu'ils étaient habillés en service et non pas en civil.

Revitalisation, déplacement ou expropriation ? Des incertitudes dans la revitalisation urbaine aux abords d'une autoroute

Les difficultés d'aborder les enjeux du secteur Camille ne tiennent pas qu'aux stigmatisations et préjugés du secteur. Puisque la rue Camille est bordée par l'autoroute 20 et la bretelle surélevée de l'échangeur Saint-Pierre, de nombreuses incertitudes demeurent quant à l'avenir de ce secteur. Puisque les logements sont pour la plupart dans un état vétuste, il semble que l'hypothèse de l'expropriation soit sur la table, selon certains intervenants municipaux. Face à ces incertitudes, les personnes qui interviennent dans le secteur n'ont que peu de pouvoir pour agir sur ce milieu. Le secteur de la rue Camille est donc sujet au déplacement, à l'effacement et à l'inertie, d'ici à ce que le réaménagement de l'échangeur Saint-Pierre soit connu. Cette difficulté a été exprimée par une personne du communautaire en entretien qui s'inquiète pour les communautés du secteur Camille :

Charlie : On parle de la destruction de l'échangeur ou du déplacement de l'échangeur, mais on ne parle pas de... On ne l'espère pas, mais est-ce qu'il va y avoir de l'expropriation ? On sait que ce coin-là, ce sont des blocs appartements vieux, pas très à jour. Comment on devrait les protéger, les personnes de Camille ? Il faut leur dire quand ça va arriver au moins. Mais on n'en a aucune idée, on ne peut pas se préparer et réfléchir.

Lors d'une rencontre du QIR, une autre personne du communautaire a été ferme quant à toute décision qui impliquerait une expropriation des individus qui résident sur Camille. Si ce scénario devait avoir lieu, selon cette personne, la relocalisation doit se faire en collaboration avec la population locale et si possible, des logements devraient être planifiés et intégrés dans l'écoquartier Lachine-Est. Ces logements devraient avoir comme visée de mieux répondre à leurs besoins, selon cette personne.

Une ancienne personne du communautaire mentionne comment le bloc du secteur Camille cause plusieurs défis pour le quartier Saint-Pierre. Claude déplore ici le fait qu'une tension entre deux groupes existe depuis quelques années dans le milieu communautaire et citoyen à Saint-Pierre et que celle-ci prend racine dans les problèmes de sécurité vécus par la population de Saint-Pierre. Certaines personnes résidentes du quartier et impliquées dans des activités bénévoles ont revendiqué l'expropriation des personnes qui habitent le bloc de la rue Camille :

Claude : Il y a deux groupes forts à Saint-Pierre. Des anciens résidents qui sont souvent québécois, blancs et francophones. Ils sont là depuis vraiment longtemps, puis ils peuvent être propriétaires de maison, ils font du bénévolat, ils sont actifs dans le quartier, membres de CA. Puis, il y a aussi une forte population noire caribéenne, anglophone, donc là, beaucoup de commerces sur Saint-Jacques, ce sont des gens des Caraïbes, qui sont propriétaires, puis aussi les résidents, dans les blocs appartements sur Camille... Quand je suis arrivée, la population, native si on veut, on la connaissait bien et puis on avait un bon contact avec nos jardins communautaires, ils sont aussi membres sur mon CA. Donc tu sais, cette population-là, on l'entendait, pis on savait vraiment ce qu'était leur désir, puis tout ça. Puis, dans le fond, on calculait notre mission beaucoup sur ce qu'on entendait, c'était vraiment difficile en revanche d'aller chercher la communauté caribéenne anglophone. Il y avait vraiment une tension entre les deux populations. Dans le fond, les gens qui étaient là avant pouvaient avoir une espèce de sentiment de « C'est mon territoire. Ces gens-là nous dérangent ». C'est carrément ça, y a un bloc par exemple sur Camille sur le bord de la 20 où y a toute cette population-là qui se rassemble, puis font la fête un peu, puis tout ça. Puis tu sais, j'avais reçu de mon CA une demande d'aller appeler la police à chaque fois que ces gens-là faisaient du bruit ou quoi que ce soit. Ce qui était complètement à l'encontre de mon éthique. Puis aussi de ma mission, je considère qu'à la RUI, on n'a pas à faire ça. Donc il y a comme une population qu'on réussit vraiment à toucher, à mobiliser, à entendre leur opinion, puis une autre qui était plus vulnérable en fin de compte, puis qu'on ne réussissait pas à entendre leur opinion. J'avais l'impression que la population qui était bien représentée au sein du communautaire, elle n'était pas prête à vouloir partager son territoire. À un moment, j'entendais juste parler de la population noire qui habite sur la rue Camille. J'ai déjà entendu dire qu'il faudrait exproprier Camille, puis on élargit la 20 puis tu sais carrément ne pas tenir compte de ces gens-là. Je dirais que la mobilisation était facile d'un côté, puis moins facile de l'autre. Les populations vulnérables étaient peut-être moins entendues.

Cette influence plus forte d'un groupe de personnes résidentes de longue date et leurs réticences face aux nouvelles personnes qui s'installent à Saint-Pierre, étant donné le faible coût des logements, a aussi été exprimée par une autre personne du communautaire, qui ne souhaitait pas que l'on utilise les transcriptions de son entretien sur ce sujet.

Stratégie du milieu communautaire : visibiliser les expériences de mobilité à l'échelle du quartier

Le milieu communautaire prend de nombreuses initiatives afin de visibiliser les expériences diversifiées des mobilités. Nous avons mentionné plus haut comment les enjeux de justice propre à la mobilité sont nombreux et que ceux-ci peuvent parfois prendre la forme d'une injustice épistémique. La mobilité n'est pas comprise et perçue de la même façon par tout le monde, ce qui peut mettre à l'écart des populations et groupes sociaux désavantagés, puisque le pouvoir et les ressources ne sont pas répartis de manière égale entre les parties prenantes.

Face à cette multiplicité de représentations de la mobilité portées par une multitude de personnes, le milieu communautaire fait valoir ces expériences qui sont moins entendues et mal comprises par les instances supérieures. Ces expériences sont multiples, mais à Saint-Pierre, elles concernent surtout le fait de vivre dans un îlot de chaleur urbain, dans un désert alimentaire et dans un secteur enclavé où les services sont difficilement accessibles. Les personnes du communautaire rencontrées dans le cadre des entretiens sont celles qui intègrent le mieux les notions de justice sociale autant dans leur discours que dans leurs pratiques professionnelles. Maxime, dans l'extrait ci-dessous, partage le souvenir d'une marche organisée en 2021 à l'attention du MTMD pour que ce dernier puisse saisir pleinement les enjeux que vit le quartier Saint-Pierre en lien avec les infrastructures autoroutières :

Maxime : C'était en plein été avec deux personnes du MTQ. Il y avait plein de gens. Puis, il y avait beaucoup de gens de Lachine, puis les gens du MTQ. On les invitait eux personnellement à venir constater l'odeur, le bruit. C'était vraiment bien. J'ai senti qu'ils étaient en mode d'écoute. Qu'ils étaient relativement sincères dans leur écoute. J'ai senti qu'ils prenaient les constats. On avait fini au jardin du Triangle Fleury pour voir la différence entre ce qu'on venait de vivre puis un milieu calme et vert. On s'est vraiment promené autour de l'échangeur. On l'a traversé par en dessous pour qu'ils constatent le caractère désagréable, très dangereux. On a fait ça au mois d'août. Il y a une petite fille qui est décédée en octobre. Et cette marche avait aidé à rassembler tout le monde. Cette marche avait aidé à se rassembler à nouveau pour réagir.

Cette marche, organisée par le milieu communautaire de Lachine, permet d'ajouter une dimension sociale et humaine à l'infrastructure autoroutière, afin que celles-ci puissent être davantage prises en compte dans la requalification de l'échangeur. Claude lors d'un entretien mentionne aussi l'organisation de cette marche à l'attention du MTQ :

Claude : Il y a beaucoup d'efforts qui sont faits pour vraiment aller ouvrir les voies de communication avec le MTQ. À l'époque, ce qu'on avait fait, c'est qu'on avait organisé une marche exploratoire. Le MTQ a participé très ouvertement. On avait invité les ingénieurs en chef du projet de réaménagement de l'échangeur Saint-Pierre. On les avait invité à faire le tour du quartier, puis à vivre ce que c'est, être un résident de Saint-Pierre. C'était vraiment pour qu'ils puissent vivre les effets de l'infrastructure qu'ils ont construite, qu'ils vont reconstruire. Puis c'était une visite vraiment intéressante. Il y avait 3 ou 4 ingénieurs du MTQ. Ils étaient directement liés au projet décisionnel dans le projet de rénovation. Puis cette journée-là, ça s'adonnait qu'il a fait 35 degrés, c'était l'été. Il faisait hyper chaud. On a commencé sur une terrasse du comité de logement qui est sur Saint-Jacques, juste sur le bord de la 20. Donc on peut vraiment avoir une vue de la 20. On est redescendu sur la rue Camille où il y a vraiment des problèmes plus sociaux. On a pu faire un lien entre les problèmes qui existent sur la rue Camille, puis la 20. Puis on a fait le tour du quartier pour qu'ils puissent vraiment vivre l'insécurité piétonne. Puis la chaleur intense, puis le bruit intense. On espérait que ça allait faire un impact parce que c'est difficile, parfois, d'expliquer pourquoi on devrait se préoccuper de ses 2500 personnes qui habitent à côté de la 20, donc ça permet d'expérimenter le lieu. Moi j'avais l'impression que ça pourrait peut-être influencer dans le bon sens.

Pour cette personne, l'objectif de ces marches est de partager l'expérience de vivre près d'infrastructures autoroutières et d'expérimenter les lieux, dans les mots de Claude. Par ailleurs, Claude lie les problèmes sociaux de la rue Camille avec les problèmes d'aménagements.

Maxime revient une autre fois sur ses souvenirs d'une marche organisée par les milieux locaux avec deux personnes du MTQ. Elle aborde la phase transitoire de l'échangeur Saint-Pierre :

Maxime : Pendant la marche, je parlais beaucoup des mesures de verdissement. Et une autre personne abordait la question de la mobilité durable. Je me souviens avoir évoqué le besoin d'une réflexion de l'échangeur qui amène plus de verdissement dans le quartier, mais aussi qu'on puisse avoir des mesures de verdissement éphémères

pendant la période de construction. Pour atténuer. Parce que la construction va durer des années. En attendant, c'est correct de penser de planter des arbres à croissance rapide, quitte à ce que tu saches que dans cinq ans, tu les abats parce que tu repasses ta nouvelle bretelle, mais ils vont avoir eu un impact. Il y a de la végétation aussi à croissance rapide, des vignes, des arbustes, des grandes herbes, pour essayer d'apaiser, faire de l'ombre, filtrer un peu l'air, autant que tu peux. Une des demandes majeures des groupes au fil du temps, ça a été de ne pas reconstruire l'échangeur tel quel, mais de voir à le redesigner, qu'il soit un peu plus au sol, un peu moins présent au niveau de l'empreinte dans le secteur, puis du volume qu'il occupe. Puis de ce que je comprends, des derniers échanges qu'on a eu pendant la marche, puis les retours du MTQ, ça aurait été tenu en compte.

Lors de cette marche, Maxime explique qu'il était aussi question de la phase de transformation de l'échangeur qui sera un moment long et pénible pour le quartier. Cette marche aura permis aux milieux locaux de revendiquer du verdissement pendant la phase transitoire, afin d'atténuer les impacts des travaux sur le quartier. Selon Maxime, le MTQ aurait tenu compte de ces demandes des milieux locaux lors des derniers échanges. Plus loin, toujours concernant la marche, Maxime s'est montré très enthousiaste par rapport à l'avenir de l'échangeur Saint-Pierre :

Maxime : La marche que nous avons faite avec le MTQ, je pense que ça les a sensibilisés. En fait, ce que je dirais, c'est que probablement que le projet de l'échangeur va être un bon projet à terme.

Du côté de l'arrondissement, une personne mentionne le pouvoir de persuasion de l'arrondissement puisque celui-ci possède une connaissance approfondie du terrain :

Félix : Quand, par exemple, on travaille sur l'échangeur Saint-Pierre ou on travaille sur le transport structurant, ce sont des projets qui ne sont pas à notre niveau ville du tout. C'est le MTQ, c'est la ARTM, donc ce n'est pas nous, mais on a quand même un certain pouvoir de persuasion quelque part, puisque nous sommes ceux qui connaissent le mieux le territoire, on connaît nos enjeux, on connaît nos citoyens, on connaît nos besoins. On a un pouvoir de persuasion qui nous vient de la connaissance du terrain. Déjà, d'amener le MTQ qui ne connaît pas le territoire à cette échelle, parce qu'il le connaît, mais il le connaît à une plus grande échelle. De lui dire « Voilà quels sont mes problèmes », puis de le persuader que mes problèmes sont ses problèmes à lui aussi. Et que s'il fait une structure qui ne règle pas mes problèmes, sa structure ne sert à rien.

Cette connaissance du terrain permet selon Félix de défendre les positions de l'ensemble des milieux locaux. Félix souligne également le rôle de l'arrondissement dans la mise en valeur de l'expérience locale du territoire.

Conclusion

Ce chapitre présentait les résultats suivants. Premièrement, nous avons vu comment les autoroutes urbaines sont caractérisées par une forte inertie, ce qui limite les possibilités d'interventions des groupes locaux. Ceux-ci possèdent plusieurs solutions qui pourraient être mises en place rapidement, mais intervenir aux abords de l'échangeur autoroutier est difficile, étant donné les multiples contraintes que nous avons précédemment identifiées au chapitre 5 (opacité de la voirie; gouvernance multiniveau; rigidité dans les normes professionnelles qui régissent les autoroutes et inégalités de pouvoir dans les décisions).

Cette situation vécue par les groupes locaux crée un contexte difficile puisque les interventions locales sont alors en tension avec les grands chantiers en cours et leurs planifications, comme le réaménagement de l'échangeur Saint-Pierre et l'avènement d'un mode de transport structurant et collectif dans le Grand Sud-Ouest. Cette tension entre l'échelle locale et régionale des infrastructures ralentit et limite les interventions plus petites qui pourraient être faites à l'échelle du quartier et agir sur les inéquités territoriales.

Nous avons également abordé les questions de sécurité urbaine. Dans le contexte du QIR, il semble que la sécurité urbaine soit comprise de deux manières opposées. Le secteur Camille est un milieu complexe, défavorisé socioéconomiquement et marginalisé. Certains actes criminels sont commis dans le secteur et une caméra de surveillance du SPVM filme l'extérieur des habitations en permanence. La sécurité urbaine peut ainsi être comprise comme étant un enjeu qui nécessite des interventions répressives, de la surveillance et des arrestations. D'un autre côté, les milieux communautaires lient les enjeux de sécurité à des problèmes sociaux et urbanistiques, notamment l'enclavement du quartier, la présence d'infrastructures autoroutières et la stigmatisation des communautés noires de Saint-Pierre. Les groupes communautaires associent davantage les enjeux de sécurité urbaine et de criminalité aux causes systémiques de la pauvreté et des inégalités.

Nous avons finalement constaté que le milieu communautaire de Saint-Pierre est mobilisé face aux enjeux de mobilité. Il fait valoir que le réaménagement de l'échangeur Saint-Pierre doit mieux prendre en compte les enjeux sociaux du quartier. Il constate aussi comment l'infrastructure autoroutière dépasse largement les préoccupations de mobilité et de

déplacement. Elle est aussi liée aux enjeux de sécurité alimentaire, de développement local, de verdissement et d'exclusion sociale.

Le prochain et dernier chapitre revient sur les principaux résultats de manière transversale et conclue brièvement sur l'apport des milieux communautaires dans le contexte des transitions sociotechniques des infrastructures autoroutières.

CHAPITRE 7 : DISCUSSION, RETOUR SUR LA THÉORIE ET CONCLUSION

Le but de cette recherche était d'explorer les représentations de la mobilité des acteur·ices locaux du quartier Saint-Pierre et d'identifier les contraintes et limites à la transformation de l'échangeur autoroutier qui prend place dans le quartier. Le quartier Saint-Pierre cumule plusieurs années de désinvestissement et est, par conséquent, caractérisé par de fortes iniquités territoriales par rapport aux autres quartiers de l'île de Montréal. Le contexte de la recherche prend place alors que l'échangeur Saint-Pierre doit être reconstruit d'ici quelques années. Nous nous sommes questionnées sur sa mise en débat dans le quartier Saint-Pierre. Voici un bref retour sur la démarche de ce mémoire.

Nous avons documenté les inégalités dans les processus politiques et décisionnels dans le domaine de l'aménagement du territoire, de la planification des transports et de la revitalisation urbaine d'un quartier défavorisé. Nous cherchions à identifier et à explorer les stratégies politiques mobilisées par les groupes communautaires et locaux afin de contester l'échangeur Saint-Pierre. Nous voulions savoir comment ces stratégies illustrent qu'il y a présence d'inégalités politiques dans les processus décisionnels. En mobilisant l'approche sociotechnique de la transition d'une infrastructure autoroutière (Hommels 2008; Graham et Marvin 2001) ainsi que le concept de justice mobilitaire (*mobility justice*) développé par Sheller (2018), nous voulions répondre aux questions de recherches suivantes :

- (1) Quelles sont les représentations mobilisées par les groupes locaux et institutionnels à différentes échelles concernant l'échangeur et comment ces représentations interagissent avec les façons dominantes de concevoir les mobilités ?
- (2) Quelles sont les contraintes vécues par les groupes locaux et institutionnels pour faire valoir leurs représentations de la mobilité dans la gouvernance actuelle de l'échangeur Saint-Pierre, et quelles stratégies mobilisent-ils pour contester l'échangeur et la mobilité dominante ?

Nous avons ainsi documenté les représentations des mobilités et de l'infrastructure autoroutière des groupes locaux, municipaux et nationaux impliqués dans les discussions entourant les travaux de réaménagement de l'échangeur Saint-Pierre. Des séances d'observations ont été menées dans le cadre des discussions du programme Quartiers

inclusifs et résilients (QIR), un programme de revitalisation urbaine. Nous avons aussi mené en travail préliminaire une analyse documentaire.

Suivant une analyse qualitative et thématique des propos récoltés par les personnes rencontrées, il apparaît que lorsque vient le temps de travailler sur le domaine de la voirie, les groupes et organismes locaux sont confrontés à des processus opaques, une gouvernance multiniveau complexe et des normes professionnelles rigides. Le concept de justice mobilitaire (*mobility justice*) de Sheller (2018) est pertinent à mobiliser dans cette analyse, puisqu'il offre un cadre qui rend compte des inégalités politiques présentes dans les processus décisionnels qui concernent la mobilité, ses pratiques et ses infrastructures. Ces inégalités n'ont pas uniquement trait à une redistribution inégale du pouvoir : elles concernent aussi des mécanismes informels qui tendent à exclure certains groupes et populations des discussions. Certaines expériences et représentations de la mobilité ne sont alors pas reconnues dans les politiques de mobilité. Conséquemment, des voix politiques ont davantage de pouvoir dans les politiques de mobilité, ce qui se reflète ensuite dans les infrastructures de mobilité. Certaines pratiques de mobilité, modes de transport et groupes sociaux sont alors davantage pris en compte que d'autres dans l'aménagement et la planification des transports ce qui créent des injustices de mobilité.

L'intérêt de ce mémoire est triple. Premièrement, le cadre théorique développé par Sheller, que nous avons détaillé au chapitre 2, permet d'éclairer des zones d'ombres dans les processus décisionnels qui concernent les infrastructures de mobilité. À l'heure où le transport et les infrastructures de mobilité vivent des transformations dans le contexte de la transition socio-écologique et énergétique, il est nécessaire d'identifier comment les processus politiques peuvent produire des iniquités et injustices de mobilité. Étudier ces processus politiques permet de comprendre et d'intervenir en amont de la planification de la mobilité, des transports et de l'aménagement dans l'objectif de lutter contre les iniquités et de mieux redistribuer les ressources.

Deuxièmement, nous avons documenté un cas d'étude qui apparaît presque comme un idéal type en termes d'injustice de mobilité et d'iniquités territoriales sur l'île de Montréal. Comme il a été vu tout au long de ce mémoire, Saint-Pierre est un quartier enclavé, où les conditions de mobilité sont difficiles. Le quartier est composé d'une forte proportion de personnes à faible revenu et monoparentales et d'une communauté de personnes racisées et précaires. Ces facteurs socioéconomiques interagissent avec d'autres facteurs de vulnérabilité, dont un parc de logement locatif en détérioration et une forte minéralisation du secteur. Ces enjeux sont connues et documentées depuis longtemps. Cependant, elles perdurent dans le temps, le

quartier étant alors caractérisé par de l'inertie. Cette inertie semble prendre racine dans la présence des infrastructures autoroutières, qui limite les possibilités d'interventions pour les groupes locaux et communautaires.

Le quartier présente cependant des opportunités intéressantes pour agir sur ces iniquités. Un projet de transport collectif structurant est sur la table à dessin pour le Grand Sud-Ouest, l'échangeur Saint-Pierre fait l'objet d'une requalification et le quartier accueille un programme de revitalisation urbaine. Ces grands projets sont des occasions d'agir sur ces iniquités et rappellent également que les solutions d'adaptation aux changements climatiques doivent être inclusives, équitables et porteuses de justice sociale. Le quartier Saint-Pierre présente ainsi une étude de cas intéressante pour le milieu de la recherche afin d'examiner de près comment de grands projets, de nature technique, peuvent agir (ou pas) sur les iniquités sociales et territoriales dans la Ville de Montréal.

Et finalement, l'intérêt de ce mémoire réside dans le fait que les infrastructures autoroutières demeurent des composantes intégrales du système automobile et d'un réseau routier et autoroutier sur lesquels il semble difficile d'intervenir. Ce système automobile, comme il a été vu dans la revue de la littérature, crée des injustices diverses vécues par des populations vulnérables, alors que les effets des changements climatiques exacerbent ces injustices. Le système automobile est difficile à déstabiliser étant donné les fortes interdépendances entre les économies nationales et internationales (Dunlap 2023; Simpson 2022) et des liens idéologiques qu'il entretient avec les normes culturelles et le néolibéralisme (Walks 2015; Talsma 2014). Agir sur celui-ci est pourtant indispensable dans la lutte aux iniquités et aux injustices et dans l'adaptation aux changements climatiques, étant donné qu'il représente une grande part des GES émis au Québec et qu'il accapare une bonne partie de l'espace urbain. Cet accaparement du territoire est significatif dans certains quartiers où les infrastructures routières et autoroutières sont plus imposantes. Dans des objectifs de verdissement, d'aménagement d'infrastructures de mobilité active, d'accessibilité aux services et de justice environnementale, il est essentiel de diminuer la place qu'occupe l'automobile dans ces milieux de vie.

Les facteurs d'inertie de l'échangeur Saint-Pierre

Comme cela a été mentionné, l'ensemble des personnes rencontrées en entretien ont mentionné trois éléments transversaux comme facteurs qui contribuent à l'inertie de

l'échangeur Saint-Pierre. Ces trois éléments sont les normes professionnelles rigides des professionnel·les du MTMD, la gouvernance multiniveau et l'opacité du domaine de la voirie.

Normes professionnelles et techniques rigides appliquées à la voirie

Les normes professionnelles rigides des personnes travaillant au MTMD ont été identifiées par les personnes rencontrées en entretien. Ces dernières ont mentionné qu'il pouvait être difficile d'apporter des perspectives de mobilité différentes au sein des discussions avec le MTMD, étant donné leur vision technique et centrée sur l'automobile. Ceci s'inscrit par ailleurs en continuité avec les principales critiques qui ont été nommées par les deux personnes que nous avons rencontrées et qui ont travaillé avec le MTMD à l'époque des débats entourant la requalification de Turcot. Il sera plus qu'intéressant de constater quels seront les apprentissages du MTMD dans le cadre de la requalification de l'échangeur Saint-Pierre, à savoir si le ministère a mis en place des mécanismes et outils afin que les perspectives locales soient davantage intégrées dans les plans de l'infrastructure.

Mentionnons par ailleurs qu'une personne rencontrée dans le cadre des entretiens, qui était employée à la Ville de Montréal à l'époque de Turcot, et une autre qui était travailleuse du communautaire à la même époque, se sont montrées très critique à l'égard du ministère. Ces personnes ne semblaient pas entretenir beaucoup d'espoir concernant ce qui se trame à l'heure actuelle pour l'échangeur Saint-Pierre, comparativement aux autres personnes qui n'ont pas vécu l'époque de Turcot. Ces dernières se sont montrées moins critiques. Elles ont toutefois exprimé des craintes par rapport à l'approche des personnes qui représentent le MTMD. Les personnes qui travaillent au MTMD véhiculent une vision étroite de la mobilité. Elles utilisent certains indicateurs, des programmes de modélisation et des outils propres à la profession de l'ingénieur, ce qui limite les possibilités de construire autrement et d'impliquer l'ensemble des parties prenantes, dont celles qui n'ont pas de formation en ingénierie.

Les travaux de Sheller (2018), que nous mobilisons comme cadre théorique, permettent d'illustrer que les politiques de mobilité sont caractérisées par des discours qui priorisent certaines pratiques de mobilité et mode de transport au détriment des autres. Ce que Sheller nous apprend, c'est qu'à la racine des infrastructures autoroutières et du système automobile, les représentations de la mobilité sont supportées par un ensemble de pratiques et discours sociaux, dont la profession d'ingénierie. Les normes professionnelles rigides de la profession semblent être une des causes de l'inertie, selon les personnes rencontrées en entretien. Ainsi, le pouvoir et le statu quo prennent racine dans certaines normes et épistémologies

professionnelles, qui sont imbriquées dans des institutions et des matérialités (Hommels, 2008).

La gouvernance multiniveau et la prépondérance de la mobilité autoroutière

La gouvernance multiniveau pose des défis pour les acteur·ices locaux. Il semble que l'inertie matérielle de l'échangeur Saint-Pierre soit contrainte par celle-ci puisque le pouvoir d'intervention est inégalement distribué, ce qui fait écho au concept d'injustice de mobilité (Sheller, 2018). La prépondérance d'une représentation de la mobilité dans la gouvernance multiniveau, celle autoroutière, est caractérisée par son poids politique et matériel : celle de l'institution et celle de la matérialité de l'infrastructure. Cette situation, qui donne plus de pouvoir au MTMD qu'aux autres groupes participants à cette gouvernance, bloque ces derniers dans leurs actions et leurs interventions à l'échelle du quartier.

La voirie est ainsi caractérisée par des milieux experts et professionnels issus de domaines techniques. Ces milieux ont des compétences et des pouvoirs importants sur le devenir de l'infrastructure. Lorsque d'autres expertises s'ajoutent dans le processus, elles peinent à exister puisque la planification en amont se fait en parallèle. Et la perspective qui prévaut sur toutes les autres est celle du MTMD puisque c'est celui-ci qui détient l'expertise technique de la voirie.

Il ne faut pas négliger les efforts qui ont été faits dans les dernières années afin d'inclure des équipes d'intégration urbaine dans les équipes du ministère. En pratique, cela ne semble pas si avérer puisque les entretiens révèlent les mêmes constats qu'à l'époque entourant les débats de Turcot, il y a plus de 10 ans. Les perspectives sociales et urbaines demeurent ainsi peu prises en compte et sont éclipsées par les dimensions techniques de l'infrastructure. La gouvernance multiniveau, par conséquent, peut cacher les inégalités de pouvoir entre les personnes impliquées dans cette gouvernance. Cette situation participe à l'inertie des infrastructures autoroutières dans le quartier Saint-Pierre.

Modifier ces rapports de force est possible et passe par la gouvernance multiniveau. Sur le long terme, il est possible que celle-ci offre plus de place aux autres représentations de mobilité et que ces dernières gagnent davantage d'importance dans les grands projets. Mais cela nécessite du temps, et force est de constater que cela nécessitera davantage de mécanisme de partage, de communication, de collaboration. Une pleine reconnaissance des autres perspectives et expériences de mobilité, celles dites subordonnées, sera aussi nécessaire.

Il a aussi été reconnu par les personnes rencontrées qu'il y a un manque de compréhension et de clarté concernant les interventions qui pourraient être menées aux abords de l'échangeur. Il semble trop complexe de comprendre qui a le droit d'intervenir et à quel endroit. La multitude d'acteurs et d'institutions présente dans le secteur rend la gouvernance complexe et participe également à l'inertie du secteur. Les entretiens illustrent comment la gouvernance multiniveau est utilisée pour justifier la complexité du secteur, alors que celle-ci pourrait pourtant permettre de faciliter les processus décisionnels et les interventions.

Dans le contexte de la gouvernance multiniveau, la mobilité propre à l'infrastructure autoroutière compte plusieurs représentations des discours, pratiques et infrastructures, dont une dominante et d'autres perspectives subordonnées. Alors que les acteur·ices locaux aimeraient davantage de répartition de l'espace pour apaiser le quartier, mais aussi pour désenclaver et verdir le secteur, cette représentation des infrastructures de mobilité semble difficile à intégrer lorsqu'il s'agit de grandes artères et d'espaces à proximité des entrées et sorties d'autoroutes. Cette situation crée des injustices de mobilité qui se reflètent autant dans l'acte de se déplacer que dans le processus décisionnel des politiques de mobilité (Sheller 2018). Les politiques de mobilité qui régissent les infrastructures autoroutières produisent alors les injustices et iniquités socioterritoriales.

L'opacité de la voirie

Les acteur·ices locaux font face à une impasse quand vient le temps de mettre en débat les autoroutes urbaines dans l'objectif de les adapter à leurs milieux d'insertion. Le fait que l'échangeur Saint-Pierre dépend principalement du MTMD fait en sorte que les secteurs des rues Saint-Jacques et Camille, adjacents à l'autoroute et à l'échangeur, sont identifiés comme prioritaires en termes d'intervention, par les groupes communautaires et par le programme QIR. Il semble cependant y avoir une absence de levier d'action pour intervenir puisque le domaine de l'autoroutier est opaque. Puisque ce sont les professionnel·les du MTMD qui détiennent le plus de pouvoir sur le devenir de l'infrastructure autoroutière, les acteur·ices locaux ont de la difficulté à agir selon leurs perspectives et leurs représentations de l'échangeur et de la mobilité, c'est-à-dire comme un milieu de vie à échelle humaine. La représentation du quartier et de la mobilité qui prévaut alors est celle d'une sortie d'autoroute et d'un réceptacle de transport autoroutier et de marchandises.

L'opacité réside dans les communications et les chantiers qu'entreprend le MTMD. Peu d'information est communiquée et les travaux semblent souvent se déclencher de façon

précipitée, selon les personnes rencontrées. Les organismes communautaires, par exemple, ont mentionné en entretien qu'ils ne savent que peu de chose du processus de réaménagement de l'échangeur Saint-Pierre et qu'ils ne sont que très peu consultés, alors que la population s'attend pourtant à ce qu'ils détiennent des informations concernant les travaux et les chantiers.

Stratégies autour du QIR

Comme nous l'avons vu, la ville est un objet malléable en constante transformation et qui évolue en réseau (Graham et Marvin 2001). Cependant, certaines composantes de la ville demeurent inertes et fixes, comme c'est le cas avec certaines autoroutes urbaines (Hommels 2008). Les autoroutes urbaines font partie d'un réseau autoroutier, ce dernier étant une composante technique du système sociotechnique de l'automobile. Ce système peut être responsable de plusieurs iniquités et inégalités sociales. En même temps, il est aussi un levier d'action et de transformation que nous détenons puisqu'il nous permet de redistribuer l'espace et les ressources dans une visée d'équité sociale et territoriale.

Nous nous intéressons à la transformation d'une infrastructure autoroutière en tant qu'objet social et technique qui évolue en réseau. Plus spécifiquement, nous nous intéressons aux groupes locaux et à leurs stratégies pour influencer les composantes techniques d'une infrastructure automobile.

Dans la revue de la littérature, les mobilisations sociales qui se sont opposées contre les projets autoroutiers en milieu urbain dans les années 60 et 70 soulevaient de vifs débats. Ces projets autoroutiers causaient dans certains cas des expropriations, voire l'élimination de certains quartiers ciblés comme pauvre et sans valeur (Poirier 2015). Depuis les années 2000, la Ville de Montréal est beaucoup moins clémence face aux infrastructures autoroutières urbaines. Les travaux de l'échangeur Turcot et ceux de la rue Notre-Dame Est (Sénécal et Harou 2005; Brière 2013) ont mené à la création de coalitions entre la ville, le milieu communautaire et expert, des groupes environnementaux et des groupes citoyens (Brière 2013).

Les municipalités et coalitions citoyennes locales peuvent ainsi jouer un rôle dans la transition sociotechnique de la mobilité et déstabiliser des systèmes sociotechniques (Bulkeley, Castán Broto et Maassen 2014), notamment celui de la mobilité (Barbosa Pinhate et al. 2020; Marletto et coll. 2016). Elles peuvent déclencher des transformations techniques des infrastructures, et

donc du système sociotechnique dominant de la mobilité, en portant des mobilisations locales et citoyennes dans l'objectif d'influencer durablement la requalification des infrastructures urbaines. Ces coalitions et mobilisations peuvent impacter le réseau des infrastructures, comme celui du domaine routier et autoroutier. Les municipalités ont par ailleurs de plus en plus d'intérêt à transformer les infrastructures de mobilité puisqu'il s'agit de stratégies de résilience face aux évènements climatiques et géopolitiques qui peuvent menacer la sécurité écologique et publique des services urbains (Ortar et Rérat 2024; Hodson et Marvin 2010; Castán Broto 2019).

Le réaménagement de l'échangeur Saint-Pierre pourrait s'inscrire dans une évolution temporelle et politique différente. Ceci sera intéressant à étudier au terme de ce grand chantier, mais il serait possible que certains apprentissages aient été davantage intégrés dans les mécanismes décisionnels du MTMD. Les personnes rencontrées en entretien, même si elles affirment pour la plupart que des difficultés persistent pour agir sur le domaine de la voirie, semblaient être d'avis que certaines préoccupations sociales et environnementales pouvaient avoir été entendues et intégrées dans les plans de l'échangeur Saint-Pierre. On constate alors que même si des contraintes demeurent pour les groupes locaux qui cherchent à apaiser les quartiers et à améliorer durablement les conditions de mobilité, des opportunités sont aussi présentes. Les groupes communautaires semblent en être conscients et utilisent en quelque sorte ces fenêtres d'opportunité afin d'y glisser leurs préoccupations sociales.

Ces opportunités et contraintes se déploient de plusieurs façons et seront détaillées plus bas. Elles ont été regroupées en trois catégories. Premièrement, le travail de mobilisation des populations et de visibilisation des expériences des collectivités locales effectué par le communautaire permet aux instances municipales une meilleure compréhension et intégration des iniquités sociales et territoriales dans les décisions. Deuxièmement, le fait que l'arrondissement de Lachine vit plusieurs processus de revitalisation urbaine semble être saisi comme une occasion par les groupes locaux de Saint-Pierre pour intervenir à l'échelle du quartier. Et finalement, le QIR semble aussi être mobilisé en tant que stratégie par les acteur·ices locaux, dans le but d'obtenir des gains et des mesures compensatoires face aux travaux de l'échangeur Saint-Pierre.

Le communautaire de Saint-Pierre et Lachine : milieux actifs et engagés face aux communautés menacées par le trafic

À Saint-Pierre et Lachine, les organismes communautaires sont particulièrement concernés par la sécurité urbaine et alimentaire et la participation des communautés locales défavorisées et marginalisées. Ils investissent des ressources pour mobiliser et intégrer le plus possible l'expérience des populations locales, là où cet aspect est moins pris en compte par d'autres instances politiques qui voient leur terrain d'intervention à plus grande échelle. À deux reprises, les organismes communautaires ont organisé des marches exploratoires à l'attention des professionnel·les du ministère dans l'objectif que ceux-ci puissent vivre l'expérience de la poussière, des îlots de chaleur urbains, de la dangerosité du secteur et des problèmes de pollution sonore et atmosphérique. Le GRAME, la RUI Saint-Pierre et ses comités citoyens ont aussi publié d'importants documents concernant la rue principale, la mobilité de quartier et le réaménagement de l'échangeur Saint-Pierre, en mettant à chaque fois de l'avant une vision systémique de l'infrastructure (GRAME, le CASUAL et CRUISP 2013; Revitalisation Saint-Pierre, Rioux et Isaac 2018; Revitalisation Saint-Pierre 2022; 2018).

Les organismes communautaires ont aussi exigé une redéfinition du cadre de la consultation publique proposée par le MTMD, en exigeant qu'une période de questions citoyennes soit à l'ordre du jour et en publicisant au maximum la consultation. Les personnes du communautaire ont mentionné qu'elles ont été mises au courant de l'existence de cette consultation à deux semaines de préavis par le MTMD. Elles ont entrepris alors du porte-à-porte dans tout le quartier pour informer la population et l'inviter à être présente.

Le milieu communautaire développe également une relation de confiance avec la population caribéenne de la rue Camille, une population stigmatisée et qui semble mal comprise par la Ville de Montréal, le SPVM et la population pierroise, comme cela a été détaillé au chapitre 5. Ce travail se fait sur le long terme et semble invisible pour les autres instances, mais il s'inscrit davantage dans la prévention plutôt que dans la réactivité et la répression. Ce travail devrait être davantage reconnu et soutenu puisqu'il est une clé importante que nous détenons pour une ville plus inclusive et juste. Aux tables du QIR cependant, cela ne semblait pas toujours évident de prendre en considération les voix des personnes marginalisées dans les projets.

Les organismes communautaires développent ainsi des stratégies de mobilisation et de défense des populations aux expériences variées, expériences qui se situent parfois très loin des réalités des professionnel·les qui interviennent sur les infrastructures. Le milieu communautaire connaît les communautés locales et agit dans l'objectif de développer des relations de confiance durable avec les populations les plus marginalisées de la ville, là où certaines institutions peuvent avoir brisé ce lien de confiance.

Le contexte des transitions et changements sociotechniques des infrastructures autoroutières ouvre ainsi une porte pour une ville plus juste et inclusive. Les organismes communautaires saisissent cette ouverture et l'utilisent comme stratégie afin de visibiliser les expériences des populations marginalisées afin que les perspectives de ces dernières soient prises en compte dans les projets urbains.

La transition sociotechnique à l'échelle d'un quartier : saisir les grandes transformations pour agir de manière systémique

Une autre stratégie des acteur·ices locaux réside dans le fait que de nombreux autres grands projets et processus de revitalisation urbaine ont lieu dans l'arrondissement et dans le quartier. En plus du programme QIR et de l'écoquartier Lachine-Est, plusieurs équipements de la ville sont mis à niveau à Saint-Pierre (bibliothèque, aréna, quai, parcs, etc.). L'ARTM mène aussi un processus de planification d'un réseau de transport structurant dans le Grand Sud-Ouest, un projet de transport collectif qui risque de transformer la mobilité et le paysage dans ce secteur de l'île de Montréal.

Ces grands chantiers, combinés aux petits projets, sont utilisés pour aller chercher des gains en termes de mobilité locale par les acteur·ices locaux, puisque le réaménagement de l'échangeur Saint-Pierre devrait tenir compte, dans une certaine mesure, des interventions et revendications portées et soutenues par le QIR et par les organismes communautaires. Ces grands chantiers devront prendre en compte les autres plus petits projets menés à l'échelle du quartier.

S'il peut sembler logique d'investir les ressources de manière coordonnée pour faire un projet qui intègre l'ensemble des préoccupations des parties prenantes, cette situation semble aussi participer à l'inertie du quartier et à la lenteur des processus de transformation urbaine.

Dans un contexte de transition socio-écologique, où les villes agissent sur le cadre bâti et les structures existantes pour être plus résilientes, il est intéressant de constater comment Saint-Pierre peut nous permettre de mieux comprendre la transformation sociotechnique des villes. Le quartier est un exemple frappant des enjeux qui peuvent toucher les villes : parc immobilier vétuste, populations marginalisées et exclues, enjeux de criminalisation des populations racisées qui prennent le dessus sur le contexte socioéconomique, fardeau du système automobile porté de manière disproportionnée par les populations locales, désert alimentaire, enclavement et manque d'accessibilité aux services. Les acteur·ices communautaires saisissent les opportunités des grands projets pour agir durablement et de manière systémique

sur les iniquités sociales et territoriales présentes dans le secteur. La transition sociotechnique de la ville est donc une occasion pour le communautaire afin d'agir sur les enjeux de justice et d'équité territoriale et sociale, afin que ceux-ci soient intégrés dans les grands chantiers.

Toutefois, ces processus sont longs en ce qui concerne les grandes artères et axes autoroutiers. Les acteur·ices locaux se retrouvent face à une volonté d'agir et des occasions pour coordonner les interventions des différentes instances. Des ressources sont disponibles pour investir dans les milieux locaux dans le contexte du QIR et aider les communautés à mieux affronter les vagues de chaleur accablante notamment, et à sécuriser les déplacements piétons. Ces interventions doivent toutefois être coordonnées avec les travaux de réaménagement de l'échangeur Saint-Pierre sous la responsabilité du MTMD et dont l'échéancier ne permet pas d'agir rapidement.

Ainsi, les organismes communautaires et instances locales saisissent pleinement les opportunités que représentent les grands projets qui s'annoncent dans l'arrondissement pour venir agir de manière ciblée et coordonnée dans le quartier et réduire les iniquités territoriales. Ces opportunités sont toutefois contraintes par la lenteur et l'opacité des processus décisionnels qui émanent du MTMD, responsable des grandes artères et de la voirie.

Le QIR, une occasion de comprendre autrement les populations vulnérables

En guise de rappel, le programme Quartiers inclusifs et résilients (QIR) est un projet pilote qui mise sur la convergence des ressources dans le but de revitaliser un quartier identifié pour ses iniquités territoriales. Le QIR est un programme de concertation entre les organismes locaux et communautaires, l'arrondissement et la ville de Montréal. Il vise à identifier les leviers d'action et opportunités de changement déjà en cours et à intervenir sur celles-ci de manière systémique et concertée. Le QIR se déploie dans trois quartiers ciblés, soit Sainte-Marie, le quartier Nord-Est dans Montréal-Nord et le quartier Saint-Pierre. Il remplace le programme de Revitalisation urbaine et intégrée (RUI), mis en place dans le début des années 2000. Le quartier Saint-Pierre a été choisi en raison des investissements présent à l'échelle de l'arrondissement. Les personnes rencontrées dans les entretiens n'ont pas caché le fait qu'elles espèrent que le QIR pourra permettre d'aller chercher des gains pour la population locale dans le cadre des travaux de réaménagement de l'échangeur Saint-Pierre.

On constate une tension quant aux solutions qui devraient être apportées au bloc de la rue Camille, adjacente à l'autoroute, entre les organismes communautaires et certaines personnes à la Ville de Montréal. Cette tension est due au fait que les représentations concernant le

secteur sont différentes et parfois opposées. Le secteur Camille est tantôt considéré comme un territoire dangereux, hostile et criminel, alors qu'à l'opposé, certains acteurs le comprennent plutôt comme un bloc d'habitations qui cumule plusieurs vulnérabilités sociales et qu'il faut agir de manière prioritaire sur celles-ci. Ces compréhensions différenciées peuvent affecter les échanges dans la mesure où les personnes qui mettent de l'avant une compréhension du secteur en termes d'enjeux criminels sont aussi celles qui représentent les instances avec le plus de pouvoir, de ressources et de reconnaissance.

Les populations locales dérangées par le bloc de la rue Camille font appel au SPVM afin que celui-ci surveille davantage le secteur. Une caméra a d'ailleurs été installée et filme le secteur Camille en permanence. Cette situation vient directement agir sur le travail entrepris par les organismes communautaires dans le but de développer une relation de confiance avec les populations du bloc Camille. Ces deux représentations du problème de la rue Camille créent donc deux solutions distinctes et contre-productives pour les organismes communautaires.

Il est nécessaire à notre avis de contester les réponses que la ville de Montréal propose d'apporter pour le bloc Camille. Ces solutions pourraient être différentes dans le cadre du programme QIR et être l'occasion d'expérimenter des projets novateurs. Le programme QIR est une démarche d'expérimentation, un projet-pilote qui vise à faire converger les ressources et ce dans une perspective d'inclusion. En ce sens, qu'est-ce qu'une intervention qui agit sur le sentiment de sécurité dans une perspective d'inclusion ? Cette question semble absente des sujets à l'ordre du jour du QIR, mais le contexte des discussions du QIR permet aux organismes communautaires d'aborder ces enjeux et de faire valoir des perspectives de justice sociale.

Le programme QIR pourrait être l'occasion d'expérimenter des démarches citoyennes et locales afin de lutter contre les discriminations et d'intégrer une pensée systémique face aux enjeux d'inégalités sociales. Par exemple, il a été noté qu'une intégration des *block parties* à la programmation culturelle de Saint-Pierre et une reconnaissance de ceux-ci comme faisant pleinement partie de l'identité pierroise contribuerait à lutter contre les discriminations et le faible sentiment de sécurité urbaine. L'art en tant que stratégie politique n'a pas été exploré dans le cadre de ce mémoire, mais il pourrait être une perspective à prendre en considération, dans ce contexte-ci. Ceci fait d'ailleurs partie des propositions du milieu communautaire de Saint-Pierre, soit de valoriser les *block parties* organisés par la communauté caribéenne. Les organismes communautaires font valoir la nécessité d'aborder les enjeux de discrimination collectivement, en amont des interventions et ce avec les principales personnes concernées,

celles qui sont ciblées par les services de sécurité municipaux et qui font l'objet d'une surveillance.

Les enjeux subis par certaines communautés vivant dans des secteurs stigmatisés, comme celui de la rue Camille, sont ainsi pris en considération par les acteur·ices locaux. Cependant, les solutions apportées peuvent créer des préjudices pour ces communautés. Les organismes communautaires apportent à ces tables une sensibilité et des perspectives de justice sociale. Le milieu communautaire a ainsi pu démontrer dans les discussions que les enjeux de mobilité dans le quartier Saint-Pierre sont liés aux vulnérabilités sociales, là où les autres acteur·ices locaux appréhendaient la mobilité de manière isolée aux autres facteurs sociaux.

Enfin, ces constats ne sont pas sans rappeler la notion d'*infrastructure humaine* (*people as infrastructure*) proposée par Simone (2004). Selon le chercheur, face à la précarité économique et une invisibilisation des expériences des communautés marginalisées par les autorités municipales, les relations humaines, les réseaux de solidarité et les réseaux informels peuvent se constituer à elles seules en une infrastructure humaine. Les infrastructures sociales (Latham et Layton 2019) et humaines permettent alors aux communautés prendre soin d'elle. Les infrastructures matérielles devraient pouvoir soutenir ces réseaux, afin de bâtir des communautés résilientes et fortes face aux crises sociales et environnementales.

En relation avec les concepts de transition sociotechnique et d'inertie matérielle, Simone permet d'illustrer les liens sociaux, les relations et les connexions humaines qui se constituent en tissu social. Les relations humaines et le tissu social d'une communauté sont alors compris en tant qu'*infrastructures*, là où les infrastructures physiques et services de l'État ne permettent pas de répondre aux besoins des communautés, tels que la mobilité, le transport, la sécurité alimentaire et urbaine. Ce concept permet d'explorer les relations et les interactions quotidiennes de la vie urbaine en tant qu'*infrastructure formelle*, au même titre que le sont les routes, par exemple.

Ce type de perspective est pour l'instant peu présente dans la littérature sur les transitions sociotechniques des infrastructures de transport. Toutefois, l'étude de cas de ce mémoire indique qu'il serait pertinent d'aller plus loin dans cette voie afin de mieux comprendre les contributions et perspectives des acteur·ices locaux.

CONCLUSION

Dans ses travaux, Sheller (2018) soutient que les infrastructures de mobilité sont des choix qui vont au-delà de la façon dont nous nous déplaçons. Elles concernent aussi notre utilisation du territoire, des ressources, et de l'énergie. Conséquemment, une plus large gamme d'acteurs que ceux associés aux expertises autoroutières devraient participer à la discussion et à la réflexion. Lorsque nous produisons et édifions des infrastructures autoroutières, ces choix entraînent des conséquences sur le territoire, sur notre consommation énergétique et sur la répartition des ressources.

Historiquement, les localisations des autoroutes qui traversent les villes ont été identifiées dans l'objectif de revitaliser des endroits identifiés comme étant sans valeur. Les pouvoirs publics cherchaient à éliminer ces quartiers, grâce notamment aux programmes de renouveau urbain. Ces choix politiques se sont faits avec peu d'égard pour le tissu urbain et social et pour les populations qui y habitaient. Il serait dommage que la requalification des infrastructures autoroutières ne serve pas ultimement à agir sur les inégalités et iniquités sociales et territoriales. Sans quoi, nous risquons d'exacerber celles-ci, dans un contexte où la crise climatique amplifie les vulnérabilités sociales. Ces vulnérabilités peuvent prendre racine dans nos politiques et nos choix de mobilité.

Ce mémoire présente comme principaux constats que les infrastructures autoroutières dans leurs mises en débat et leur requalification sont caractérisées par de l'inertie. Cette inertie prend différentes formes. Elle concerne l'opacité du domaine de la voirie, les normes professionnelles rigides de ceux qui gèrent la voirie et la gouvernance multiniveau qui complexifie la transformation sociotechnique d'une infrastructure autoroutière. Face à cette inertie, les milieux locaux et communautaires sont mobilisés. Ils entretiennent des liens de confiance avec les populations vulnérables qui résident aux abords des infrastructures et travaillent à visibiliser leurs expériences de mobilité. Ils saisissent des opportunités de dialogue afin d'investir ces espaces et de faire valoir les dimensions humaines et sociales des transitions sociotechniques des infrastructures urbaines.

Représenter la place des infrastructures autoroutières en contexte urbain nécessitera une discussion plus large qui intègre d'autres savoirs et perspectives de la mobilité et des quartiers : celles des personnes riveraines de ces infrastructures qui ont une expérience quotidienne de l'infrastructure; celles des organismes communautaires qui connaissent les milieux; et celles de l'ensemble des personnes qui habitent la ville. Se doter de mécanismes et d'outils pour redistribuer équitablement le pouvoir et les ressources permettrait de faciliter

le travail des groupes et organismes communautaires engagés en faveur de l'équité et de la justice.

Le communautaire pour des transformations d'infrastructures porteuses de justice sociale

Il apparaît de ce mémoire que les grands projets de transport et de mobilité portent des représentations multiples du territoire, de la mobilité et du quartier dans lesquels ils s'insèrent. L'opacité propre à la voirie et la multiplicité d'acteurs qui interviennent sur un même secteur participent à l'inertie des infrastructures autoroutières et limitent les possibilités d'interventions des groupes locaux. La transition socio-écologique dans le domaine des transports et infrastructures automobiles nécessite une meilleure compréhension des processus décisionnels et politiques derrière les grands projets d'infrastructures de transport.

Les initiatives locales et le milieu communautaire de Saint-Pierre et Lachine contribuent à développer une voix politique concertée et forte. Cette voix est importante à supporter dans le contexte du réaménagement de l'échangeur Saint-Pierre et des transformations sociotechniques de l'arrondissement. La mobilisation demeure difficile dans les milieux défavorisés comme le quartier Saint-Pierre étant donné les différents enjeux vécus par les populations qui s'y trouvent, pensons notamment aux frictions et discriminations sociales et raciales, aux injustices de mobilité, à la criminalisation des populations de Camille et à une forme de stigmatisation du territoire et des populations qui y vivent. Ces enjeux peuvent prendre le dessus dans les discussions portant sur les vulnérabilités et iniquités sociales. Supporter les organismes communautaires et leur offrir davantage d'espace dans les décisions et des ressources financières suffisantes et pérennes permettraient de porter la voix des populations qui vivent dans des quartiers défavorisés.

La représentation dominante de la mobilité automobile préconisée par le MTMD affecte les possibles interventions des autres groupes locaux, au détriment des personnes piétonnes, usagères des transports collectifs et riveraines des autoroutes. Cela pose des problèmes pour les groupes locaux qui travaillent à améliorer les conditions de vie des personnes résidentes du quartier. Ainsi, à la racine du questionnement concernant les transformations sociotechniques des infrastructures autoroutières, se posent les questions suivantes : *pour qui sont conçues les infrastructures de mobilité, qui a le plus de pouvoir dans les décisions, qui en profite et au détriment de qui ?*

Davantage de transparence et de répartition du pouvoir dans la reconversion de l'échangeur pourraient permettre de dépasser ces problèmes, de même que des discussions en amont qui intègre les préoccupations pour la mobilité, le verdissement, le logement, le transport collectif et l'accessibilité.

À l'heure actuelle, les organismes communautaires reconnaissent que les crises sociales se nourrissent mutuellement et que les changements climatiques ne viennent qu'amplifier ses problèmes sociaux. La transition sociotechnique de la ville peut être juste et porteuse de justice sociale dans une visée d'équité territoriale. Si davantage de mécanismes étaient mis en place afin de redistribuer adéquatement et équitablement les ressources et le pouvoir, les infrastructures autoroutières pourraient être mieux intégrées dans leurs milieux puisque les dimensions sociales seraient mieux prises en compte.

BIBLIOGRAPHIE

- Abello Colak, Abello Colak, Alexandra, Melanie Lombard, and Valeria Guarneros-Meza. 2023. 'Framing Urban Threats: A Socio-Spatial Analysis of Urban Securitisation in Latin America and the Caribbean'. *Urban Studies* 60 (14): 2741–62. <https://doi.org/10.1177/00420980231160948>.
- Adnany, El. 2015. 'Portrait Du Quartier Saint-Pierre Mars 2015'.
- Armony, Victor, Mariam Hassaoui, and Massimiliano Mulone. 2019. 'Les Interpellations Policières à La Lumière Des Identités Racisées Des Personnes Interpellées. Analyse Des Données Du Service de Police de La Ville de Montréal (SPVM) et Élaboration d'indicateurs de Suivi En Matière de Profilage Racial'. Montréal: Rapport final remis au SPVM.
- ARTM. 2020. 'Enquête Origine-Destination 2018. La Mobilité Des Personnes Dans La Région Métropolitaine de Montréal'. https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2020/06/document-mobilite_EOD_2018.pdf.
- Banville, Adrien. 2023. 'Dans l'ombre de La Ligne Bleue, Des Locataires Poussés Vers La Sortie'. *Le Devoir*, 2023. <https://www.ledevoir.com/societe/794207/crise-du-logement-dans-l-ombre-de-la-ligne-bleue-des-locataires-pousses-vers-la-sortie>.
- Barbosa Pinhate, Tarcisio, Roa Crease, Karen Fisher, Roger Baars, and Meg Parsons. 2020. 'A Crack in the Automobility Regime? Exploring the Transition of São Paulo to Sustainable Urban Mobility.' *Cities* 107 (October). <https://doi.org/10.1016/j.cities.2020.102914>.
- Barlow, David E., and Melissa Hickman Barlow. 1999. 'A Political Economy of Community Policing'. *Policing: An International Journal of Police Strategies & Management* 22 (4): 646–74. <https://doi.org/10.1108/13639519910299580>.
- Beaud, Stéphane, and Florence Weber. 2010. *Guide de l'enquête de Terrain*. Quatrième édition augmentée. Repères. Paris: La Découverte.
- Beaudet, Gérard. 2022. *Le Transport Collectif à l'épreuve de La Banlieue Du Grand Montréal*. Les Presses de l'Université Laval. <https://doi.org/10.2307/j.ctv25wxbxg>.
- Beaudet, Gérard, and Pauline Wolff. 2012. 'La circulation, la ville et l'urbanisme : de la technicisation des transports au concept de mobilité.' *Vertigo - la revue électronique en sciences de l'environnement*, no. Hors-série 11 (May). <https://doi.org/10.4000/vertigo.11703>.
- Beaulé, Michel. 2023. 'Fonds Des Réseaux de Transport Terrestre Bilan de l'évolution de 2010 à 2022'. Institut de recherche en économie contemporaine.

- Beaulieu, Karl. 2021. 'Jeunes Racisés - De La Stigmatisation à La Criminalisation', December.
- Belley, Serge, Fanny Tremblay-Racicot, and Louise Quesnel. 2019. 'Le rôle des acteurs politiques dans la mise en sens de l'action publique : le cas du transport urbain à Québec'. *Recherches sociographiques* 60 (3): 607–31. <https://doi.org/10.7202/1075152ar>.
- Bellot, Céline, and Marie-Ève Sylvestre. 2017. 'La judiciarisation de l'itinérance à Montréal : les dérives sécuritaires de la gestion pénale de la pauvreté'. *Revue générale de droit* 47 (July):11–44. <https://doi.org/10.7202/1040516ar>.
- Benali, Kenza. 2012. 'Le quartier centre-sud à montréal laboratoire expérimental de l'urbanisme du xxe et xxie siècles'. *Brazilian Geographical Journal: Geosciences and Humanities research medium* 3 (1): 11.
- Biagioni, Benedetta, Lorenzo Cecchi, Gennaro D'Amato, and Isabella Annesi-Maesano. 2023. 'Environmental Influences on Childhood Asthma: Climate Change'. *Pediatric Allergy and Immunology* 34 (5): e13961. <https://doi.org/10.1111/pai.13961>.
- Blais, Stéphane. 2023. 'Financement du transport collectif: l'automobiliste doit payer «sa juste part」'. *L'actualité*, 30 March 2023. <https://lactualite.com/actualites/financement-du-transport-collectif-lautomobiliste-doit-payer-sa-juste-part/>.
- Blumberg, Evelyn. 2004. 'En-Gendering Effective Planning: Spatial Mismatch, Low-Income Women, and Transportation Policy'. *Journal of the American Planning Association* 70 (3): 269–81. <https://doi.org/10.1080/01944360408976378>.
- Boehm, Steffen, and Matthew Paterson. 2006. *Against Automobility*. https://www.academia.edu/2022510/Against_Automobility.
- Boquet, Yves. 2017. 'The Renaissance of Tramways and Urban Redevelopment in France'. *Miscellanea Geographica* 21 (1): 5–18.
- Boucher, Maxime. 2021. 'Les épreuves performatives de la concertation de quartier : le cas de la Revitalisation urbaine intégrée du quartier Hochelaga'. Phd, Québec: Université du Québec, Institut national de la recherche scientifique. <https://espace.inrs.ca/id/eprint/11792/>.
- Braun, R.A., and M.P. Fraser. 2022. 'Extreme Heat Impacts on the Viability of Alternative Transportation for Reducing Ozone Pollution: A Case Study from Maricopa County, Arizona'. *Weather, Climate, and Society* 14 (3): 905–17. <https://doi.org/10.1175/WCAS-D-21-0158.1>.
- Braun, Robert, and Richard Randell. 2022. 'Towards Post-Automobility: Destituting Automobility'. *Applied Mobilities* 0 (0): 1–17. <https://doi.org/10.1080/23800127.2022.2071664>.

Brière, Laurence. 2013. 'L'exercice du jugement dans les débats publics expertisés : le cas de la reconstruction de l'échangeur Turcot à Montréal'. *Vertigo - la revue électronique en sciences de l'environnement*, no. Volume 13 Numéro 2 (October). <https://doi.org/10.4000/vertigo.14000>.

_____. 2016. 'Les dynamiques d'apprentissage collectif dans les débats publics sur des enjeux socioécologiques : le cas de la controverse sur la reconstruction de l'échangeur Turcot à Montréal'. UQAM.

Brinkman, Jeffrey, and Jeffrey Lin. 2022. 'The Costs and Benefits of Fixing Downtown Freeways', 6.

Browning, Christopher R., and Aubrey L. Jackson. 2013. 'The Social Ecology of Public Space: Active Streets and Violent Crime in Urban Neighborhoods'. *Criminology* 51 (4): 1009–43. <https://doi.org/10.1111/1745-9125.12026>.

Bulkeley, Harriet, Vanesa Castán Broto, and Anne Maassen. 2014. 'Low-Carbon Transitions and the Reconfiguration of Urban Infrastructure'. *Urban Studies* 51 (7): 1471–86. <https://doi.org/10.1177/0042098013500089>.

Buscemi, Davide. 2022. 'Autour de l'échangeur Saint-Pierre à Lachine, des déplacements à vélo dangereux et compliqués | Nouvelles d'Ici', 2022. <https://nouvellesdici.com/actu/echangeur-saint-pierre-lachine-velo-dangereux-transports-montreal/>.

Carrier, Mathieu. 2015. 'La distribution des polluants atmosphériques et du bruit provenant du transport routier dans les milieux résidentiels de l'île de Montréal: un cas d'équité environnementale'. Phd, Québec: Université du Québec, Institut national de la recherche scientifique. <https://espace.inrs.ca/id/eprint/3324/>.

Castán Broto, Vanesa. 2019. *Urban Energy Landscapes*. Cambridge: Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/9781108297868>.

CDEC, Corporation de développement économique communautaire Lasalle-Lachine. 2017. 'Lachine Est : vision d'une communauté - grandes lignes du plan directeur'. <https://concertactionlachine.com/index.php/enjeux/>.

Centraide du grand Montréal. 2022. 'Analyse Territoriale 2019-2020. Arrondissement de Lachine'. <https://www.centraide-mtl.org/wp-content/uploads/2021/01/Portrait-Montreal-Lachine-2019-2020.pdf>.

Centre des mémoires montréalaises. 2016. 'Entre deux mondes : vivre dans le Red Light'. *Encyclopédie du MEM* (blog). 13 January 2016. 152

<https://ville.montreal.qc.ca/memoiresdesmontrealais/entre-deux-mondes-vivre-dans-le-red-light>.

Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal. 2026. 'La Climatisation Des Ménages et La Vulnérabilité à La Chaleur Extrême à Montréal'. Direction régionale de Santé publique.

Centres de gestion des déplacements de la région métropolitaine. 2022. 'Mémoire Des CGD Métropolitains. Présenté à La Communauté Métropolitaine de Montréal'. https://cmm.qc.ca/pdf/Memoires-PMDE-2022-2031/CDE-2022-01-015_CGDMetro.pdf.

Charest, Frédérique. 2023. 'Combien Coûte Réellement Votre Voiture?' *Virage - Le Magazine En Ligne* (blog). 6 March 2023. <https://www.viragemagazine.com/combien-coute-reellement-votre-voiture/>.

CIMA+. 2017. 'Étude d'impact sur les déplacements – Secteur Lachine-Est'. http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P101/3.3_2017_etude_impacts_deplacements2.pdf.

CIRANO, HEC Montréal, Chaire Mobilité de Polytechnique Montréal, and Équiterre. 2021. 'Comprendre la hausse des camions légers au Canada afin de renverser la tendance | Équiterre'. https://www.equiterre.org/fr/ressources/rapportsynthese_camionslegers.

CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal., Karine Price, and Richard Massé. 2017. *Avis concernant les polluants le long des autoroutes et recommandations sur les usages aux abords du complexe Turcot*. 1 ressource en ligne (vii, 37 pages) : illustrations en couleur. vols. Montréal (Québec): Service Environnement urbain et saines habitudes de vie, Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de Montréal. <http://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/2976963>.

Cohen, Maurie J. 2012. 'The Future of Automobile Society: A Socio-Technical Transitions Perspective'. *Technology Analysis & Strategic Management* 24 (4): 377–90. <https://doi.org/10.1080/09537325.2012.663962>.

Conseil régional en environnement de Montréal. 2023. 'Le Livre Blanc Du Stationnement. 23 Propositions Pour Une Mobilité Efficace, Équitable et Écologique'.

Côté-Lussier, Carolyn. 2013. 'Narratives of Legitimacy: Police Expansionism and the Contest over Policing'. *Policing and Society* 23 (2): 183–203. <https://doi.org/10.1080/10439463.2012.671820>.

Cresswell, Tim. 2010. 'Towards a Politics of Mobility'. *Environment and Planning D: Society and Space* 28 (1): 17–31. <https://doi.org/10.1068/d11407>.

- Croteau, Olivier. 2019. 'Repenser l'échangeur Saint-Pierre'. *Journal Métro* (blog). 11 April 2019. <https://journalmetro.com/actualites/2306858/repenser-lechangeur-saint-pierre/>.
- Culver, Gregg. 2018. 'Death and the Car: On (Auto)Mobility, Violence, and Injustice'. *ACME: An International Journal for Critical Geographies* 17 (1): 144–70.
- D'Amours, Anne-Marie. 2023. 'Changements climatiques, chaleur accablante et « tempête parfaite » : les pratiques communautaires de soutien et de soin (care) aux populations vulnérables à la chaleur à Montréal en contexte d'austérité'. Masters, Québec: Université du Québec, Institut national de la recherche scientifique. <https://espace.inrs.ca/id/eprint/14211/>.
- Davide, Buscemi. 2022. 'Place 59 Saint-Pierre : un nouvel atout pour lutter contre l'insécurité alimentaire dans le nord-est de Lachine | Nouvelles d'Ici', 3 August 2022. <https://nouvellesdici.com/actu/place-59-saint-pierre-insecurite-alimentaire-revitalisation-nord-est-de-lachine-montreal/>.
- Deny, Coralie. 2007. 'Le Verdissement Montréalais : Pour Lutter Contre Les Îlots de Chaleur Urbains, Le Réchauffement Climatique et La Pollution Atmosphérique'. Montréal: Conseil régional de l'environnement de Montréal.
- Dodson, Jago. 2014. 'Suburbia under an Energy Transition: A Socio-Technical Perspective'. *Urban Studies* 51 (7): 1487–1505. <https://doi.org/10.1177/0042098013500083>.
- Douglas, Margaret J., Stephen J. Watkins, Dermot R. Gorman, and Martin Higgins. 2011. 'Are Cars the New Tobacco?' *Journal of Public Health* 33 (2): 160–69. <https://doi.org/10.1093/pubmed/fdr032>.
- Doyon, Frédérique. 2014. 'Le canal de Lachine parmi les plus belles pistes cyclables du monde?' *Le Devoir*, 14 April 2014. <https://www.ledevoir.com/opinion/blogues/le-blogue-urbain/405511/le-canal-de-lachine-parmi-les-plus-belles-pistes-cyclables-du-monde>.
- Dubé, Jean, Jean Mercier, and Emiliano Emiliano. 2021. *Comment survivre aux controverses sur le transport à Québec ?* Éditions du Septentrion. <https://banq.prenumerique.ca/resources/6149f0ce2357942f8168e154>.
- Dunlap, Alexander. 2023. 'The Structures of Conquest: Debating Extractivism(s), Infrastructures and Environmental Justice for Advancing Post-Development Pathways'. *International Development Policy | Revue Internationale de Politique de Développement*, May. <https://journals.openedition.org/poldev/5355>.
- Dupuy, Gabriel. 1999. *La dépendance automobile: symptômes, analyses, diagnostic, traitements*. Paris: Anthropos.

- . 2000. ‘La spirale de l’automobilisation’. *FLUX Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et Territoires* 16 (41): 69–70. <https://doi.org/10.3406/flux.2000.1334>.
- Edwards, Mickey, and Daniel Leonard. 2022. ‘Effects of Large Vehicles on Pedestrian and Pedalcyclist Injury Severity’. *Journal of Safety Research* 82 (September):275–82. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2022.06.005>.
- Filion, Pierre. 2015. ‘Suburban Inertia: The Entrenchment of Dispersed Suburbanism’. *International Journal of Urban and Regional Research* 39 (3): 633–40. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12198>.
- Filion, Pierre, and Anna Kramer. 2012. ‘Transformative Metropolitan Development Models in Large Canadian Urban Areas: The Predominance of Nodes’. *Urban Studies* 49 (10): 2237–64. <https://doi.org/10.1177/0042098011423565>.
- France-Mensah, Jojo, Chirag Kothari, William J. O’Brien, and Junfeng Jiao. 2019. ‘Integrating Social Equity in Highway Maintenance and Rehabilitation Programming: A Quantitative Approach’. *Sustainable Cities and Society* 48 (July):101526. <https://doi.org/10.1016/j.scs.2019.101526>.
- Fricker, Miranda. 2007. *Epistemic Injustice: Power and the Ethics of Knowing*. Clarendon Press.
- Gaudreau, Louis. 2020. *Le promoteur, la banque et le rentier: Fondements et évolution du logement capitaliste*. Lux Éditeur.
- Gauthier, Pierre, Jason Prince, and Jochen A. G. Jaeger. 2009. *Montréal at the Crossroads: Super Highways, the Turcot and the Environment*. Montréal: Black Rose Books.
- Geels, Frank W. 2002. ‘Technological Transitions as Evolutionary Reconfiguration Processes: A Multi-Level Perspective and a Case-Study’. *Research Policy*, NELSON + WINTER + 20, 31 (8): 1257–74. [https://doi.org/10.1016/S0048-7333\(02\)00062-8](https://doi.org/10.1016/S0048-7333(02)00062-8).
- Gehl, Jan. 2013. *Cities for People*. Island Press.
- Ginwright, Shawn, Julio Cammarota, and Pedro Noguera. 2005. ‘Youth, Social Justice, and Communities: Toward a Theory of Urban Youth Policy’. *Social Justice* 32 (3 (101)): 24–40.
- Gioielli, Robert. 2011. ““We Must Destroy You to Save You” Highway Construction and the City as a Modern Commons’. *Radical History Review* 2011 (109): 62–82. <https://doi.org/10.1215/01636545-2010-015>.

Gopakumar, Govind. 2020. 'Regime of Congestion: Technopolitics of Mobility and Inequality in Bengaluru, India'. *Science as Culture* 29 (3): 345–64. <https://doi.org/10.1080/09505431.2019.1705272>.

Gouvernement du Québec. 2020. 'Budget de dépenses 2020-2021 - Vol. 7 - Plan québécois des infrastructures 2020-2030' 7.

Graham, Stephen. 2015. 'Life Support: The Political Ecology of Urban Air'. *City* 19 (2–3): 192–215. <https://doi.org/10.1080/13604813.2015.1014710>.

Graham, Stephen, and Simon Marvin. 2001. *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*. London: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203452202>.

GRAME. 2017. 'Fluidité, Identité et Verdissement : Mettre Un Peu de Lumière Dans l'ombre de Turcot'. À l'Office de Consultation Publique de Montréal (OCPM) dans le cadre de la Consultation publique sur Plan de développement urbain, économique et social (PDUÉS). http://grame.org/2017-06-20_MemoireGRAME_OCPM_PDUESSudOuest.pdf.

GRAME, and Imagine Lachine-Est. 2020. 'Le Tramway Centre-Ville/Lachine/Dorval, Une Priorité Incontournable. Pourquoi Le Nouveau Tramway Doit Être Un Pillier d'un Véritable Plan Stratégique de Développement Des Transports Pour Le Grand Montréal'.

GRAME, le CASUAL, and CRUISP. 2013. 'L'enjeu piéton du Quartier Saint-Pierre : la question des échelles'. Mémoire déposé à la Commission sur les transports et les travaux publics.

Grandbois-Bernard, Estelle. 2023. 'Ray-Mont Logistiques : résister et fleurir dans Hochelaga'. *À bâbord ! Revue sociale et politique*, no. 94, 20–21.

Grengs, Joe. 2002. 'Community-Based Planning as a Source of Political Change: *The Transit Equity Movement of Los Angeles' Bus Riders Union*'. *Journal of the American Planning Association* 68 (2): 165–78. <https://doi.org/10.1080/01944360208976263>.

Henderson, Jason. 2009. 'The Spaces of Parking: Mapping the Politics of Mobility in San Francisco'. *Antipode* 41 (1): 70–91. <https://doi.org/10.1111/j.1467-8330.2008.00657.x>.

———. 2013. *Street Fight : The Politics of Mobility in San Francisco*. Amherst and Boston: University of Massachusetts Press. <https://muse.jhu.edu/book/22658/>.

High, Steven. 2022. *Deindustrializing Montreal. Entangled Histories of Race, Residence, and Class*. McGill-Queen's University Press. Montréal & Kingston.

Hodson, Mike, and Simon Marvin. 2010. 'Can Cities Shape Socio-Technical Transitions and How Would We Know If They Were?' *Research Policy* 39 (4): 477–85. <https://doi.org/10.1016/j.respol.2010.01.020>.

Hodson, Mike, Simon Marvin, Blake Robinson, and Mark Swilling. 2012. 'Reshaping Urban Infrastructure'. *Journal of Industrial Ecology* 16 (6): 789–800. <https://doi.org/10.1111/j.1530-9290.2012.00559.x>.

Hommels, Anique. 2008. *Unbuilding Cities: Obduracy in Urban Sociotechnical Change*. MIT Press.

Horta, Ana. 2020. 'Automobility and Oil Vulnerability'. *Nature and Culture* 15 (June):134–45. <https://doi.org/10.3167/nc.2020.150202>.

Hosseini, Keyvan, and Agnieszka Stefaniec. 2023. 'A Wolf in Sheep's Clothing: Exposing the Structural Violence of Private Electric Automobility'. *Energy Research & Social Science* 99 (May):103052. <https://doi.org/10.1016/j.erss.2023.103052>.

Houde, Maxime, Philippe Apparicio, and Anne-Marie Séguin. 2018. 'A Ride for Whom: Has Cycling Network Expansion Reduced Inequities in Accessibility in Montreal, Canada?' *Journal of Transport Geography* 68 (April):9–21. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2018.02.005>.

Huggonier, Jérémie. 2023. 'La Mobilisation Citoyenne Contre Le Projet de Troisième Lien Dans Le Quartier Saint-Roch à Québec : Vers Un Discours Critique Municipaliste ?' Université du Québec à Montréal.

Institut du Nouveau Monde. 2022. 'Montréal Sécuritaire Pour Les Jeunes : Dialogue Sur l'intervention En Prévention de La Violence. Rapport de Consultation'. https://inm.qc.ca/sites/inm.qc.ca/wp-content/uploads/2022/06/Montreal-securitaire-pour-les-jeunes_Rapport-final-INM.pdf.

Jacobs, Jane, Claire Parin, and Thierry Paquot. 2012. *Déclin et survie des grandes villes américaines*. Collection Eupalinos. Marseille: Éd. Parenthèses.

Juarez, Zully. 2020. 'The Movement Towards Mobility Justice in Los Angeles: Building a Framework Grounded in Popular Education & Community Knowledge'. <https://doi.org/10.17610/T6RW2M>.

Kingham, Simon, Jamie Pearce, and Peyman Zawar-Reza. 2007. 'Driven to Injustice? Environmental Justice and Vehicle Pollution in Christchurch, New Zealand'. *Transportation Research Part D: Transport and Environment* 12 (4): 254–63. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2007.02.004>.

Klinenberg, Eric. 2003. 'Heat Wave: A Social Autopsy of Disaster in Chicago'. *Bibliovault OAI Repository*, the University of Chicago Press, January. <https://doi.org/10.7208/chicago/9780226026718.001.0001>.

Labo Climat Montréal. 2020. 'Enjeux Du Réaménagement de Lachine-Est Pour l'action Climatique'. https://laboclimatmtl.inrs.ca/wp-content/uploads/2020/05/LaboClimat_RapportEnjeux_final.pdf.

Lachapelle, Ugo, Geneviève Boisjoly, and Pauline Vermesch. 2020. 'Réalisation d'un portrait des besoins et des habitudes de déplacements des personnes vivant en situation de précarité dans la région de Montréal'. Report. Polytechnique Montréal. <https://publications.polymtl.ca/5266/>.

Ladd, Brian. 2008. *Autophobia: Love and Hate in the Automotive Age*. University of Chicago Press.

Latham, Alan, and Jack Layton. 2019. 'Social Infrastructure and the Public Life of Cities: Studying Urban Sociality and Public Spaces'. *Geography Compass* 13 (7): e12444. <https://doi.org/10.1111/gec3.12444>.

Lefebvre-Ropars, Gabriel. 2021. 'Caractérisation du partage de la voirie à Montréal' Polytechnique Montréal (Notes de recherche): 15 pages.

Lévesque, Andrée. 1989. 'Éteindre le Red Light: Les réformateurs et la prostitution à Montréal entre 1865 et 1925'. *Urban History Review* 17 (3): 191–201. <https://doi.org/10.7202/1017631ar>.

Linden, Chantal Smedbol et Pierrick Van Der. 2021. 'Échangeur Saint-Pierre: Infrastructures inadaptées et collisions évitables'. *La Presse*, 10 November 2021, sec. Opinions. <https://www.lapresse.ca/debats/opinions/2021-11-10/echangeur-saint-pierre/infrastructures-inadaptees-et-collisions-evitables.php>.

Lippert, Randy K, and David Murakami Wood. 2012. 'The New Urban Surveillance: Technology, Mobility, and Diversity in 21st Century Cities' *Surveillance and society*.

Long, Joshua, and Jennifer L Rice. 2019. 'From Sustainable Urbanism to Climate Urbanism'. *Urban Studies* 56 (5): 992–1008. <https://doi.org/10.1177/0042098018770846>.

Lopes, Abby Mellick, Stephen Healy, Emma Power, Louise Crabtree, and Katherine Gibson. 2018. 'Infrastructures of Care: Opening up "Home" as Commons in a Hot City'. *Human Ecology Review* 24 (2): 41–60. <https://doi.org/10.2307/26785905>.

Lortie, André. 2004. *The 60s: Montréal Thinks Big*. Montréal: Canadian Centre for Architecture. <https://cca-bookstore.com/products/the-60s-montreal-thinks-big>.

Lucas, Karen. 2012. 'Transport and Social Exclusion: Where Are We Now?' *Transport Policy* 20:105–13.

Lugo, Adonia E. 2018. *Bicycle/Race: Transportation, Culture, & Resistance*. Microcosm Publishing.

<https://books.google.fr/books?hl=fr&lr=&id=TfjnDwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PT7&dq=Bicycle/Race:+Transportation,+Culture,+Resistance&ots=RwvSaVkQV9&sig=3gM3TrqHqqpwU40NAZBWZIGwg>.

Manaugh, Kevin, and Ahmed El-Geneidy. 2012. 'Who Benefits from New Transportation Infrastructure? Using Accessibility Measures to Evaluate Social Equity in Transit Provision'. *Accessibility Analysis and Transport Planning: Challenges for Europe and North America*, January. <https://doi.org/10.4337/9781781000106.00021>.

Marletto, Gerardo. 2014. 'Car and the City: Socio-Technical Transition Pathways to 2030'. *Technological Forecasting and Social Change* 87 (September):164–78. <https://doi.org/10.1016/j.techfore.2013.12.013>.

Marletto, Gerardo, Simone Franceschini, Chiara Ortolani, and Cécile Sillig. 2016. 'Multilevel Scenarios of Urban Mobility'. In *Mapping Sustainability Transitions: Networks of Innovators, Techno-Economic Competences and Political Discourses*, edited by Gerardo Marletto, Simone Franceschini, Chiara Ortolani, and Cécile Sillig, 39–53. SpringerBriefs in Business. Cham: Springer International Publishing. https://doi.org/10.1007/978-3-319-42274-9_4.

Martel, Éric. 2024. 'Sécurisation de l'échangeur Saint-Pierre: « Je ne peux pas concevoir que rien n'a été fait »'. *La Presse*, 15 October 2024, sec. Grand Montréal. <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2024-10-15/securisation-de-l-echangeur-saint-pierre/je-ne-peux-pas-concevoir-que-rien-n-a-ete-fait.php>.

Ministère des Transports, dir. 2022. *Consultation Publique | Projet de Reconstruction de l'échangeur Saint-Pierre*. https://www.youtube.com/watch?v=_bWxM1PJ1eo.

Ministère des transports, de la mobilité durable et de l'électrification des transports. 2017. 'Échangeur Saint-Pierre. Rencontre Avec Les Organismes'. Power Point.

Ministère des Transports et de la Mobilité Durable. 2023. 'Information Sur Le Réseau Routier - Transports et Mobilité Durable Québec'. 2023. <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/projets-infrastructures/info-reseau-routier/Pages/information-sur-le-reseau-routier.aspx>.

Mohl, R.A. 2004. 'Stop the Road: Freeway Revolts in American Cities'. *Journal of Urban History* 30 (5): 674–706. <https://doi.org/10.1177/0096144204265180>.

Montréal, Ville de. 2023. 'Carte du réseau de camionnage'. 2023. <https://montreal.ca/services/carte-du-reseau-de-camionnage>.

Motte-Baumvol, Benjamin. 2007. 'La dépendance automobile pour l'accès des ménages aux services : Le cas de la grande couronne francilienne'. *Revue d'Économie Régionale & Urbaine* décembre (5): 897–919. <https://doi.org/10.3917/reru.075.0897>.

Nadeau, Alexandra, Geneviève Cloutier, Claire Poitras, and Alexander Aylett. 2019. 'Racines citoyennes : la communauté locale au cœur de la transition écologique'. *Canadian Journal of Urban Research*.

Nez, Héloïse. 2011a. 'Annexe 2 : Grille d'observation'. *Sociologie*, no. N°4, vol. 2 (December). <https://journals.openedition.org/sociologie/1133?lang=fr>.

———. 2011b. 'Nature et légitimités des savoirs citoyens dans l'urbanisme participatif. Annexe 2 : Grille d'observation'. *Sociologie*, no. N°4, vol. 2 (December). <https://journals.openedition.org/sociologie/1133>.

Ngo, N.S. 2019. 'Urban Bus Ridership, Income, and Extreme Weather Events'. *Transportation Research Part D: Transport and Environment* 77:464–75. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2019.03.009>.

Nikolaeva, Anna, Peter Adey, Tim Cresswell, Jane Yeonjae Lee, Andre Nóvoa, and Cristina Temenos. 2019. 'Commoning Mobility: Towards a New Politics of Mobility Transitions'. *Transactions of the Institute of British Geographers* 44 (2): 346–60. <https://doi.org/10.1111/tran.12287>.

Nixon, Denver V., and Tim Schwanen. 2018. 'Emergent and Integrated Justice: Lessons from Community Initiatives to Improve Infrastructures for Walking and Cycling'. In *Mobilities, Mobility Justice and Social Justice*. Routledge.

Norton, Peter D. 2008. *Fighting Traffic. The Dawn of the Motor Age in the American City*. The MIT Press.

Organisation Mondiale de la Santé. 2022. 'Promoting Walking and Cycling'. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe. <https://www.who.int/activities/promoting-walking-and-cycling>.

———. 2023. 'Road Traffic Injuries'. 2023. <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>.

Ouellette-Vézina, Henri. 2022. ‘« Intersection atroce »: Un vélo fantôme installé tout près de l’échangeur Saint-Pierre’. *La Presse*, 23 May 2022, sec. Grand Montréal. <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2022-05-23/intersection-atroce/un-velo-fantome-installe-tout-pres-de-l-echangeur-saint-pierre.php>.

Paillé, Pierre, and Alex Mucchielli. 2021. ‘Chapitre 12. L’analyse thématique’. In *L’analyse qualitative en sciences humaines et sociales*, 5e éd.:269–357. Collection U. Paris: Armand Colin. <https://www.cairn.info/l-analyse-qualitative-en-sciences-humaines--9782200624019-p-269.htm>.

Pelletier, Anne, Sophie Paquin, and Maude Beausoleil. 2011. ‘L’audit de Potentiel Piétonnier de La RUI Saint-Pierre. Pour Un Quartier Qui Marche’. Montréal: Direction de santé publique Agence de la santé et des services sociaux de Montréal.

Pereira, Rafael H. M., Tim Schwanen, and David Banister. 2017. ‘Distributive Justice and Equity in Transportation’. *Transport Reviews* 37 (2): 170–91. <https://doi.org/10.1080/01441647.2016.1257660>.

Poirier, Valérie. 2015. ‘« L’autoroute est-ouest, c’est pas le progrès ! » : environnement et mobilisation citoyenne en opposition au projet d’autoroute est-ouest à Montréal en 1971’. *Bulletin d’histoire politique* 23 (2): 66–91. <https://doi.org/10.7202/1028884ar>.

———. 2020. ‘Expertise, Local Knowledge, and the Construction of the Automobile as an Environmental Risk in Montreal, 1960s–70s’. *Canadian Historical Review* 101 (3): 397–423. <https://doi.org/10.3138/chr-2018-0102>.

Poitras, Claire. 2011. ‘A City on the Move. The Surprising Consequences of Highways’. In *Metropolitain Nature. Environnemental Histories of Montreal*. University of Pittsburg Press.

Poulin, Étienne, Sophie L. Van Neste, Charlotte Gagnon-Lewis, Anne-Marie D’amours, and Catherine Fournier. 2021. ‘Action Communautaire et Adaptation Aux Changements Climatiques : La Participation Des Organismes de Lachine à La Résilience Aux Journées de Chaleur Accablante’. Montréal.

Pretty, Penelope. 2024. ‘Le tramway : 5 raisons de tomber en amour avec ce moyen de transport’. *Le GRAME* (blog). 2 October 2024. <https://grame.org/blogue/le-tramway-5-raisons-de-tomber-en-amour-avec-ce-moyen-de-transport/>.

Ranganathan, Malini, and Eve Bratman. 2021. ‘From Urban Resilience to Abolitionist Climate Justice in Washington, DC’. *Antipode* 53 (1): 115–37. <https://doi.org/10.1111/anti.12555>.

Revitalisation Saint-Pierre. 2018. ‘Profiter du futur échangeur Saint-Pierre pour repenser le quartier Saint-Pierre et ses environs’. Montréal.

<https://www.revitalisationsaintpierre.ca/Recommandations-PropositionsEchangeurSaintPierre.pdf>.

_____. 2022. 'Le Commerce de La Rue Saint-Jacques.(Quartier Saint-Pierre). Diagnostic, Enjeux et Propositions'. <https://www.revitalisationsaintpierre.ca/wp-content/uploads/2020/12/Etude-commerciale-rue-Saint-Jacques-version-finale-copie.pdf>.

Revitalisation Saint-Pierre, Christophe Rioux, and Boulou Isaac. 2018. 'Mémoire : Enjeux et Problématiques Du Développement Durable à Saint-Pierre'.

Ribot, Jesse. 2013. 'Vulnerability Does Not Just Fall from the Sky: Toward Multi-Scale pro-Poor Climate Policy'. *Handbook on Climate Change and Human Security*, 164–99.

Rice, Jennifer L., Daniel Aldana Cohen, Joshua Long, and Jason R. Jurjevich. 2020. 'Contradictions of the Climate-Friendly City: New Perspectives on Eco-Gentrification and Housing Justice'. *International Journal of Urban and Regional Research* 44 (1): 145–65. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12740>.

Roy-Baillargeon, Olivier. 2017. 'Le TOD Contre La Ville Durable? Utiliser Le Transport Collectif Pour Perpétuer Le Suburbanisme Dispersé Dans Le Grand Montréal'. *Environnement Urbain/Urban Environment*, no. Volume 12. <https://journals.openedition.org/eue/1876>.

RUI Saint-Pierre. 2022. 'Projects en cours – Revitalisation Saint-Pierre'. 2022. <https://www.revitalisationsaintpierre.ca/securite-alimentaire-2/projects-en-cours/>.

Rutland, Ted, and Le comité opérations droits devant du RAPSIM. 2023. 'Innovation Ou Extension de La Répression ? Perspectives Des Intervent-Es Sur Les Escouades Mixtes à Montréal'. Montréal.

Safransky, Sara. 2014. 'Greening the Urban Frontier: Race, Property, and Resettlement in Detroit'. *Geoforum* 56 (September):237–48. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2014.06.003>.

_____. 2018. 'Land Justice as a Historical Diagnostic: Thinking with Detroit'. *Annals of the American Association of Geographers* 108 (2): 499–512. <https://doi.org/10.1080/24694452.2017.1385380>.

Sagaris, L. 2014. 'Citizens' Anti-Highway Revolt in Post-Pinochet Chile: Catalyzing Innovation in Transport Planning'. *Planning Practice and Research* 29 (3): 268–86. <https://doi.org/10.1080/02697459.2014.929840>.

Samson, Fanny. 2010. 'Mise En Service de La Gare Du Canal à Lachine', 2010, sec. Radio-Canada. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1011230/gare-du-canal-lachine-ligne-candiac-amt-mise-service-congestion-echangeur-turcot>.

- Sanikopoulos, Audrey. 2023. 'Autoroute 19: Le Maire de Bois-Dés-Filion Craint de Voir Sa Ville Défigurée'. *Le Journal de Montréal*, 30 March 2023. <https://www.journaldemontreal.com/2023/03/30/autoroute-19-le-maire-de-bois-des-filion-craint-de-voir-sa-ville-defiguree>.
- Savitzky, Satya, and Julie Cidell. 2023. 'Whose Streets? Roadway Protests and Weaponised Automobility'. *Antipode* n/a (n/a). <https://doi.org/10.1111/anti.12818>.
- Scanu, Emiliano. 2014. 'La construction sociale de la mobilité durable urbaine : les discours sur les enjeux du transport dans la ville de Québec'. *Recherches sociographiques* 55 (2): 333–62. <https://doi.org/10.7202/1026695ar>.
- Schepper, Bertrand. 2022. 'Trois outils fiscaux pour une mobilité plus durable au Québec'. Montréal: Institut de recherche et d'informations socioéconomiques. <https://iris-recherche.qc.ca/publications/outils-fiscaux-mobilite-durable/>.
- Sébastien Lord, Paula Negron-Poblete, and Torres. 2015. *Mobilité et Exclusion, Quelles Relations?* Mobilité et exclusion, quelles relations? | Presses de l'Université Laval: Université Laval. <https://www.pulaval.com/livres/mobilite-et-exclusion-quelles-relations>.
- Sénécal, Gilles, and Jonathan Harou. 2005. 'Le réseau, le sujet et l'autoroute : la planification urbaine en situation de proximité conflictuelle'. *Cahiers de géographie du Québec* 49 (138): 343–62. <https://doi.org/10.7202/012561ar>.
- Service de police de la Ville de Montréal (SPVM). 2023. 'Caméras de Sécurité Urbaine'. 2023. <https://spvm.qc.ca/fr/Fiches/Details/Cameras-de-securite-urbaine>.
- Service de police de la ville de Montréal (SPVM). 2023. 'Profil de La Criminalité. Poste de Quartier 08, Lachine, Saint-Pierre.'
- Seyfang, Gill, and Adrian Smith. 2007. 'Grassroots Innovations for Sustainable Development: Towards a New Research and Policy Agenda'. *Environmental Politics* 16 (4): 584–603. <https://doi.org/10.1080/09644010701419121>.
- Sheller, Mimi. 2015. 'Racialized Mobility Transitions in Philadelphia: Connecting Urban Sustainability and Transport Justice'. *City & Society* 27 (1): 70–91. <https://doi.org/10.1111/ciso.12049>.
- . 2018. *Mobility Justice: The Politics of Movement in an Age of Extremes*. Verso Books.
- . 2023. 'Mobility Justice after Climate Coloniality: Mobile Commoning as a Relational Ethics of Care'. *Australian Geographer* 0 (0): 1–15. <https://doi.org/10.1080/00049182.2023.2178247>.

Sheller, Mimi, and John Urry. 2000. 'The City and the Car'. *International Journal of Urban and Regional Research* 24 (4): 737–57. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.00276>.

Simone, AbdouMaliq. 2004. 'People as Infrastructure: Intersecting Fragments in Johannesburg'. *Public Culture*. 16(3): 407–429

Simpson, Michael. 2022. 'Fossil Urbanism: Fossil Fuel Flows, Settler Colonial Circulations, and the Production of Carbon Cities'. *Urban Geography* 43 (1): 101–22. <https://doi.org/10.1080/02723638.2020.1840206>.

Soliz, Aryana. 2021. 'Creating Sustainable Cities through Cycling Infrastructure? Learning from Insurgent Mobilities'. *Sustainability* 13 (16): 8680.

Sous les pavés. 2019. 'Sous les pavés - École Martin-Bélanger (Lachine)'. Phare. 2019. <https://www.phareclimat.com/>.

Tanguay, Sébastien, and Zacharie Goudreault,. 2023. 'Le symbole de la voiture confronté à la réalité du transport en commun'. *Le Devoir*, 17 November 2023. <https://www.ledevoir.com/societe/802166/mobilite-symbole-voiture-confronte-realite-transport-commun>.

Thompson, J. Phillip. 2015. 'Broken Policing: The Origins of the "Broken Windows" Policy'. *New Labor Forum* 24 (2): 42–47. <https://doi.org/10.1177/1095796015579993>.

Van Neste, Sophie L. 2014. 'Place-Framing by Coalitions for Car Alternatives : A Comparison of Montréal and Rotterdam The Hague Metropolitan Areas.' Phd, Québec: Université du Québec, Institut national de la recherche scientifique. <https://espace.inrs.ca/id/eprint/2649/>.

Van Neste, Sophie L. and Deborah G. Martin. 2018. 'Place-framing against Automobility in Montreal'. *Transactions - Institute of British Geographers* 43 (1): 47–60. <https://doi.org/10.1111/tran.12198>.

Van Neste, Sophie L., and Jean-Philippe Royer. 2022. 'Contested Densification: Sustainability, Place and Expectations at the Urban Fringe'. *Frontiers in Sustainable Cities* 4 (November). <https://doi.org/10.3389/frsc.2022.975130>.

Verlinghieri, Ersilia, Elisabetta Vitale Brovarone, and Luca Staricco. 2024. 'The Conflictual Governance of Street Experiments, between Austerity and Post-Politics'. *Urban Studies* 61 (5): 878–99. <https://doi.org/10.1177/00420980231193860>.

victoriamichaud. 2016. 'Le quartier Saint-Pierre perdra bientôt sa caisse populaire'. *Journal Métro* (blog). 20 October 2016. <https://journalmetro.com/local/lachine/1038703/le-quartier-saint-pierre-perdra-bientot-sa-caisse-populaire/>.

Ville de Montréal. 2008. 'Analyse et potentiel de mise en valeur du patrimoine du secteur industriel Est de Lachine'.
http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P101/3.4_2008_analyse_patrimoniale.pdf.

_____. 2017. 'Projet Majeur de l'échangeur Saint-Pierre. Lignes Directrices Municipales'.

_____. 2021. 'L'écoquartier Lachine-Est | Programme Particulier d'Urbanisme'.
<https://www.realisonsmtl.ca/ecoquartierlachineest>.

Ville de Montréal - Portail officiel - Détail du communiqué. 2021. 'Le tramway pour transformer et revitaliser Lachine à échelle humaine'. Web page. Ville de Montréal. 2021.
https://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=5798,42657625&_dad=portal&_schema=PORTAL&id=33278.

Virilio, Paul, and Sylvère Lotringer. 2008. *Pure War*. Semiotext(E).

Voelkel, Jackson, Dana Hellman, Ryu Sakuma, and Vivek Shandas. 2018. 'Assessing Vulnerability to Urban Heat: A Study of Disproportionate Heat Exposure and Access to Refuge by Socio-Demographic Status in Portland, Oregon'. *International Journal of Environmental Research and Public Health* 15 (4): 640. <https://doi.org/10.3390/ijerph15040640>.

Walks, Alan. 2015. 'Stopping the "War on the Car": Neoliberalism, Fordism, and the Politics of Automobility in Toronto'. *Mobilities* 10 (3): 402–22.
<https://doi.org/10.1080/17450101.2014.880563>.

Wolford, Alexandre. 2015. 'Le choix du tout-à-l'automobile à Montréal (1953-1967): un contexte propice à l'aménagement de l'échangeur Turcot'. Montréal: Université de Montréal.
https://papyrus.bib.umontreal.ca/xmlui/bitstream/handle/1866/12564/Wolford_Alexandre_2015_memoire.pdf.

Yin, Robert K. 2009. *Case Study Research: Design and Methods*. Vol. 5. sage.
https://books.google.fr/books?hl=fr&lr=&id=FzawlAdilHkC&oi=fnd&pg=PR1&dq=case+study+research+design+and+methods+fourth+edition&ots=l-1W4ciY-r&sig=r_sar763AklaZ6vkXd1SEjW13m4.

A., Lombard, M., & Guarneros-Meza, V. (2023). Framing urban threats : A socio-spatial analysis of urban securitisation in Latin America and the Caribbean. *Urban Studies*, 60(14), 2741-2762. <https://doi.org/10.1177/00420980231160948>

Abram, S., Atkins, E., Dietzel, A., Jenkins, K., Kiamba, L., Kirshner, J., Kreienkamp, J., Parkhill, K., Pegram, T., & Santos Ayllón, L. M. (2022). Just Transition : A whole-systems approach to

decarbonisation. Climate Policy, 22(8), 1033-1049.
<https://doi.org/10.1080/14693062.2022.2108365>

Adnany, E. (2015). Portrait du quartier Saint-Pierre Mars 2015.

Armony, V., Hassaoui, M., & Mulone, M. (2019). Les interpellations policières à la lumière des identités racisées des personnes interpellées. Analyse des données du Service de Police de la Ville de Montréal (SPVM) et élaboration d'indicateurs de suivi en matière de profilage racial. Rapport final remis au SPVM.

ARTM. (2020). Enquête Origine-Destination 2018. La mobilité des personnes dans la région métropolitaine de Montréal. https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2020/06/document-mobilite_EOD_2018.pdf

Barbosa Pinhate, T., Crease, R., Fisher, K., Baars, R., & Parsons, M. (2020). A Crack in the Automobility Regime? Exploring the transition of São Paulo to sustainable urban mobility. Cities, 107. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2020.102914>

Barrieau, P. (2019). L'évolution des trains de banlieue montréalais : 170 ans de service (1847-2017). Université du Québec à Montréal.

Beaudet, G. (2022). Le transport collectif à l'épreuve de la banlieue du grand Montréal. Les Presses de l'Université Laval. <https://doi.org/10.2307/j.ctv25wxbxg>

Beaulé, M. (2023). Fonds des réseaux de transport terrestre Bilan de l'évolution de 2010 à 2022. Institut de recherche en économie contemporaine.

Bee, B. A., Rice, J., & Trauger, A. (2015). A Feminist Approach to Climate Change Governance: Everyday and Intimate Politics. Geography Compass, 9(6), 339-350. <https://doi.org/10.1111/gec3.12218>

Benali, K. (2012). Le quartier centre-sud à montréal laboratoire expérimental de l'urbanisme du xx^e et xxⁱ siècles. Brazilian Geographical Journal: Geosciences and Humanities research medium, 3(1), 11.

Biagioli, B., Cecchi, L., D'Amato, G., & Annesi-Maesano, I. (2023). Environmental influences on childhood asthma : Climate change. Pediatric Allergy and Immunology, 34(5), e13961. <https://doi.org/10.1111/pai.13961>

Bigo, A. (2020). Les transports face au défi de la transition énergétique. Explorations entre passé et avenir, technologie et sobriété, accélération et ralentissement. [Phdthesis, Institut Polytechnique de Paris]. <https://theses.hal.science/tel-03082127>

Blais, S. (2023, mars 30). Financement du transport collectif : L'automobiliste doit payer «sa juste part». L'actualité. <https://lactualite.com/actualites/financement-du-transport-collectif-lautomobiliste-doit-payer-sa-juste-part/>

Blumenberg, E. (2004). En-gendering Effective Planning : Spatial Mismatch, Low-Income Women, and Transportation Policy. *Journal of the American Planning Association*, 70(3), 269-281. <https://doi.org/10.1080/01944360408976378>

Boquet, Y. (2017). The renaissance of tramways and urban redevelopment in France. *Miscellanea Geographica*, 21(1), 5-18.

Braun, R. A., & Fraser, M. P. (2022). Extreme Heat Impacts on the Viability of Alternative Transportation for Reducing Ozone Pollution : A Case Study from Maricopa County, Arizona. *Weather, Climate, and Society*, 14(3), 905-917. Scopus. <https://doi.org/10.1175/WCAS-D-21-0158.1>

Braun, R., & Randell, R. (2022). The vermin of the street : The politics of violence and the nomos of automobility. *Mobilities*, 17(1), 53-68. <https://doi.org/10.1080/17450101.2021.1981118>

Browning, C. R., & Jackson, A. L. (2013). The Social Ecology of Public Space : Active Streets and Violent Crime in Urban Neighborhoods. *Criminology*, 51(4), 1009-1043. <https://doi.org/10.1111/1745-9125.12026>

Carlier, D. (2015). Généalogie de l'efficacité ressentie : étude de l'évolution du rapport gestionnaire à l'efficacité dans le métro de Montréal, 1966-2014. Mémoire. Québec, Université du Québec, Institut national de la recherche scientifique, Maîtrise en études urbaines, 285 p.

Carmichael, J. T., & Kent, S. L. (2015). Structural Determinants of Municipal Police Force Size in Large Cities Across Canada : Assessing the Applicability of Ethnic Threat Theories in the Canadian Context. *International Criminal Justice Review*, 25(3), 263-280. <https://doi.org/10.1177/1057567715586833>

Carrier, M. (2015). La distribution des polluants atmosphériques et du bruit provenant du transport routier dans les milieux résidentiels de l'île de Montréal : Un cas d'équité

environnementale [Phd, Université du Québec, Institut national de la recherche scientifique].
<https://espace.inrs.ca/id/eprint/3324/>

Cass, N., & Manderscheid, K. (2018). The autonomobility system : Mobility justice and freedom under sustainability. In *Mobilities, Mobility Justice and Social Justice*. Routledge.

Castán Broto, V. (2019). *Urban Energy Landscapes*. Cambridge University Press.
<https://doi.org/10.1017/9781108297868>

Cayla, D. (2021). *Populism and Neoliberalism*. Taylor & Francis Group.
<https://www.taylorfrancis.com/books/mono/10.4324/9780367855598/populism-neoliberalism-david-cayla>

CDEC, C. de développement économique communautaire L.-L. (2017). Lachine Est : Vision d'une communauté—Grandes lignes du plan directeur (p. 131).
<https://concertactionlachine.com/index.php/enjeux/>

Centre des mémoires montréalaises. (2016, janvier 13). Entre deux mondes : Vivre dans le Red Light. Encyclopédie du MEM. <https://ville.montreal.qc.ca/memoiresdesmontrealais/entre-deux-mondes-vivre-dans-le-red-light>

Centres de gestion des déplacements de la région métropolitaine, Voyagez Futé, & CGD EML. (2022). Mémoire des CGD Métropolitains. Présenté à la Communauté métropolitaine de Montréal.
https://cmm.qc.ca/pdf/Memoires-PMDE-2022-2031/CDE-2022-01-015_CGDMetro.pdf

Chakraborty, T., Hsu, A., Manya, D., & Sheriff, G. (2019). Disproportionately higher exposure to urban heat in lower-income neighborhoods : A multi-city perspective. *Environmental Research Letters*, 14(10), 105003. <https://doi.org/10.1088/1748-9326/ab3b99>

Charest, F. (2023, mars 6). Combien coûte réellement votre voiture? Virage - Le magazine en ligne. <https://www.viragemagazine.com/combien-coute-reellement-votre-voiture/>

Chiotti, Q. (2016). Planning for extreme weather and climate change : Advancing resiliency and adaptation across metrolinx. Transp. Assoc. Canada Conf. Exhib., TAC. 2016 Transportation Association of Canada's Conference and Exhibition, TAC 2016. Scopus.
<https://www.scopus.com/inward/record.uri?eid=2-s2.0-85090538334&partnerID=40&md5=cb6d983a072d866146fc15ba85986481>

Choay, F. (1965). Urbanisme, utopies et réalités. Une a... (Éditions du Seuil).
<https://www.seuil.com/ouvrage/urbanisme-utopies-et-realites-une-anthologie-francoise-choay/9782020020091>

Chouinard, T., & Pilon-Larose, H. (2023, août 16). Moins de voitures au Québec : Fitzgibbon persiste et signe, Legault tempère. La Presse.
<https://www.lapresse.ca/actualites/politique/2023-08-16/moins-de-voitures-au-quebec/fitzgibbon-persiste-et-signe-legault-tempere.php>

CIMA+. (2017). Étude d'impact sur les déplacements – Secteur Lachine-Est.
http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P101/3.3_2017_etude_impacts_deplacements2.pdf

CIRANO, HEC Montréal, Chaire Mobilité de Polytechnique Montréal, & Équiterre. (2021). Comprendre la hausse des camions légers au Canada afin de renverser la tendance | Équiterre. https://www.equiterre.org/fr/ressources/rapportsynthese_camionslegers

CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal., Price, K., & Massé, R. (2017). Avis concernant les polluants le long des autoroutes et recommandations sur les usages aux abords du complexe Turcot (1-1 ressource en ligne (vii, 37 pages) : illustrations en couleur.). Service Environnement urbain et saines habitudes de vie, Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de Montréal. <http://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/2976963>

Cohen, M. J. (2012). The future of automobile society: A socio-technical transitions perspective. *Technology Analysis & Strategic Management*, 24(4), 377-390.
<https://doi.org/10.1080/09537325.2012.663962>

Conseil régional en environnement de Montréal. (2023). Le livre blanc du stationnement. 23 propositions pour une mobilité efficace, équitable et écologique.

CRE-Montréal. (s. d.). L'échangeur Saint-Pierre : Une frontière urbaine à reconfigurer. Consulté 7 décembre 2022, à l'adresse
<https://cremtl.org/publication/editoriaux/2017/lechangeur-saint-pierre-une-frontiere-urbaine-reconfigurer>

Cresswell, T. (2010). Towards a Politics of Mobility. *Environment and Planning D: Society and Space*, 28(1), 17-31. <https://doi.org/10.1068/d11407>

Croteau, O. (2019, avril 11). Repenser l'échangeur Saint-Pierre. Journal Métro. <https://journalmetro.com/actualites/2306858/repenser-lechangeur-saint-pierre/>

Culver, G. (2018). Death and the Car : On (Auto)Mobility, Violence, and Injustice. *ACME: An International Journal for Critical Geographies*, 17(1), Article 1.

D'amours, A.-M., Poulin, É., & L Van Neste, S. (2022). À la marge de l'adaptation aux changements climatiques : L'apport du milieu communautaire dans la réduction des vulnérabilités à la chaleur accablante | VRM - Villes Régions Monde. Ville Région Monde. <http://www.vrm.ca/a-la-marge-de-ladaptation-aux-changements-climatiques-lapport-du-milieu-communautaire-dans-la-reduction-des-vulnerabilites-a-la-chaleur-accablante/>

David, B. (2022, juillet 14). Des fleurs et de la couleur pour la rue Saint-Jacques dans Saint-Pierre à Lachine. <https://nouvellesdici.com/actu/promenade-verte-saint-jacques-a-lachine-des-fleurs-et-de-la-couleur-plutot-que-du-beton/>

Davide, B. (2022, août 3). Place 59 Saint-Pierre : Un nouvel atout pour lutter contre l'insécurité alimentaire dans le nord-est de Lachine | Nouvelles d'Ici. <https://nouvellesdici.com/actu/place-59-saint-pierre-insecurite-alimentaire-revitalisation-nord-est-de-lachine-montreal/>

Deny, C. (2007). Le verdissement montréalais : Pour lutter contre les îlots de chaleur urbains, le réchauffement climatique et la pollution atmosphérique (p. 82 p.). Conseil régional de l'environnement de Montréal.

Dodson, J. (2014). Suburbia under an Energy Transition : A Socio-technical Perspective. *Urban Studies*, 51(7), 1487-1505. <https://doi.org/10.1177/0042098013500083>

Douglas, M. J., Watkins, S. J., Gorman, D. R., & Higgins, M. (2011). Are cars the new tobacco? *Journal of Public Health*, 33(2), 160-169. <https://doi.org/10.1093/pubmed/fdr032>

Driscoll, P. A. (2014). Breaking Carbon Lock-In: Path Dependencies in Large-Scale Transportation Infrastructure Projects. *Planning Practice & Research*, 29(3), 317-330. <https://doi.org/10.1080/02697459.2014.929847>

Dunlap, A. (2023). The Structures of Conquest : Debating Extractivism(s), Infrastructures and Environmental Justice for Advancing Post-Development Pathways. *International Development Policy | Revue Internationale de Politique de Développement*. <https://journals.openedition.org/poldev/5355>

Dupuy, G. (1999). La dépendance automobile : Symptômes, analyses, diagnostic, traitements. Anthropos.

Dupuy, G. (2000). La spirale de l'automobilisation. FLUX Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et Territoires, 16(41), 69-70. <https://doi.org/10.3406/flux.2000.1334>

Edwards, M., & Leonard, D. (2022). Effects of large vehicles on pedestrian and pedalcyclist injury severity. Journal of Safety Research, 82, 275-282. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2022.06.005>

Eggen, V., & Revitalisation Urbaine Intégrée de Saint-Pierre. (2018). Profiter du futur échangeur Saint-Pierre pour repenser le quartier Saint-Pierre et ses environs. Recommandations et propositions présentées le 7 juin 2018.

Filion, P. (2015). Suburban Inertia: The Entrenchment of Dispersed Suburbanism. International Journal of Urban and Regional Research, 39(3), 633-640. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12198>

Filion, P., & Kramer, A. (2012). Transformative Metropolitan Development Models in Large Canadian Urban Areas : The Predominance of Nodes. Urban Studies, 49(10), 2237-2264. <https://doi.org/10.1177/0042098011423565>

Fontaine, J., & Thibault, S. (2008). La petite histoire de Saint-Michel. https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_VSP_FR/MEDIA/DOCUMENTS/LA_PETITE_HISTOIRE_DE_SAINT-MICHEL.PDF

Fontaine, M., & Vigna, X. (2019). La désindustrialisation, une histoire en cours. 20 & 21. Revue d'histoire, 144(4), 2-17. <https://doi.org/10.3917/vin.144.0002>

France-Mensah, J., Kothari, C., O'Brien, W. J., & Jiao, J. (2019). Integrating social equity in highway maintenance and rehabilitation programming : A quantitative approach. Sustainable Cities and Society, 48, 101526. <https://doi.org/10.1016/j.scs.2019.101526>

Fraser, N. (1995). From Redistribution to Recognition? Dilemmas of Justice in a « Post-Socialist » Age. New Left Review, I/212, 68-93.

Fraser, N. (2011). Qu'est-ce que la justice sociale?. Reconnaissance et redistribution. Lectures, Les livres.

Flicker, M. (2007). Epistemic Injustice : Power and the Ethics of Knowing. Clarendon Press.

Gaudreau, L. (2020). Le promoteur, la banque et le rentier : Fondements et évolution du logement capitaliste. Lux Éditeur.

Gauthier, P., Prince, J., & Jaeger, J. A. G. (2009). Montréal at the crossroads : Super highways, the Turcot and the environment. Black Rose Books.

Geels, F. W. (2002). Technological transitions as evolutionary reconfiguration processes : A multi-level perspective and a case-study. *Research Policy*, 31(8), 1257-1274.
[https://doi.org/10.1016/S0048-7333\(02\)00062-8](https://doi.org/10.1016/S0048-7333(02)00062-8)

Gehl, J. (2013). Cities for People. Island Press.

Gioielli, R. (2011). "We Must Destroy You to Save You" Highway Construction and the City as a Modern Commons. *Radical History Review*, 2011(109), 62-82.
<https://doi.org/10.1215/01636545-2010-015>

Godin, B. (2017). Models of Innovation: The History of an Idea. The MIT Press.
<https://doi.org/10.7551/mitpress/10782.001.0001>

Goodwin, M., & Painter, J. (1996). Local Governance, the Crises of Fordism and the Changing Geographies of Regulation. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 21(4), 635-648. <https://doi.org/10.2307/622391>

Gopakumar, G. (2020). Regime of Congestion : Technopolitics of Mobility and Inequality in Bengaluru, India. *Science as Culture*, 29(3), 345-364.
<https://doi.org/10.1080/09505431.2019.1705272>

Gössling, S., Neger, C., Steiger, R., & Bell, R. (2023). Weather, climate change, and transport : A review. *Natural Hazards*. <https://doi.org/10.1007/s11069-023-06054-2>

Goudreault, Z (2019, 7 août). « STM: Craintes d'une nouvelle hausse des amendes aux itinérants ». Métro (Montréal)

Gouvernement du Québec. (2020a). Budget de dépenses 2020-2021—Vol. 7—Plan québécois des infrastructures 2020-2030. 7.

Gouvernement du Québec. (2020b). Plan pour une économie verte 2030-POLITIQUE-CADRE D'ÉLECTRIFICATION ET DE LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES. Gouvernement du Québec.

Graham, S. (2015). Life support : The political ecology of urban air. *City*, 19(2-3), 192-215. <https://doi.org/10.1080/13604813.2015.1014710>

Graham, S., & Marvin, S. (2001). Splintering Urbanism : Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203452202>

GRAME, & Imagine Lachine-Est. (2020). Le tramway centre-ville/Lachine/Dorval, une priorité incontournable. Pourquoi le nouveau tramway doit être un pilier d'un véritable Plan stratégique de développement des transports pour le Grand Montréal.

GRAME, le CASUAL, & CRUISP. (2013). L'enjeu piéton du Quartier Saint-Pierre : La question des échelles. Mémoire déposé à la Commission sur les transports et les travaux publics.

Grandbois-Bernard, E. (2023). Ray-Mont Logistiques : Résister et fleurir dans Hochelaga. À bâbord ! Revue sociale et politique, 94, 20-21.

Hall, S., Critcher, C., Jefferson, T., Clarke, J., & Roberts, B. (2017). Policing the Crisis : Mugging, the State and Law and Order. Bloomsbury Publishing.

Harvey, D. (2011). Le capitalisme contre le droit à la ville (Editions Amsterdam). <http://www.editionsamsterdam.fr/le-capitalisme-contre-le-droit-a-la-ville/>

Henderson, J. (2009). The Spaces of Parking : Mapping the Politics of Mobility in San Francisco. *Antipode*, 41(1), 70-91. <https://doi.org/10.1111/j.1467-8330.2008.00657.x>

Henderson, J. (2013). Street Fight : The Politics of Mobility in San Francisco. University of Massachusetts Press. <https://muse.jhu.edu/book/22658/>

Henderson, J. (2014). Freeway removed : The politics of automobility in San Francisco. In The Urban Political Economy and Ecology of Automobility : Driv. Cities, Driv. Inequal., Driv. Politics. Taylor and Francis. <https://geog.sfsu.edu/publication/freeway-removed-politics-automobility-san-francisco>

High, S. (2022). Deindustrializing Montreal. Entangled Histories of Race, Residence, and Class. (McGill-Queen's University Press.).

Hodson, M., & Marvin, S. (2010). Can cities shape socio-technical transitions and how would we know if they were? *Research Policy*, 39(4), 477-485. <https://doi.org/10.1016/j.respol.2010.01.020>

Hommels, A. (2008). *Unbuilding Cities : Obduracy in Urban Sociotechnical Change*. MIT Press.

Honneth, A. (2019). Reconnaissance et reproduction sociale. In A. Battegay & J.-P. Payet (Éds.), *La reconnaissance à l'épreuve : Explorations socio-anthropologiques* (p. 45-58). Presses universitaires du Septentrion. <http://books.openedition.org/septentrion/38634>

Horta, A. (2020). Automobility and Oil Vulnerability. *Nature and Culture*, 15, 134-145. <https://doi.org/10.3167/nc.2020.150202>

Huggonier, J. (2023). La mobilisation citoyenne contre le projet de troisième lien dans le quartier Saint-Roch à Québec : Vers un discours critique municipaliste ? Université du Québec à Montréal.

Jacobs, J. (1961). *Death and Life of Great American Cities* (Random House).

Jacobs, J., Parin, C., & Paquot, T. (2012). *Déclin et survie des grandes villes américaines*. Éd. Parenthèses.

Kim, N. Y. (2021). *Refusing Death : Immigrant Women and the Fight for Environmental Justice in LA*. Stanford University Press.

Kingham, S., Pearce, J., & Zawar-Reza, P. (2007). Driven to injustice? Environmental justice and vehicle pollution in Christchurch, New Zealand. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 12(4), 254-263. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2007.02.004>

Klinenberg, E. (2015). *Heat wave : A social autopsy of disaster* (2nd éd.). The University of Chicago Press.

Konvitz, J., Rose, M., & Tarr, J. (1990). Technology and the City. *OAH Magazine of History*, 5, 32-37. <https://doi.org/10.1093/maghis/5.2.32>

Ladd, B. (2008). *Autophobia : Love and Hate in the Automotive Age*. University of Chicago Press.

Latham, A., & Layton, J. (2019). Social infrastructure and the public life of cities : Studying urban sociality and public spaces. *Geography Compass*, 13(7), e12444. <https://doi.org/10.1111/gec3.12444>

Lebel, S. (2023, juin 21). 10 réalisations du GRAME en 2022-2023. Le GRAME. <https://grame.org/blogue/10-realisations-du-grame-en-2022-2023/>

Lefebvre, H. (1974). La production de l'espace (Economica). <https://www.gallimardmontreal.com/catalogue/livre/la-production-de-l-espace-lefebvre-henri-9782717839548>

Lefebvre-Ropars, G. (2021). Caractérisation du partage de la voirie à Montréal. Polytechnique Montréal(Notes de recherche), 15 pages.

Lessard, G. (2016). Le bilan de la RUI vu de l'intérieur : Rencontre avec Jacques Savard. In Revitalisation urbaine et concertation de quartier (Les presses de l'université LAVAL).

Linden, C. S. et P. V. D. (2021, novembre 10). Échangeur Saint-Pierre : Infrastructures inadaptées et collisions évitables. La Presse. <https://www.lapresse.ca/debats/opinions/2021-11-10/echangeur-saint-pierre/infrastructures-inadaptees-et-collisions-evitables.php>

Livingstone, A.-M., Meudec, M., & Harim, R. (2020). Le profilage racial à Montréal, effets des politiques et des pratiques organisationnelles. Nouvelles pratiques sociales, 31(2), 126-144. <https://doi.org/10.7202/1076648ar>

Lopes, A. M., Healy, S., Power, E., Crabtree, L., & Gibson, K. (2018). Infrastructures of Care : Opening up "Home" as Commons in a Hot City. Human Ecology Review, 24(2), 41-60. JSTOR. <https://doi.org/10.2307/26785905>

Lortie, A. (2004). The 60s : Montréal Thinks Big. Canadian Centre for Architecture. <https://cca-bookstore.com/products/the-60s-montreal-thinks-big>

Malm, A. (2018). L'anthropocène contre l'histoire : Le réchauffement climatique à l'ère du capital (La fabrique Éditions).

Manaugh, K., & El-Geneidy, A. (2012). Who Benefits from New Transportation Infrastructure? Using Accessibility Measures to Evaluate Social Equity in Transit Provision. Accessibility Analysis and Transport Planning: Challenges for Europe and North America. <https://doi.org/10.4337/9781781000106.00021>

Marletto, G. (2010). Structure, agency and change in the car regime : A review of the literature. 71-88. <https://mpra.ub.uni-muenchen.de/32134/>

Marletto, G. (2014). Car and the city: Socio-technical transition pathways to 2030. *Technological Forecasting and Social Change*, 87, 164-178. <https://doi.org/10.1016/j.techfore.2013.12.013>

Marletto, G., Franceschini, S., Ortolani, C., & Sillig, C. (2016). Multilevel Scenarios of Urban Mobility. In G. Marletto, S. Franceschini, C. Ortolani, & C. Sillig (Éds.), *Mapping Sustainability Transitions : Networks of Innovators, Techno-economic Competences and Political Discourses* (p. 39-53). Springer International Publishing. https://doi.org/10.1007/978-3-319-42274-9_4

Mattioli, G., Roberts, C., Steinberger, J. K., & Brown, A. (2020). The political economy of car dependence: A systems of provision approach. *Energy Research & Social Science*, 66, 101486. <https://doi.org/10.1016/j.erss.2020.101486>

McClintock, N. (2018). Cultivating (a) Sustainability Capital: Urban Agriculture, Ecogentrification, and the Uneven Valorization of Social Reproduction. *Annals of the American Association of Geographers*, 108(2), 579-590. <https://doi.org/10.1080/24694452.2017.1365582>

Ministère de l'Environnement et de la Lutte aux Changements Climatiques, & gouvernement du Québec. (2021). Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2019 et leur évolution depuis 1990. <https://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/ges/2019/inventaire1990-2019.pdf>

Ministère des Transports (Réalisateur). (2022, juin 15). Consultation publique | Projet de reconstruction de l'échangeur Saint-Pierre. https://www.youtube.com/watch?v=_bWxM1PJ1eo

Ministère des transports, de la mobilier durable et de l'électrification des transports. (2017). Échangeur Saint-Pierre. Rencontre avec les organismes. Power Point.

Ministère des Transports et de la Mobilité durable. (2023). Information sur le réseau routier—Transports et Mobilité durable Québec. <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/projets-infrastructures/info-reseau-routier/Pages/information-sur-le-reseau-routier.aspx>

Mitchell, T. (2013). Carbon Democracy (Verso). <https://www.versobooks.com/en-ca/products/2222-carbon-democracy>

Mohl, R. A. (2004). Stop the road : Freeway revolts in American cities. *Journal of Urban History*, 30(5), 674-706. Scopus. <https://doi.org/10.1177/0096144204265180>

Montréal, V. de. (2023). Carte du réseau de camionnage. <https://montreal.ca/services/carte-du-reseau-de-camionnage>

Moradi, A., & Vagnoni, E. (2018). A multi-level perspective analysis of urban mobility system dynamics : What are the future transition pathways? *Technological Forecasting and Social Change*, 126, 231-243. <https://doi.org/10.1016/j.techfore.2017.09.002>

Motte-Baumvol, B. (2007). La dépendance automobile pour l'accès des ménages aux services : Le cas de la grande couronne francilienne. *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, décembre (5), 897-919. <https://doi.org/10.3917/reru.075.0897>

Nadeau, A., Cloutier, G., Poitras, C., & Aylett, A. (2019). Racines citoyennes : La communauté locale au cœur de la transition écologique. *Canadian Journal of Urban Research*.

Neste, S. L. V. (s. d.). Les terrains, territoires et échelles de la participation : L'échangeur Turcot mis en débat. Journée doctorale sur la participation du public et la démocratie participative Atelier 1.4 – Les territoires 18 octobre 2011. Consulté 2 août 2023.

Ngo, N. S. (2019). Urban bus ridership, income, and extreme weather events. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 77, 464-475. Scopus. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2019.03.009>

Nikolaeva, A., Adey, P., Cresswell, T., Lee, J. Y., Nóvoa, A., & Temenos, C. (2019). Commoning mobility : Towards a new politics of mobility transitions. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 44(2), 346-360. <https://doi.org/10.1111/tran.12287>

Nixon, R. (2011). *Slow Violence and the Environmentalism of the Poor*. Harvard University Press.

Nori-Sarma, A., & Wellenius, G. A. (2023). Human Health and Well-being in a Warming World. *The Milbank Quarterly*, 101(S1), 99-118. <https://doi.org/10.1111/1468-0009.12608>

Norton, P. D. (2008). *Fighting Traffic. The Dawn of the Motor Age in the American City*. The MIT Press.

Organisation mondiale de la santé. (2022). Promoting walking and cycling. <https://www.who.int/activities/promoting-walking-and-cycling>

Organisation mondiale de la santé. (2023). Road traffic injuries. <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

Ortar, N., & Rérat, P. (Éds.). (2024). *Cycling Through the Pandemic : Tactical Urbanism and the Implementation of Pop-Up Bike Lanes in the Time of COVID-19*. Springer International Publishing. <https://doi.org/10.1007/978-3-031-45308-3>

Ouellette-Vézina, H. (2022, mai 23). « Intersection atroce » : Un vélo fantôme installé tout près de l'échangeur Saint-Pierre. La Presse. <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2022-05-23/intersection-atroce/un-velo-fantome-installe-tout-pres-de-l-echangeur-saint-pierre.php>

Pelletier, A., Paquin, S., & Beausoleil, M. (2011). L'audit de potentiel piétonnier de la RUE Saint-Pierre. Pour un quartier qui marche. Direction de santé publique et Agence de la santé et des services sociaux de Montréal.

Pilon-Larose, H. (2014, juin 21). Frappe policière à Lachine : « C'est rendu comme le Bronx ». La Presse. <https://www.lapresse.ca/actualites/justice-et-affaires-criminelles/faits-divers/201406/21/01-4777805-frappe-policiere-a-lachine-cest-rendu-comme-le-bronx.php>

Poirier, V. (2015). « L'autoroute est-ouest, c'est pas le progrès ! » : Environnement et mobilisation citoyenne en opposition au projet d'autoroute est-ouest à Montréal en 1971. Bulletin d'histoire politique, 23(2), 66-91. <https://doi.org/10.7202/1028884ar>

Poirier, V. (2020). Expertise, Local Knowledge, and the Construction of the Automobile as an Environmental Risk in Montreal, 1960s–70s. Canadian Historical Review, 101(3), 397-423. <https://doi.org/10.3138/chr-2018-0102>

Poitras, C. (2011). A city on the move. The surprising consequences of highways. In Metropolitain Nature. Environmental histories of Montreal. University of Pittsburg Press.

Poitras, C., & Aubry, J.-C. (2004). Étude historique du développement urbain. L'axe du canal de Lachine – partie Lachine et LaSalle (p. 82). Institut national de la recherche scientifique - Urbanisation, Culture et Société.

Putnam, R. D. (2000). Bowling Alone : America's Declining Social Capital. In L. Crothers & C. Lockhart (Éds.), *Culture and Politics: A Reader* (p. 223-234). Palgrave Macmillan US. https://doi.org/10.1007/978-1-349-62965-7_12

Regroupement pour un manifeste pour un avenir énergétique juste et viable. (2023). Manifeste pour un avenir énergétique juste et viable—Presse-toi à gauche ! Presse toi à gauche! <https://www.pressegauche.org/Manifeste-pour-un-avenir-energetique-juste-et-viable>

Revitalisation Saint-Pierre. (2018). Profiter du futur échangeur Saint-Pierre pour repenser le quartier Saint-Pierre et ses environs.
<https://www.revitalisationsaintpierre.ca/Recommandations-PropositionsEchangeurSaintPierre.pdf>

Revitalisation Saint-Pierre. (2022). Le commerce de la rue Saint-Jacques. (Quartier Saint-Pierre). Diagnostic, enjeux et propositions. <https://www.revitalisationsaintpierre.ca/wp-content/uploads/2020/12/Etude-commerciale-rue-Saint-Jacques-version-finale-copie.pdf>

Revitalisation Saint-Pierre, Rioux, C., & Isaac, B. (2018). Mémoire : Enjeux et problématiques du Développement Durable à Saint-Pierre.

Ribot, J. (2013). Vulnerability does not just fall from the sky : Toward multi-scale pro-poor climate policy. Handbook on climate change and human security, 164-199.

Rice, J. L., Cohen, D. A., Long, J., & Jurjevich, J. R. (2020). Contradictions of the Climate-Friendly City : New Perspectives on Eco-Gentrification and Housing Justice. International Journal of Urban and Regional Research, 44(1), 145-165. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12740>

Ricordeau, G. (2023). 1312 raisons d'abolir la police (Lux Éditeur).
<https://luxediteur.com/catalogue/1312-raisons-dabolir-la-police/>

Robert, Leduc. (2014, décembre 24). Année meurtrière à Lachine. Journal Métro.
<https://journalmetro.com/local/lachine/693450/annee-meurtriere-a-lachine/>

Robitaille, A. (2023, janvier 30). Un bloc problématique qui fait rager les voisins à Lachine. Le Journal de Montréal. <https://www.journaldemontreal.com/2023/01/29/femme-poignardee-a-lachine--le-bordel-de-la-rue-camille>

Roy-Baillargeon, O. (2017). Le TOD contre la ville durable? Utiliser le transport collectif pour perpétuer le suburbanisme dispersé dans le Grand Montréal. Environnement Urbain/Urban Environment, Volume 12. <https://journals.openedition.org/eue/1876>

RUI Saint-Pierre. (2022). Projecs en cours – Revitalisation Saint-Pierre.
<https://www.revitalisationsaintpierre.ca/securite-alimentaire-2/projects-en-cours/>

Rutland, T. (2018). Displacing blackness : Planning, power, and race in twentieth-century Halifax. University of Toronto Press, [2018].

Sagaris, L. (2014). Citizens' Anti-highway Revolt in Post-Pinochet Chile : Catalyzing Innovation in Transport Planning. *Planning Practice and Research*, 29(3), 268-286. Scopus. <https://doi.org/10.1080/02697459.2014.929840>

Sanikopoulos, A. (2023, mars 30). Autoroute 19 : Le maire de Bois-des-Filion craint de voir sa ville défigurée. *Le Journal de Montréal*. <https://www.journaldemontreal.com/2023/03/30/autoroute-19-le-maire-de-bois-des-filion-craint-de-voir-sa-ville-defiguree>

Schepper, B. (2022). Trois outils fiscaux pour une mobilité plus durable au Québec. Institut de recherche et d'informations socioéconomiques. <https://iris-recherche.qc.ca/publications/outils-fiscaux-mobilite-durable/>

Séguin, A.-M., & Divay, G. (2005). La lutte territorialisée contre la pauvreté : Examen critique du modèle de revitalisation urbaine intégrée. *Lien social et Politiques*, 52, 67-79. <https://doi.org/10.7202/010590ar>

Séguin, A.-M., & Germain, A. (2000). 2 The Social Sustainability of Montreal : A Local or a State Matter? In *The Social Sustainability of Montreal : A Local or a State Matter?* (p. 39-67). University of Toronto Press. <https://doi.org/10.3138/9781442682399-005>

Sénécal, G. (2016). Revitalisation urbaine et concertation de quartier. Presses de l'Université Laval.

Sénécal, G., & Harou, J. (2005). Le réseau, le sujet et l'autoroute : La planification urbaine en situation de proximité conflictuelle. *Cahiers de géographie du Québec*, 49(138), 343-362. <https://doi.org/10.7202/012561ar>

Service de police de la ville de Montréal (SPVM). (2023). Profil de la criminalité. Poste de quartier 08, Lachine, Saint-Pierre.

Seyfang, G., & Smith, A. (2007). Grassroots innovations for sustainable development : Towards a new research and policy agenda. *Environmental Politics*, 16(4), 584-603. <https://doi.org/10.1080/09644010701419121>

Sheller, M. (2015). Racialized Mobility Transitions in Philadelphia : Connecting Urban Sustainability and Transport Justice. *City & Society*, 27(1), 70-91. <https://doi.org/10.1111/ciso.12049>

Sheller, M. (2018). Mobility Justice : The Politics of Movement in an Age of Extremes. Verso Books.

Sheller, M. (2023). Mobility justice after climate coloniality : Mobile commoning as a relational ethics of care. *Australian Geographer*, 0(0), 1-15. <https://doi.org/10.1080/00049182.2023.2178247>

Sheller, M., & Urry, J. (2000). The City and the Car. *International Journal of Urban and Regional Research*, 24(4), 737-757. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.00276>

Sheller, M., & Urry, J. (2006). The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 38(2), 207-226. <https://doi.org/10.1068/a37268>

Shove, E. (2012). The shadowy side of innovation : Unmaking and sustainability. *Technology Analysis & Strategic Management*, 24(4), 363-375. <https://doi.org/10.1080/09537325.2012.663961>

Simpson, M. (2022). Fossil urbanism : Fossil fuel flows, settler colonial circulations, and the production of carbon cities. *Urban Geography*, 43(1), 101-122. <https://doi.org/10.1080/02723638.2020.1840206>

Sous les pavés. (2019). Sous les pavés—École Martin-Bélanger (Lachine). Phare. <https://www.phareclimat.com/>

Sovacool, B. K., Hess, D. J., Cantoni, R., Lee, D., Claire Brisbois, M., Jakob Walnum, H., Freng Dale, R., Johnsen Rygg, B., Korsnes, M., Goswami, A., Kedia, S., & Goel, S. (2022). Conflicted transitions : Exploring the actors, tactics, and outcomes of social opposition against energy infrastructure. *Global Environmental Change*, 73, 102473. <https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2022.102473>

Talsma, M. (2014). Taking the highway : Expressways and political protest. In *The Urban Political Economy and Ecology of Automobility : Driv. Cities, Driv. Inequal., Driv. Politics* (p. 255-270). Taylor and Francis; Scopus. <https://doi.org/10.4324/9781315766188>

Tanguay, S., & Goudreault, Z. (2023, novembre 17). Le symbole de la voiture confronté à la réalité du transport en commun. *Le Devoir*. <https://www.ledevoir.com/societe/802166/mobilite-symbole-voiture-confronte-realite-transport-commun>

Théberge, L. (Réalisateur). (2022, juin 7). Des résidents de Lachine craignent des balles perdues. <https://www.journaldemontreal.com/2022/06/07/photos-montreal-un-homme-blesse-dans-une-fusillade-a-lachine>

UNHCR The UN Refugee Agency. (2023). Changement climatique et déplacements. UNHCR Belgique et Luxembourg. <https://www.unhcr.org/be/activites/changement-climatique-et-deplacements>

Urry, J. (2004). The 'System' of Automobility. *Theory, Culture & Society*, 21(4-5), 25-39. <https://doi.org/10.1177/0263276404046059>

Van Neste, S., Hélène, M., Clarence, H.-P., Zainab, E. G., Gabrielle, P. S.-J., Bonneau, A., & Antoine, P.-C. (2022). Analyses des rapports du GIEC 2022. Action Climatique Urbaine. <https://actionclimatiqueurbaine.ca/projet/analyses-des-rapports-du-giec-2022-la-necessaire-transformation-des-villes-face-a-lurgence-climatique/>

Van Neste, S. L. (2016). Les représentations des territoires ciblés par la revitalisation urbaine : Entre espoir, stigmatisation et transformation. In Revitalisation urbaine et concertation de quartier. Presses de l'Université Laval.

Van Neste, S. L., & Martin, D. G. (2018). Place-framing against automobility in Montreal. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 43(1), 47-60. <https://doi.org/10.1111/tran.12198>

Van Neste, S. L., & Sénéchal, G. (2015). Claiming Rights To Mobility Through The Right To Inhabitance : Discursive Articulations from Civic Actors in Montreal. *International Journal of Urban and Regional Research*, 39(2), 218-233. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12215>

Ville de Montréal. (2017). Projet majeur de l'échangeur Saint-Pierre. Lignes directrices municipales.

Ville de Montréal - Portail officiel - Détail du communiqué. (2021). Le tramway pour transformer et revitaliser Lachine à échelle humaine [Web page]. Ville de Montréal. https://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=5798,42657625&_dad=portal&_schema=PORTAL&id=33278

Virilio, P., & Lotringer, S. (2008). Pure War. Semiotext(E).

Voelkel, J., Hellman, D., Sakuma, R., & Shandas, V. (2018). Assessing Vulnerability to Urban Heat: A Study of Disproportionate Heat Exposure and Access to Refuge by Socio-Demographic Status in Portland, Oregon. International Journal of Environmental Research and Public Health, 15(4), Article 4. <https://doi.org/10.3390/ijerph15040640>

Walks, A. (2015). Stopping the ‘War on the Car’: Neoliberalism, Fordism, and the Politics of Automobility in Toronto. *Mobilities*, 10(3), 402-422. <https://doi.org/10.1080/17450101.2014.880563>

Williams, J. (2022). Why climate change is inherently racist. <https://www.bbc.com/future/article/20220125-why-climate-change-is-inherently-racist>

Winkelman, S., Bishins, A., & Kooshian, C. (2010). Planning for economic and environmental resilience. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 44(8), 575-586. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2010.03.011>

Wolf, W. (1996). *Car Mania : A Critical History of Transport*. Pluto Press.

Wolford, A. (2015). Le choix du tout-à-l’automobile à Montréal (1953-1967): Un contexte propice à l’aménagement de l’échangeur Turcot [Université de Montréal]. https://papyrus.bib.umontreal.ca/xmlui/bitstream/handle/1866/12564/Wolford_Alexandre_2015_memoire.pdf

ANNEXE 1 : ANALYSE DOCUMENTAIRE

Titre du document	Année de publication	Acteur	Document à l'attention de
L'enjeu piéton du Quartier Saint-Pierre : la question des échelles	2013	GRAME, CRUISP et CASUAL	Commission sur les transports et les travaux publics
L'audit de potentiel piétonnier de la RUI Saint-Pierre	2015	Direction de la santé publique de Montréal	Ensemble des parties prenantes
Diagnostic local de sécurité du quartier Saint-Pierre, arrondissement de Lachine	2015	CIPC	Ville de Montréal
Portrait du quartier Saint-Pierre	2015	RUI Saint-Pierre	Ensemble des parties prenantes
Réaménagement du secteur de l'échangeur Saint-Pierre Agir sur une fracture urbaine	2017	Université de Montréal	Ville de Montréal
Projet majeur de l'échangeur Saint-Pierre : lignes directrices municipales	2017	Ville de Montréal	MTQ
Échangeur Saint-Pierre : Rencontre avec les organismes	2017	MTQ	Présentation PPT à l'attention des organismes
Fluidité, identité et verdissement : mettre un peu de lumière dans l'ombre de Turcot	2017	GRAME	OCPM
Lachine est : Vision d'une communauté grandes lignes du plan directeur	2017	CDEC Lasalle-Lachine et Mobius4	Arrondissement Lachine
Profiter du futur échangeur Saint-Pierre pour repenser le quartier	2018	RUI de Saint-Pierre	MTMD

Saint-Pierre et ses environs			
Mémoire : Enjeux et problématiques du Développement Durable à Saint-Pierre	2018	RUI Saint-Pierre	OCPM
Lachine-Est : vers un quartier résilient, inspiré de son passé et tourné vers l'avenir	2019	CRE-Montréal	OCPM
Le commerce de la rue Saint-Jacques (quartier Saint-Pierre)	202X)	RUI Saint-Pierre	Ensemble des parties prenantes
Enjeux du réaménagement de Lachine-Est pour l'action climatique	2020	Labo-Climat	Ensemble des parties prenantes
Mesure de désenclavement Saint-Pierre	2020	Saint-Pierre	Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal (DRSP)
Planifier en intégrant le climat : enjeux du réaménagement de Lachine-Est	2022	Labo-Climat	Ensemble des parties prenantes
L'écoquartier Lachine-Est Programme particulier d'urbanisme	2023	Ville de Montréal et arrondissement Lachine	Ensemble des parties prenantes

ANNEXE 2 : CODAGE INITIAL ET FINAL

Name	Files	Reference
Changements et transitions	8	2
Identité et patrimoine	10	1
Industrialisation	11	2
Inertie	9	4
Innovations	3	1
Mobilisation sociale et institutionnelle, polit	14	7
Techniques	17	10
Gouvernance	6	1
Consultation et participation citoyenne	9	3
Institutions	8	3
Structures, organisations, acteurs	14	3
Informations contextuelles (géo, histoires, dém)	8	1
Chronologie	3	4
Injustices et Justice	8	2
Économique	9	2
Infrastructure sociale	9	1
Justice Climatique	10	2
Chaleur, îlot de chaleur	6	8
Logements	4	5
Logements	2	2
Transports et mobilités	18	12
Représentations	1	1
Changements climatiques et transitions	11	2
Infrastructures autoroutières	17	5
Mobilité et transports	13	6
Secteur Camille	3	1
Stratégies mobilisées	17	7
QIR	7	1

Name	Files	References	Created On
Changements et transitions	0	0	2024-02-06
Identité et patrimoine	1	2	2024-02-06
Industrialisation	1	2	2024-02-06
Inertie	1	1	2024-02-06
processus sociotechniqu	5	19	2024-02-06
Gouvernance	0	0	2024-02-06
Complexité institutionne	7	18	2024-02-06
Injustices et Justice	8	22	2023-11-06
Économique	9	22	2023-11-21
Infrastructure sociale	9	16	2023-11-14
Justice Climatique	10	22	2023-11-14
Chaleur, îlot de chale	6	8	2023-11-15
Logements	4	5	2023-11-14
Logements	2	2	2023-11-14
Transports et mobilités	21	149	2023-11-14
Représentations	0	0	2024-02-06
Changements climatiq	1	1	2024-02-06
Échangeur Saint-Pierre e	6	24	2024-02-06
Lachine	2	3	2024-02-06
Projets de transport	7	34	2024-02-06
Quartier Saint-Pierre	7	14	2024-02-06
Secteur Camille	0	0	2024-02-06
Stratégies mobilisées	3	7	2024-02-06
Concertation et mobilisa	4	11	2024-02-06
Outils et instruments	5	8	2024-02-06
QIR	3	9	2024-02-06
Revitalisation et nouvea	3	7	2024-02-06

ANNEXE 3 : PERSONNES RENCONTRÉES EN ENTRETIENS SEMI-DIRECTIFS

Nom fictif de l'interviewée	Perspective / Domaine	Échelle d'intervention du répondant	Rôle du répondant
Cécile	Architecture, urbanisme	Ville de Montréal	Planification en aménagement
Marie	Concertation, urbanisme	ConcertAction Lachine	X
Félix	Technicien en génie, urbanisme	Arrondissement Lachine	Technicien en réglementation et permis, planification
Joanie	Militante	Local, organisations sociétés civile	Recherche universitaire, militantisme
Alexe	Urbaniste dans le secteur privé, anciennement professionnel dans le communautaire	Secteur privé	Urbaniste
Maxime	Urbanisme, développement social	GRAME	Coordination, direction
Dominique	Chargé.e de projet	ConcertAction Lachine	Mobilisation, concertation
Claude	Urbanisme, développement social	ConcertAction Lachine	Urbaniste
Joseph	Urbanisme, géographe	Fonction publique du Québec	Conseillé expert
Emmanuel*	Planification transport	Société de transport	Conseillé Expert
Jonathan*	Urbanisme	Communautaire	Direction
Alix*	Développement économique locale	Arrondissement	Conseillé
Charlie	Concertation, coordination	ConcertAction Lachine	Urbanisme

*Entretiens préalablement réalisés par la directrice de ce mémoire et son équipe

ANNEXE 4 : GRILLE D'OBSERVATION

Grille d'observation

Grille construite à partir du canevas proposée par Sophie L Van Neste, la directrice de ce mémoire, ainsi que celle de Nez (2011).

Contexte : date, heure, quel évènement (mettre un copier coller de la description de l'évènement), lieu et disposition de la salle	
Participants : Combien de personnes dans la salle; Nombre de personne qui présentent ou sont là comme organisateur/facilitateurs/ présentateurs (écrire les noms si possible); Quelles catégories d'acteurs participent (inscrire si des affiliations à des organismes sont nommées, si les gens ont l'air des habitués, s'ils viennent seuls ou en groupe, etc.) La réunion est-elle ouverte à tous ou seulement à certains habitants ? Lesquels ? Comment les habitants sont-ils informés de la tenue de cette réunion ? Par qui ? Combien de temps à l'avance ? Qui est présent dans la salle ? Estimation du nombre	

de présents et des caractéristiques générales de l'assemblée (genre, âge, origine « ethnique » et sociale).

Observe-t-on une diversité ou une homogénéité des participants ?

Les participants sont-ils des usagers de la ville (qui y travaillent) et/ou des riverains du projet (résidents), des groupes avec une raison sociale (commerçants, enseignants, etc.) ?

Qui prend la parole ? Estimation du nombre d'intervenants et estimation plus précise du genre, de l'âge, de l'origine « ethnique » et sociale, de la profession (si la personne le précise).

Comment les personnes qui prennent la parole se présentent-elles ? En tant qu'« habitant de », citoyen, riverain du projet, au nom d'une association ou d'un parti... Participent-ils en tant qu'individu ou citoyen organisé (militant associatif ou politique) ?

Certains habitants se présentent-ils comme des professionnels (urbaniste, architecte, etc.) ? Sont-ils de fait plus écoutés lorsqu'ils s'expriment ?

Certains participants sont-ils présentés en début de séance ?

Ambiance (convivial/tendu, très cadré comme horaire ou flexible, etc.)

Déroulement de l'évènement (horaire)	
Processus Type d'évènement, organisation des échanges, degré et forme de participation de la salle	Tour de paroles? Tous peuvent participer?
Contenu et forme des présentations, le cas échéant Quels sont les sujets/projets urbains débattus au cours de la réunion ? Y a-t-il un sujet principal (dans cette séance et d'une manière générale dans l'instance participative) et des sujets annexes, ou une diversité des thématiques selon l'actualité du quartier/territoire ? Quelles thématiques suscitent l'intérêt ou le désintérêt de la salle ? Qui propose les sujets abordés ? L'émergence de sujets vient-elle d'une initiative des habitants ou d'une sollicitation de la mairie ? (voir aussi en entretien) Sur quels éléments du projet urbain porte la discussion ? Certains points sont-ils écartés de la discussion ? Par qui ? Pourquoi (dans le cas où c'est	

justifié en public) ?	
Quel est le contenu des interventions ? Quels arguments s'affrontent ? (extraits d'interventions et de dialogues)	
Quels sont les résultats de la réunion sur le contenu des projets débattus ? Le projet urbain est-il modifié, à la marge ou en profondeur ? Fait-il l'objet d'adaptations au cours de la réunion, ou après ? Une autre réunion est-elle prévue pour poursuivre le débat/présenter un autre projet ?	
Qui parle, avec quel ton, comment on lui répond	
Discussions consensuelles ou débat?	
Éléments marquants de l'évènement?	
Prendre et scanner si de courts documents/flyers sont remis sur place, le cas échéant, et les intégrer au compte-rendu	
Ambiance Quelles étaient les émotions des participants, comment se sentaient-ils ? Est-ce qu'il y a eu des moments de tension ? Est-ce qu'il y a eu des moments de rires, de craintes ?	

ANNEXE 5 : FICHE DE CONFIDENTIALITÉ DU PROGRAMME QIR

Fiche de confidentialité

Pour les membres des trois gouvernances locales créées dans le cadre du déploiement de l'approche Quartier inclusif et résilient (QIR) 2030 dans les milieux témoins Saint-Pierre (Lachine), Sainte-Marie (Ville-Marie) et Nord-Est (Montréal-Nord)

Je, soussigné(e), XXX, représentant-e autorisé-e de **organisation**, à titre de membre d'une gouvernance locale QIR, m'engage formellement à :

1. partager pleinement mon expertise et mes connaissances avec tous les membres de la gouvernance locale à laquelle je participe, en tenant pleinement compte des objectifs, des valeurs et des modalités de fonctionnement établies;
2. ne pas révéler ou diffuser d'aucune façon (médias sociaux inclus) le contenu relatif aux documents partagés et aux discussions et travaux menés dans le cadre de la gouvernance locale QIR, cette documentation et ces échanges étant considérés comme strictement confidentiels;
3. révéler tout conflit d'intérêt en relation avec une ou des personne(s) impliquée(s) dans les travaux actuels ou futurs menés dans le cadre du pilote QIR 2023-2025.

Je déclare avoir pris connaissance de la *fiche de confidentialité* régissant les membres des gouvernances locales créées dans les milieux témoins Saint-Pierre (Lachine), Sainte-Marie (Ville-Marie) et Nord-Est (Montréal-Nord) et en avoir compris toute la portée.

En foi de quoi j'ai signé à Montréal,

Signature :

Date : XX/XX/2023

ANNEXE 6 : FORMULAIRE DE CONSENTEMENT

Lettre de consentement des organisations participantes au QIR Saint-Pierre pour la recherche *Mobilisations sociales et institutionnelles dans le cadre du réaménagement de l'échangeur Saint-Pierre*

**Institut national
de la recherche
scientifique**

Menée par Sophie Lavoie, étudiante à la maîtrise en études urbaines à l'INRS, sous la supervision de Sophie L. Van Neste, professeure agrégée INRS.

Bonjour,

Comme responsable organisationnel d'un des trois acteurs participant au QIR Saint-Pierre (Ville de Montréal, arrondissement Lachine, Concert'Action Lachine), nous sollicitons votre consentement à ce que les observations des rencontres du QIR Saint-Pierre puissent être utilisées comme matériaux dans le cadre d'un projet de recherche, avec les limites et engagements exposés dans cette lettre.

Objectif de la recherche

L'objectif de la recherche est de comprendre les représentations du quartier et de la mobilité entourant le réaménagement de l'échangeur Saint-Pierre, pour identifier les enjeux, opportunités et éventuelles inégalités dans les processus de concertation, de planification et de décision.

Observations sur les thématiques abordées dans le QIR

Nous sollicitons votre consentement, qui consiste à accepter que les rencontres de concertations du QIR Saint-Pierre dans lesquelles Sophie Lavoie siège comme observatrice soient utilisés comme matériaux dans sa recherche de maîtrise.

Dans les rencontres de concertation, les informations suivantes sont récoltées avec votre consentement :

- représentations et perceptions exprimées sur les défis de mobilité dans le quartier Saint-Pierre, autour de l'échangeur Saint-pierre et les environs, ex : identification d'enjeux nuisant à la marche;
- représentations et perceptions du quartier Saint-Pierre et ses environs, ex : sur le caractère enclavé, la minéralisation, le vécu des aléas climatiques, la vie communautaire, l'accès aux services et les facteurs de vulnérabilités sociales, etc.;
- initiatives et idées d'améliorations du quartier et des conditions de mobilité;
- organisation des discussions et fréquences de prises de parole.

Utilisation des données et avantages à participer

Les données et informations recueillies seront utilisées pour mieux comprendre les processus de planification, concertation et décision qui concernent les aménagements d'infrastructures autoroutières

et les secteurs urbains environnants, afin d'appuyer d'autres formes de mobilité. De plus, nous souhaitons comprendre quelles opportunités cet espace de concertation autour du QIR offre pour accroître les capacités collectives d'améliorer de tels espaces urbains.

Les résultats feront l'objet de publications qui seront rendues publiques après le 31 septembre 2024 (mémoire de maîtrise, article scientifique, textes de vulgarisation, communication à des conférences). Les données recueillies ne serviront que dans le cadre de la présente recherche ainsi que des travaux produits suite à la production de ce mémoire, en partenariat avec la superviseure de l'étudiante.

En participant à cette recherche, vous contribuerez à une meilleure compréhension des enjeux nommés ci-haut et qui touchent les citoyens et citoyennes de Saint-Pierre. Le projet pourra contribuer à nourrir les démarches municipales d'amélioration des conditions de vie et de mobilité comme il pourra documenter des apprentissages sur les formes innovantes de concertation expérimentées dans le QIR.

Risques, inconvénients et engagements dans la collecte et la diffusion de résultats

- Aucun document confidentiel auquel l'étudiante a accès par l'entremise de son observation des rencontres du QIR ne sera utilisé ni diffusé. Aucune information concernant des budgets et données financières ne sera noté ou diffusé.
- Vous pouvez nous communiquer toute information que vous souhaitez garder confidentielle.
- Les rencontres ne sont pas enregistrées, seuls des notes manuscrites sont prises.
- Les notes manuscrites des observations des rencontres concernent les représentations et perceptions sur les thèmes nommés ci-haut. Des citations directes des propos des acteurs ne seront pas diffusées. Ces notes seront conservés dans des fichiers sécurisés par mot de passe et accessible uniquement aux chercheuses du projet.
- Les résultats ne seront pas diffusés avant le 31 septembre 2024.
- Seuls les renseignements nécessaires pour répondre aux objectifs scientifiques de ce projet seront recueillis. Dans les notes, les noms des personnes seront remplacés par un type d'acteur (ex : association 1, acteur municipal 2) afin de préserver l'anonymat des participantes et participants.
- Lors de la diffusion des résultats, l'information ne permettra pas d'identifier des personnes directement. Si une personne a une notoriété sur le sujet, il existe tout de même un risque d'identification indirecte par un tiers.

Personnes-ressources dans l'équipe de recherche

N'hésitez pas à poser toute questions aux membres de l'équipe. Vous pouvez également contacter le Comité d'éthique de la recherche de l'INRS, qui peut vous renseigner sur vos droits en tant que personne participante à cette recherche.

Sophie Lavoie, étudiante à la maîtrise sophie.lavoie@inrs.ca

Sophie L Van Neste, professeur agrégée. T 514 499-4042, sophiel.vanneste@inrs.ca

INRS Centre – Urbanisation Culture Société, 85 rue Sherbrooke Est

Comité d'éthique en recherche avec des êtres humains INRS
490, rue de la Couronne, Québec (Québec) G1K 9A9, Téléphone : 418-650-7434
Courriel : cer@inrs.ca

Consentement

J'ai pris connaissance de la recherche décrite dans la lettre d'information.

J'ai été informé.e des objectifs de la recherche, de ses méthodes de cueillette des données, des thématiques qui feront l'objet d'observation et d'analyses.

J'ai également été informé.e :

- a) de la façon selon laquelle l'équipe de recherche assurera la confidentialité des données et protégeront les renseignements recueillis;
- b) des modalités et de la date de diffusion des résultats;
- c) de mon droit de communiquer, si j'ai des questions sur le projet, avec la personne responsable du projet, Sophie Lavoie et/ou Sophie L. Van Neste.

J'accepte, par la présente, que les rencontres de concertations du QIR Sainte-Pierre dans lesquelles Sophie Lavoie siège comme observatrice soient utilisés comme matériaux dans sa recherche de maîtrise.

Votre nom :

Votre poste et organisation :

Votre adresse courriel :

Si vous le souhaitez, nous vous transmettrons un résumé des résultats du projet



Institut national
de la recherche
scientifique

ANNEXE 7 : GUIDE DES ENTRETIENS SEMI-DIRECTIFS

Section 1. Mise en contexte

1. Quel est votre parcours professionnel et citoyen ?
2. Sur quoi travaillez-vous au quotidien, quelles sont vos fonctions ?

3. Comment en êtes-vous venu à vous intéresser aux questions de mobilité dans Lachine / Montréal ?
4. Qu'est-ce qui vous préoccupe en matière de mobilité dans Lachine ? Pourquoi c'est important ?

Section 2. Leviers d'actions, mobilisation et pouvoir

1. Quelle est votre expérience des interventions en mobilité dans le secteur Saint-Pierre ?
2. Selon vos connaissances, qu'est-ce qui a été fait pour améliorer les conditions de mobilité dans le secteur Saint-Pierre dans les dernières années? Et que pensez-vous de ces interventions?
3. Comment percevez-vous votre place et celle de votre organisme/institution dans les discussions concernant les enjeux de mobilité dans Saint-Pierre ? Quelles ont été vos principales actions et revendications?
 - Aussi sur le plan de camionnage?
 - Sur l'amélioration accès au transport en commun
 - Sécurité routière pour vélos
 - Avec qui vous travaillez là-dessus (qui sont vos alliés?) -
4. Si j'ai bien compris (à partir des documents et de notre discussion), votre priorité c'est (insérez la priorité de l'intervenant); quels sont vos alliés là-dessus?
5. Pourriez-vous m'expliquer pourquoi c'est particulièrement un enjeu (insérez enjeu soulevé par l'intervenant) et comment ce problème nourrit votre compréhension de la mobilité durable à Saint-Pierre?
6. Depuis plus d'une décennie, de nombreux travaux, rapports et mémoires ont été publiés concernant le secteur Saint-Pierre et les problématiques de sécurité routière, de même que des recommandations. La RUI de Saint-Pierre, mais aussi le GRAME, ont établi un diagnostic clair, mais propose aussi plusieurs recommandations. Pourtant, le secteur ne semble que peu se transformer. Pourquoi, à quel niveau ça bloque ?

- Comment expliquez-vous le statu quo dans Saint-Pierre ?
 - Comment travaillez-vous sur votre priorité dans ce contexte ?
7. Le MTQ a organisé au courant des dernières années des rencontres et discussions avec les citoyens (2019 et 2022) et les organismes communautaires (2017).
8. Comment percevez-vous ces rencontres aujourd'hui ?
9. Les processus jusqu'ici permettent-ils à la population locale/ organismes communautaires/Lachine/Ville de Mtl de donner leurs avis?
10. De nombreux acteurs interviennent dans Saint-Pierre (MTQ, Parcs Canada, industries, Canadian Pacific, plusieurs paliers de gouvernements y compris le fédéral). Quels sont les enjeux de négociations principaux face à la reconstruction de l'échangeur ?
11. Comment vous situez-vous face à ces acteurs politiques et industriels ?
12. La RUISP, mais aussi le GRAME, la ville de Montréal et l'arrondissement Lachine se sont prononcés pour des modifications majeures et radicales du secteur Saint-Pierre et des autoroutes qui y sont présentes. Ils semblent se représenter la reconstruction de l'échangeur comme une opportunité majeure de repenser nos mobilités et moyens de déplacement dans la province. Par ailleurs, cela fait déjà plusieurs années que la présence de l'autoroute et de l'échangeur sont contestées. Comment visualise-tu l'avenir de l'échangeur et de l'autoroute 20 dans le quartier Saint-Pierre à l'aube de tes expériences et de tes connaissances ?
13. Comment les conditions actuelles de mobilité affectent-elles les possibilités de développement social et d'action communautaire selon vous?
- Enclavement au service, aux parcs, aux commerces?
14. Comment est-ce les impacts des changements climatiques (la chaleur accablante et fortes pluies par exemples) influencent vos actions, demandes et plans/revendications pour la mobilité dans le secteur ?

15. Pour vous ça voudrait dire quoi une perspective d'équité dans les interventions en mobilité à Saint-pierre?
16. Les RUI seront bientôt toutes remplacées par le nouveau programme QIR (Quartiers Inclusifs Résilients). Que pensez-vous de ce nouvel outil ?
17. Quels sont vos leviers à l'arrondissement sur l'amélioration de la mobilité dans et autour de Saint-Pierre?
18. Qui est responsable de décider le plan de camionnage à Saint-Pierre ? Quand et comment avez-vous récolté les avis là-dessus ?
- Comment peut-il être révisé?
19. À propos de l'écoquartier Lachine-est : Qu'avez-vous retenu de la consultation publique et des ateliers là-dessus, d'enjeux importants pour la population ou les partenaires?

ANNEXE 8 : LETTRE D'INVITATION POUR PARTICIPER AUX ENTRETIENS

Mobilisations sociales et institutionnelles dans le cadre du réaménagement de l'échangeur Saint-Pierre

Lettre d'invitation

Bonjour,

Je suis Sophie Lavoie, étudiante à la maîtrise à l'INRS-centre Urbanisation, Culture et Société. Je vous contacte aujourd'hui parce que je cherche des personnes, représentants et représentantes de groupes et d'associations ou personnel politique ou administratif qui se sont impliquées dans le cadre de la planification du futur échangeur Saint-Pierre pour participer à une recherche.

Je désire comprendre et documenter comment certains citoyens et citoyennes, organismes, groupes de recherche et personnel politique ou administratif se mobilisent face la planification d'infrastructure autoroutière dans un contexte urbain. Ma recherche vise à comprendre les inégalités politiques dans ces processus décisionnels et comment les personnes impliquées dans ces processus se mobilisent et participent.

Si vous êtes intéressé et disponible, je voudrais vous rencontrer pour un entretien individuel dans lequel je vous demanderai de partager avec moi votre expérience et votre engagement en ce qui concerne la mobilité et l'aménagement de l'échangeur et ses abords. Cet entretien serait d'une durée d'environ une heure.

L'entretien sera enregistré, mais votre participation restera anonyme : votre nom ne figurera dans aucun des rapports de recherche et des publications issus de cette recherche. L'enregistrement audio de votre entretien sera automatiquement supprimé après la retranscription faite.

J'espère que mon projet vous intéressera et que vous accepterez d'y participer!

En vous remerciant d'avance et au plaisir de collaborer.

Sophie Lavoie

581 980-9816

sophie.lavoie@inrs.ca

**Approuvé le 13-07-2023 par le Comité
d'éthique de la recherche de l'Institut
national de la recherche scientifique
(CER-INRS). No de référence : cer-23-72**

ANNEXE 9 : LETTRE D'INFORMATION

Lettre d'information sur la recherche et formulaire de consentement

Titre : Mobilisations sociales et institutionnelles dans le cadre du réaménagement de l'échangeur Saint-Pierre

Recherche menée par Sophie Lavoie, au Centre Urbanisation, Culture et Société de l'INRS.

Bonjour,

Nous sollicitons votre participation à un projet de recherche. Cependant, avant d'accepter de participer à ce projet, veuillez prendre le temps de lire, de comprendre et de considérer attentivement les renseignements qui suivent. Nous vous invitons à poser toutes les questions que vous jugerez utiles et à demander qu'on vous explique tout mot ou renseignement qui n'est pas clair. L'objectif de ces documents est de vous informer de vos droits en tant que personne participante à la recherche.

L'objectif de la recherche est de mettre en lumière les inégalités politiques dans le processus décisionnel concernant l'aménagement d'infrastructures autoroutières et routières dans un contexte urbain.

Votre participation à la recherche consistera à accorder un entretien individuel d'une durée approximative d'une heure. L'entrevue peut avoir lieu dans un local à l'INRS (385 rue Sherbrooke Est) ou dans votre bureau personnel. Cette entrevue portera sur divers aspects de votre implication, travail et engagement concernant le quartier Saint-Pierre dans Lachine, plus particulièrement sur les questions de mobilité. Les données et informations recueillies lors de cette entrevue avec vous seront utilisées pour mieux comprendre l'aménagement d'infrastructure

autoroutière en ville et les différentes actions, demandes et processus de planification pour appuyer d'autres formes de mobilité.

En participant à cette recherche, vous contribuerez à une meilleure compréhension des enjeux sociaux et politiques qui touchent les citoyens et citoyennes de Saint-Pierre, alors qu'ils et elles revendiquent depuis plusieurs années des aménagements piétons plus sécuritaires. Il s'agit de mieux comprendre les processus décisionnels et politiques qui concernent les aménagements d'infrastructures autoroutières. Les données recueillies seront utiles à Lachine, alors que l'arrondissement cherche à améliorer ses déplacements internes et externes.

Par ailleurs, l'entrevue ne vous expose pas à des risques différents que ceux auxquels vous vous exposez dans votre vie de tous les jours. *Toutefois, l'entrevue comporte un risque d'identification indirecte, surtout si votre implication ou votre rôle est de notoriété publique.* Le principal inconvénient est le temps passé à participer au projet.

S'il y a des questions auxquelles vous ne pouvez pas ou préférez ne pas répondre, vous êtes tout à fait libre de choisir de ne pas répondre sans avoir à fournir de raisons et sans inconvénient ou conséquences négatives. Sachez par ailleurs qu'à titre de personne participante volontaire à cette étude, vous avez la possibilité de vous en retirer à tout moment et de demander le retrait de vos réponses jusqu'au moment où elles seront anonymisées.

Tous les renseignements recueillis demeureront strictement confidentiels dans les limites prévues par la loi. Seuls les renseignements nécessaires pour répondre aux objectifs scientifiques de ce projet seront recueillis. Les noms des personnes seront remplacés par un numéro ou un pseudonyme au moment de la transcription afin de préserver votre anonymat. Une fois retranscrites, les entrevues seront automatiquement supprimées et les transcriptions seront conservés dans des fichiers sécurisés par mot de passe. La clé du code reliant votre nom à votre dossier de recherche ne sera accessible qu'à la personne responsable du projet devant communiquer avec les participant.e.s et les transcriptions ne seront accessibles qu'à l'étudiante et sa superviseure.

Lors de la diffusion des résultats, aucune information ne permettra de vous identifier directement ou d'identifier des personnes dont vous nous auriez parlées. Il existe malgré tout toujours un risque qu'un tiers vous identifie indirectement, et ce, malgré les précautions prises. Le nom de l'organisme pour lequel vous travaillez pourrait également être mentionné dans les résultats de la recherche, ce qui risque d'augmenter le risque d'identification. Puisque peu d'organisme s'intéresse particulièrement aux enjeux de mobilité qui concerne le secteur de Saint-Pierre, le risque d'identification de votre organisme et de votre personne pourrait être plus élevé. Certains propos plus sensibles que vous pourriez nous mentionnez seront dans ce cas-ci pas associés à votre organisme ou association, à votre demande. Soyez assuré.e que tout sera mis en œuvre pour réduire ce risque au minimum.

Tous les documents, les fichiers et les retranscriptions des entretiens individuels seront détruits après cinq ans. Les enregistrements audios seront eux supprimés immédiatement après la retranscription. Les données recueillies ne serviront que dans le cadre de la présente recherche ainsi que d'autres travaux qui seront produits suite à la production de ce mémoire, en partenariat avec la superviseure de l'étudiante. *Les renseignements personnels concernant votre participation à ce projet de recherche ainsi que les données résultant des enregistrements d'entrevue seront conservés pendant une durée maximale de cinq ans après la fin de l'étude.*

Vous trouverez ci-joint deux (2) exemplaires du formulaire de consentement que nous vous demandons de signer, si vous acceptez de participer à cette recherche et de nous accorder une entrevue. Avant de signer le formulaire, vous pouvez me demander toutes les informations supplémentaires que vous souhaitez connaître sur la recherche. Vous pouvez aussi contacter ma directrice de recherche, dont les coordonnées apparaissent au bas de la page. Vous pouvez également contacter le Comité d'éthique de la recherche de l'INRS, qui peut vous renseigner sur vos droits en tant que personne participante à cette recherche.

Nous vous remercions de votre collaboration.

Sophie Lavoie

Étudiante à la maîtrise

sophie.lavoie@inrs.ca

Sophie L Van Neste

Professeur agrégée

514 499-4042

sophiel.vanneste@inrs.ca

Approuvé le 13-070-2023 par le Comité d'éthique de la recherche de l'Institut national de la recherche scientifique (CER-INRS). No de référence : cer-23-728