

Les verrous et leviers d'acceptabilité des projets de rues conviviales au Québec et en Ontario

Francesco Febres Caceres
Stagiaire en recherche
Observatoire de l'espace public urbain du CERIU
Chaire de recherche sur les usages et pratiques de la ville intelligente
Montréal, Québec
febres_caceres.francesco@courrier.uqam.ca

Exposé écrit préparé pour la séance TP.3 Réseaux complets : s'inscrire dans le tableau d'ensemble
Congrès-exposition 2025 de l'Association des transports du Canada (ATC)
Ville de Québec (Québec)

Remerciements

Je remercie ma directrice de recherche, Florence Paulhiac, pour sa guidance et ses précieux conseils tout au long de cette recherche.

Je tiens aussi à remercier ma directrice de stage, Rafika Lassel, pour son soutien et sa confiance pour la réalisation de cette recherche.

Résumé

Cette recherche, issue d'un partenariat entre l'Observatoire de l'espace public urbain du CERIU et la Chaire de recherche sur les usages et pratiques de la ville intelligente (UQAM), vise à analyser les défis et les facteurs de succès liés à la mise en œuvre de projets de rues conviviales (RC) au Québec et en Ontario. Neuf projets de RC ont été étudiés afin de comprendre les enjeux, les défis et les leviers ayant influencé leur acceptabilité, tant à l'interne qu'à l'externe de l'administration municipale. Ce mandat est structuré autour de trois volets principaux : une synthèse des connaissances, des études de cas et l'élaboration d'outils d'aide à la décision. Cette recherche met en évidence l'émergence de facteurs déterminants ou enjeux tout au long des différentes étapes de réalisation des projets, analysés à la fois d'un point de vue systémique et du processus de mise en œuvre. Les résultats montrent que la réussite de ces projets dépend des leviers mobilisés pour surmonter les défis associés à ces enjeux. En somme, cette étude illustre un changement de paradigme au sein des administrations municipales, valorisant une transition écologique durable.

Mise en contexte

À l'heure actuelle, le Québec et l'Ontario vivent des transformations majeures en lien avec l'aménagement de leurs réseaux routiers. La rue n'est plus conçue uniquement comme un espace monofonctionnel destiné à la fluidité automobile, mais tend à être reconnue comme un milieu de vie complexe intégrant une diversité de pratiques et d'écosystèmes. Depuis plus de 30 ans, plusieurs approches ou concepts ont émergé et façonné l'aménagement des rues de nos villes. L'approche des rues conviviales (RC), caractérisées par l'application de 5 principes (inclusivité, l'accessibilité, la sécurité, le confort et l'écocompatibilité) figure comme l'une d'entre elles.

Bien que les dimensions techniques et de design des rues conviviales soient largement étudiées, la question de leur acceptabilité, essentielle à la réussite du projet, demeure peu documentée dans la littérature. De plus, on observe que l'acceptabilité ne peut pas être résumée à la réception du projet par le public : elle dépend également des dynamiques internes au sein des administrations municipales, de la coordination entre les différents acteurs (public, privés et communautaire) et des jeux d'acteurs institutionnels. Pour que ces projets réussissent, il est donc essentiel de comprendre ce qui facilite ou freine leur mise en œuvre, à différentes échelles.

Mandat de recherche

Issue d'un partenariat entre l'observatoire de l'espace public urbain du Centre d'expertise et de recherche en infrastructures urbaines (CERIU) et la chaire internationale sur les usages et pratiques de la ville intelligente de l'UQAM, cette recherche vise à approfondir trois aspects de l'action municipale en lien avec la planification ou la mise en œuvre de rues conviviales (RC) au Québec et en Ontario. Ces trois aspects sont :

- Les résistances ou les obstacles au projet de rues conviviales;
- La gestion des parties prenantes : les modalités de coproductions et l'acceptabilité des parties;
- Le suivi d'évaluation des projets de rues conviviales

Plus concrètement, cette recherche a deux sous-objectifs :

- Documenter et réaliser, du point de vue **structurel**, un portrait des verrous, des conditions facilitatrices et des outils de suivi;
- Déterminer les verrous et les conditions facilitatrices qui apparaissent lors de la **mise en œuvre du projet**;

Démarche de recherche

Cette recherche a été structurée en trois volets distincts pour répondre à ces objectifs :

Volet 1 : Synthèse des connaissances

Cette étape de la recherche a permis de dresser l'état des connaissances sur l'acceptabilité de ce type de projet, en particulier au niveau des contraintes, des leviers et des outils d'évaluation. L'analyse porte à la fois sur les dynamiques internes et externes du projet, ainsi que leurs manifestations dans le processus. Ce volet permet d'établir le cadre théorique du deuxième volet qui consiste à réaliser une étude de cas.

Volet 2 : Études de cas

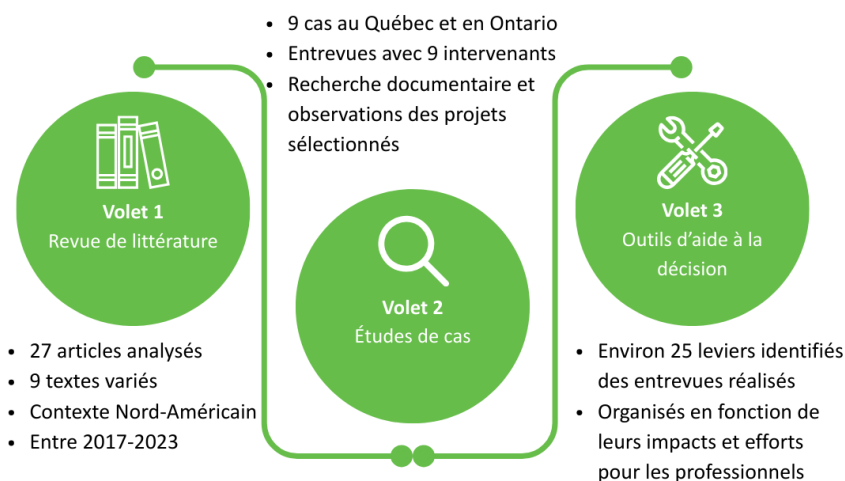
Cette étape a consisté à analyser 9 projets de rues conviviales (RC) au Québec et en Ontario. Ces projets ont été étudiés sous l'angle des conditions d'acceptabilité (internes et externes) de l'administration municipale. L'objectif principal est de documenter et de comparer les verrous et les conditions

facilitatrices, en mettant l'accent sur la mobilisation des différentes parties prenantes et leurs implications aux différentes étapes de la conception et la mise en œuvre du projet.

Volet 3 : outils d'aide à la décision

Les résultats de ces études de cas sont présentés sous forme de fiches par projet ainsi que de manière comparative, à travers une typologie des facteurs et processus, complétée par des recommandations et une cartographie des acteurs et des conditions de réalisation. Ces éléments seront organisés en fonction de l'effort d'application requis de la part des professionnels dans leurs contextes (matrice d'effort et impact).

Figure 1: Démarche de recherche établie



Cadre théorique (revue de littérature)

Ce cadre théorique a été établi à partir de la synthèse des connaissances effectuée lors du volet 1 de ce mandat de recherche. Il constitue le cadre de travail pour la réalisation du deuxième volet de la recherche.

Définition de l'approche de rue conviviale

Un consensus se dégage dans la littérature sur la définition de l'approche de la rue conviviale. D'abord, il s'agit d'une approche développée aux États-Unis, sous le terme « Complete Street ». L'approche est présentée comme une rupture avec les pratiques d'aménagement des rues centrées sur l'automobile. Elle vise à créer des espaces sécuritaires, accessibles, confortables et inclusifs, ce qui a des implications directes sur la conception (design), la planification des aménagements (instruments) et le déroulement des projets (processus).

Aux États-Unis, l'approche traditionnelle des Complete Streets met principalement l'accent sur des pratiques professionnelles appuyées par des politiques et des outils techniques (p. ex. des guides), avec une répartition fonctionnelle de l'emprise publique (Right of Way). Dans la littérature comme dans la

pratique, cette approche tend à valoriser de plus en plus l'emprise publique comme espace de socialisation¹ et d'intégration d'infrastructures vertes².

Au Québec, le terme « rue conviviale » reflète particulièrement cette conception de l'emprise publique, que ce soit à travers l'adoption de politiques de RC ou la réalisation de projets pilotes intégrant cette approche.

Regards croisés sur l'acceptabilité

La littérature scientifique offre trois pistes de réflexion pour analyser l'acceptabilité des projets :

L'acceptabilité sociale

La littérature scientifique se concentre majoritairement sur l'acceptabilité sociale des projets, soit les conditions de réception des projets par le public, laissant de côté l'acceptabilité à l'interne des organismes qui les portent. Si aucune définition consensuelle n'existe sur l'acceptabilité sociale, Gendron la définit :

- Un espace d'interaction entre les projets et les acteurs : où sont manifestés les défis de gouvernance;
- Les politiques ou les grands projets : définissent, encadrent et influencent les acteurs sociaux et leurs relations mutuelles;

L'acceptabilité du point de vue de la gestion de projets

Savard propose une approche globale de l'acceptabilité, intégrant la gestion interne des projets. À Montréal, cette approche a été illustrée par l'adoption, en 2010, du *Cadre de gouvernance des projets et programmes de gestion des actifs*, un outil structurant permettant de réunir et de consolider les conditions d'acceptabilité sociale des projets³. Composé de règles constituées de sept composantes, dont la plus importante porte sur la concertation, aux affaires publiques et aux communications. Son inclusion constitue un pivot puisqu'il permet d'intégrer l'acceptabilité sociale dans le processus de gestion de projet.

L'acceptabilité des chantiers urbains

L'application du concept d'acceptabilité sociale aux chantiers urbains ouvre de nouvelles perspectives de recherche. L'étude de Kaufmann et coll.⁴ sur trois chantiers met en évidence plusieurs constats :

- La communication entre les équipes et la population est complexe et doit être planifiée en fonction des phases du chantier et du public cible ;
- Elle n'a pas suffisamment évolué avec les réseaux sociaux ;

¹ McAndrews, C., Schneider, R. J., Yang, Y., Kohn, G., Schmitz, A., Elliott, F., Pittner, J., & Purisch, H. (2023). Toward a Gender-Inclusive Complete Streets Movement. *Journal of Planning Literature*, 38(1), 3-18. Scopus. <https://doi.org/10.1177/08854122221087472>

² Galeniaks, A. (2017). Importance of urban street tree policies: A Comparison of neighbouring Southern California cities. *Urban Forestry and Urban Greening*, 22, 105-110. Scopus. <https://doi.org/10.1016/j.ufug.2017.02.004>

³ Savard, J. (2000). CHAPITRE 3 DE L'IMMOBILISME À L'APPROPRIATION CITOYENNE: Regard sur le processus d'acceptabilité sociale à Montréal. Dans V. Lehmann & B. Motulsky, *Communication et grands projets: Les nouveaux défis* (p. p. 45-80). Les Presses de l'Université du Québec. <http://ebookcentral.proquest.com/lib/ugam/detail.action?docID=3285393>

⁴ Kaufmann, V., Dutour, N., Echanove, M., Messer, M. A., & Salama, I. (2017). Vers des chantiers furtifs; Étude préliminaire en matière d'acceptabilité et de perceptions des chantiers en contexte urbain. <https://infoscience.epfl.ch/record/229353>

- la perception de la plus-value du projet et les expériences négatives influencent l'acceptabilité des projets futurs.
- Enfin, chaque chantier est unique, et ses conséquences varient selon le contexte.

Définition de l'acceptabilité dans cette recherche

Dans le cadre de cette recherche, l'acceptabilité des projets analysés se fait en deux temps :

- **À l'interne de l'administration municipale** : Il s'agit d'observer l'acceptabilité à travers la gestion interne du projet par les différentes équipes impliquées, notamment l'organisation du travail ainsi que les outils de collaboration et de cogestion mis en œuvre.
- **À l'externe de l'administration municipale** : il est plutôt question d'analyser l'acceptabilité sociale, en particulier du point de vue des relations entre les parties prenantes et de l'accueil réservé au projet.

La rencontre des obstacles et des leviers : Comment émergent les facteurs déterminants des projets ?

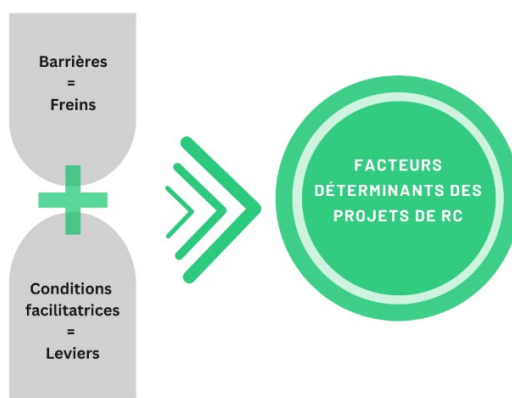
Lors de la réalisation de la synthèse des connaissances, l'analyse de la littérature scientifique met en lumière deux dimensions à l'acceptabilité de ces projets :

- **Les barrières ou freins** : Il s'agit des obstacles au déploiement des projets de RC ralentissant leur mise en œuvre et pouvant modifier leur conception même. Ces **barrières** contribuent au phénomène de « **dépendance au sentier** », défini comme la tendance à répéter les mêmes décisions en continu. Elles perpétuent ainsi la forme actuelle du réseau routier et freinent l'innovation.
- **Les conditions facilitatrices** : Il s'agit des circonstances propices qui favorisent la planification et la mise en œuvre de rues conviviales. Elles permettent de surmonter les obstacles existants ou d'éviter l'apparition de nouvelles barrières, contrant ainsi la dépendance au sentier et assurant le déploiement fidèle des projets.

Les facteurs déterminants

De la mise en relation ou de la combinaison des barrières et des conditions facilitatrices résultent les facteurs déterminants qui influencent la réussite ou l'échec des projets de RC. En d'autres termes, il s'agit d'un élément qui influence directement le résultat du projet et dépend de la manière dont les barrières et les conditions facilitatrices s'articulent (voir figure 2).

Figure 2 Relation causale entre barrières et conditions facilitatrice



Deux regards sur les facteurs déterminants aux projets de RC

Les 17 facteurs déterminants identifiés à travers la synthèse des connaissances peuvent être analysés en fonction de deux regards :

- **Regard organisationnel qui se décline à deux échelles:**
 - À l'échelle interne à l'administration municipale, onze facteurs déterminants sont regroupés en cinq catégories : le rôle des élus, le rôle des professionnels municipaux, l'organisation des services, les méthodes et instruments de planification, ainsi que les processus d'évaluation et de suivi (voir figure 3).
 - À l'échelle externe, six facteurs sont identifiés et répartis en deux catégories : le contexte physico-spatial et les parties prenantes (voir figure 4).

Figure 3: Facteurs déterminants internes de l'administration municipale (contexte organisationnel).

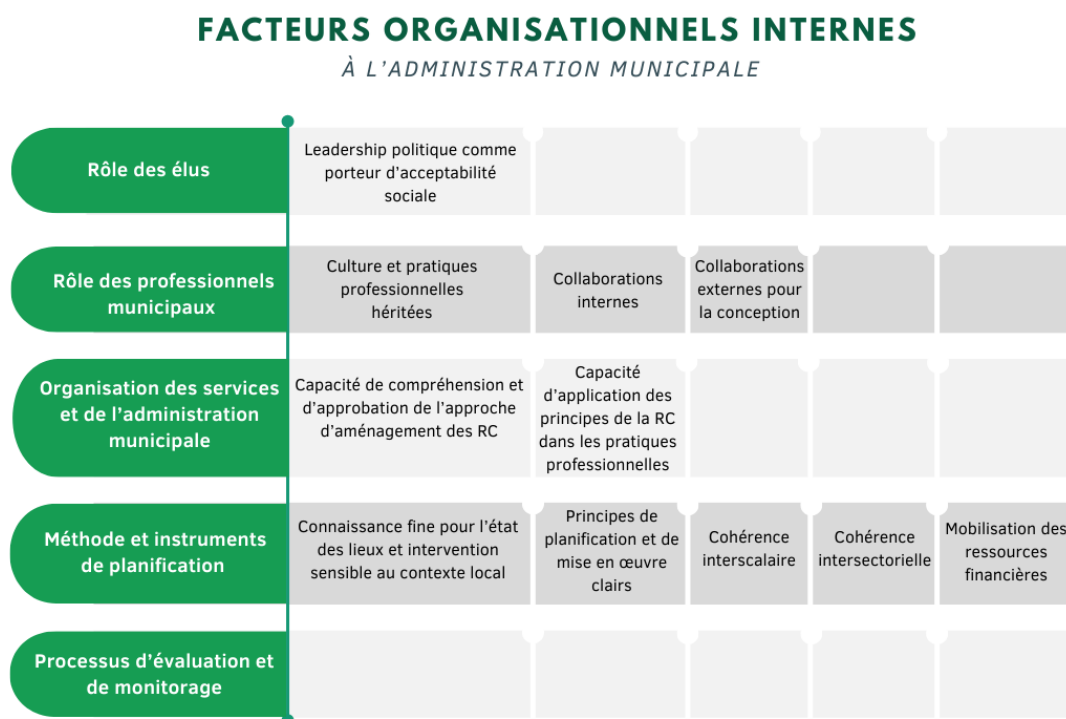
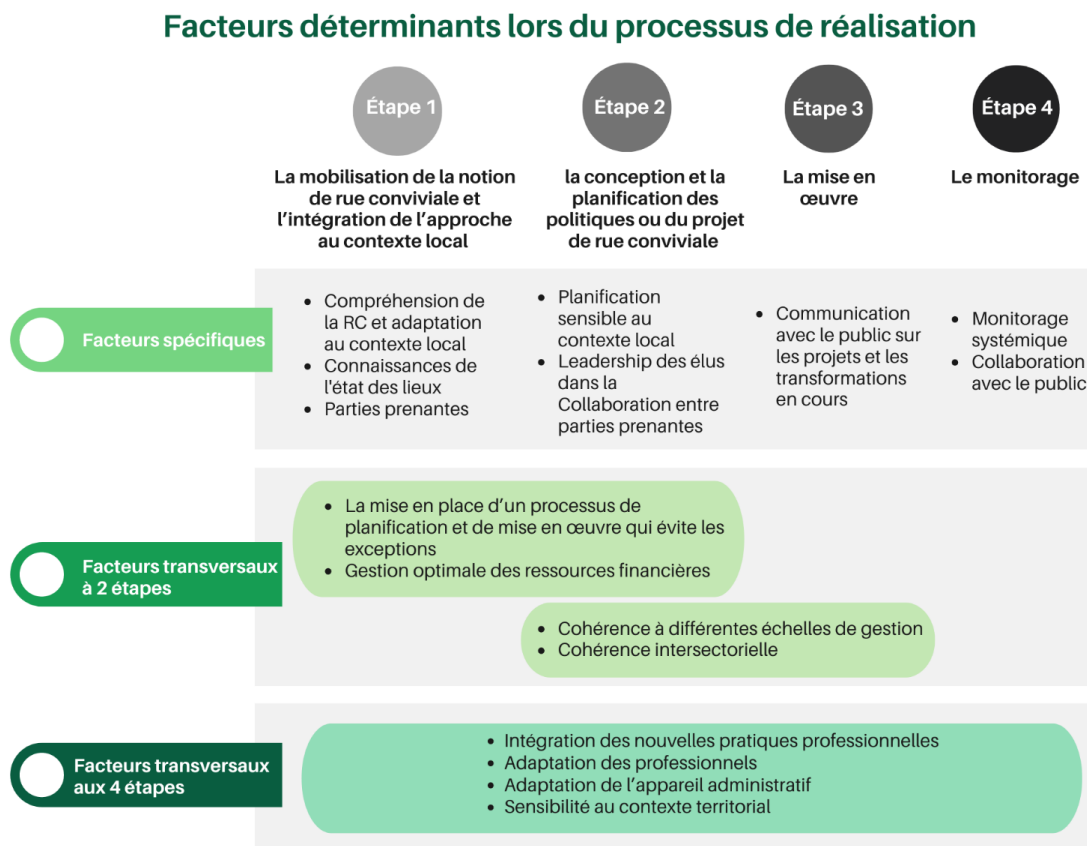


Figure 4: Facteurs déterminants à l'externe de l'administration municipale (contexte organisationnel).



- **Regard du processus de mise en œuvre:** les facteurs déterminants se répartissent en quatre étapes et peuvent être spécifiques à une étape ou transversaux, intervenant à plusieurs étapes du processus (voir figure 5).

Figure 5: Facteurs déterminants lors du processus de réalisation du projet de l'administration municipale.



Méthodologie : Étapes de sélection et d'analyse de 9 projets de RC

La démarche de travail de cette étude de cas comprend six étapes principales :

1. L'inventaire des meilleurs projets de rues conviviales au Québec et au Canada à partir de répertoires spécialisés ;
2. La sélection des projets selon huit critères visant à identifier ceux présentant des défis et leviers d'acceptabilité significatifs (voir tableau 1) ;

Figure 6: Critères et projets sélectionnés

Projet (Ville)								
Rue Rose de Lima (Ville de Montréal)	✓		✓		✓	✓	✓	
Chemin de la Canardière (Ville de Québec)	✓	✓		✓		✓	✓	✓
Boulevard Le Corbusier (Ville de Laval)	✓	✓	✓			✓		
Rue Laval (Ville de Gatineau)	✓		✓	✓	✓	✓		✓
Rue Notre-Dame (Ville de Repentigny)	✓	✓	✓	✓		✓		✓
Rue Duvernay (Ville de Beloeil)	✓		✓		✓	✓	✓	✓
Highland Road (Ville de Kitchener)	✓	✓	✓			✓	✓	
Montréal Road (Ville de Ottawa)	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
Yonge Street (Ville de Toronto)	✓		✓	✓	✓			✓

3. La construction d'une grille d'entretien unique abordant le projet, les acteurs impliqués, les résistances et leviers ainsi que les outils de suivi et d'évaluation ;
4. La recherche documentaire pour approfondir la connaissance des projets et identifier les intervenants à contacter ;
5. La prise de contact et la participation volontaire des intervenants via des entretiens semi-dirigés avec consentement ;
6. La transcription, l'analyse et le traitement des entretiens, en garantissant l'anonymat des participants et en centrant l'étude sur les projets analysés.

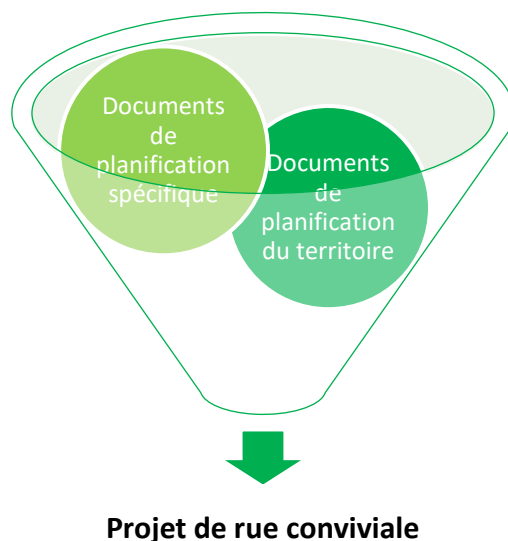
Résultats :

Documents mobilisés

Dans les neuf cas analysés, deux types de documents de planification ont été mobilisés en tant que cadre de référence pour l'aménagement de rues conviviales :

- **Les documents de planification du territoire :** Ils définissent les grandes orientations d'aménagement du territoire municipal, ils fixent les axes prioritaires pour l'aménagement du territoire, incluant le réseau routier et propose une vision globale qui guide ensuite la planification spécifique.
- **Les documents de planification spécifique :** Ces outils de planification spécifient et concrétisent les orientations des documents généraux. Ils précisent les principes d'aménagement à valoriser et les lignes directrices d'aménagement pour des domaines particuliers, comme les politiques de rues conviviales, les plans de mobilité ou les stratégies de lutte contre les ilots de chaleur.

Figure 7: Mobilisation des documents de planification



Certaines municipalités disposent de politiques de rues conviviales définissant vision, objectifs et principes d'aménagement, tandis que d'autres doivent simplement coordonner différents documents de référence existants, sans que cela pose d'enjeux majeurs.

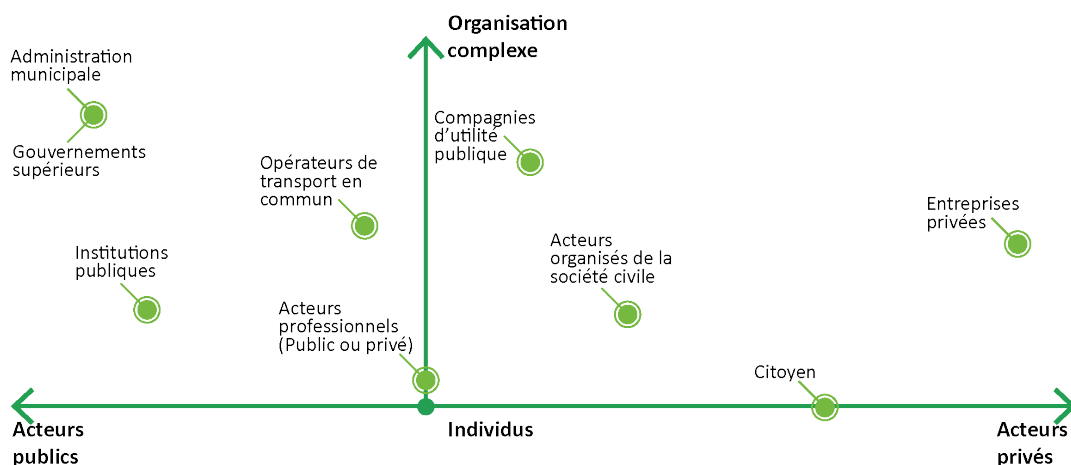
Typologies d'acteurs

Un inventaire de toutes les parties prenantes impliquées dans les neuf projets a été réalisé. Ces parties prenantes ont été regroupées et classées en huit grandes catégories. Le but cet exercice est d'identifier la nature de ces agents/ acteurs et comprendre la façon dont ils influencent la réalisation du projet.

La figure 8 montre l'organisation de ces catégories d'acteurs dans une matrice qui repose sur deux axes :

- **L'axe horizontal :** Catégorise les acteurs en fonctions de leurs natures institutionnelles (public et privée). Entre ces deux pôles, plusieurs intervenants sont disposés en montrant des caractéristiques propres aux secteurs publics comme au secteur privé.
- **L'axe vertical :** Catégorise les acteurs entre deux pôles : les individus (agents) et les organisations.

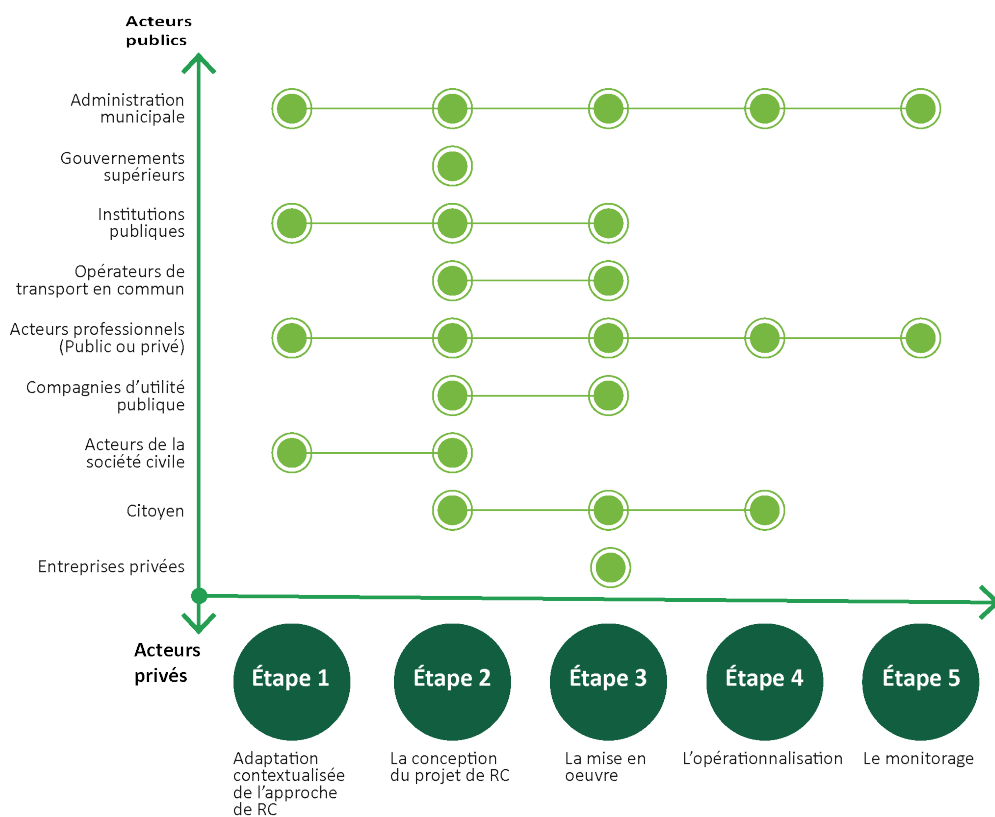
Figure 8: Organisation des typologies d'acteurs selon leurs natures institutionnelles



La figure 9 propose une catégorisation temporelle des acteurs :

- **L'axe horizontal :** Organise les acteurs en fonction de leur implication aux différentes étapes du projet de RC.
- **L'axe vertical :** Catégorise les acteurs en fonctions de leur nature institutionnelle (publique et privée).

Figure 9: Implication des typologies d'acteurs dans le processus de réalisation du projet



Présentation des typologies d'acteurs :

Administration municipale

L'administration municipale, en tant que porteur central des projets de rues conviviales, en assure la mise en œuvre, la gestion opérationnelle et la maintenance. Elle combine deux identités :

- L'identité institutionnelle : qui est liée à un rôle démocratique de proximité et à des compétences en matière d'aménagement, de transport ou de sécurité⁵, et regroupe les différents services.
- L'identité organisationnelle : qui reflète sa structure composée d'élus et de professionnels coordonnant des objectifs communs⁶.

Ces projets sont par nature multidisciplinaires : ils mobilisent plusieurs divisions aux perspectives variées, qui doivent collaborer à l'aide d'outils adaptés au contexte territorial.

Gouvernements supérieurs

Cette catégorie renvoie au ministère des Transports et de la Mobilité durable, dont l'implication est double :

- Un **rôle normatif** lié à l'adoption de normes d'aménagement routier, parfois adaptées pour répondre aux besoins spécifiques des projets de rues conviviales.
- Un **rôle financier** à travers divers programmes de subvention qui offrent aux municipalités des ressources pour bonifier leurs projets et atteindre leurs objectifs en matière de mobilité ou de lutte contre les changements climatiques.

Institutions publiques non gouvernementales

Deux grandes catégories ont été identifiées en fonction de leurs rôles dans le projet :

- **Institution scientifique** : Il s'agit d'un acteur qui joue un rôle d'accompagnateur des professionnels dans la conception du projet de RC.
- **Organisation publique riveraine** : certaines institutions publiques, comme les écoles et les hôpitaux, influencent directement la gestion des chantiers en raison de leurs horaires et de leurs besoins particuliers.

Opérateurs de transport en commun

Ce type d'acteur joue un rôle clé dans la réalisation des projets de RC. Son influence s'exerce de trois façons :

- **Bonification du projet** : intégration d'un volet transport en commun qui répond à des objectifs de mobilité élargis.
- **Besoins spécifiques d'aménagement** : adaptation des infrastructures aux normes de la flotte et harmonisation avec les autres modes de déplacement.
- **Gestion et coordination du trafic** : organisation de circuits alternatifs durant les travaux et ajustement du flux lors de l'augmentation de l'offre de service.

⁵ Divay, G., Belley, S., Caron, L., Charbonneau, É., & Prémont, M.-C. (2019). Le management municipal. Presses de l'Université du Québec.

⁶ Divay, G., Belley, S., Caron, L., Charbonneau, É., & Prémont, M.-C. (2019). Le management municipal. Presses de l'Université du Québec.

Compagnies d'utilité publique

Ce type d'acteurs utilise l'emprise de rue pour ces opérations. Par conséquent, il influence directement le projet, notamment lorsqu'il est question de réaménagement et d'enfouissement des équipements aériens (Ex. : câbles).

Les professionnels municipaux et consultants

Les professionnels, qu'ils soient internes ou externes à l'administration municipale, jouent un rôle central dans l'ensemble des étapes de réalisation du projet, notamment :

- **À titre d'analystes** : ils réalisent un diagnostic qui permet de mettre en œuvre un projet contextualisé
- **À titre de concepteurs** : ils coordonnent la conception du projet entre les différents acteurs.
- **À titre de gestionnaires** : Ils interviennent pendant la planification et l'exécution du projet.
- **À titre de collaborateur** : ils apportent un soutien varié à l'équipe responsable de la réalisation du projet.

Acteurs de la société civile

Ce type d'acteurs regroupe l'ensemble de groupes citoyens qui représentent des intérêts particuliers, dont :

- Les associations de résidents
- Les associations des commerçants
- OBNL dans un domaine particulier (environnement ou mobilité)

Les citoyens

Les citoyens constituent l'acteur le plus important du projet, car ils sont les principaux bénéficiaires. Quatre sous-catégories ont été identifiées :

- **Communautés de citoyens** : il s'agit de réseaux organisés et non institutionnalisés (Ex. : regroupement de voisinage);
- **Résident riverain** : Il s'agit de citoyens qui sont propriétaires de lots en bordure de la rue et sont aussi affectés par le projet dû à leurs localisations.
- **Citoyen expert** : Certains citoyens, possédant une expertise en aménagement ou dans des domaines connexes, s'intéressent activement dans la réalisation de ce type de projet.
- **Citoyen local** : Influencent le projet en exprimant besoins, préoccupations et solutions pour réduire les nuisances.

Entreprises privées

Présenté de deux façons :

- **Entrepreneur** : il exécute le projet en mettant en œuvre les directives des concepteurs
- **Commerçant** : ils peuvent être riverains au projet et peuvent être affectés par les travaux de mise en œuvre du projet.

Enjeux identifiés : regard du point de vue de la structure organisationnelle

Le tableau 10 et le tableau 11 montrent les différents enjeux qui ont fait face aux équipes municipales dans les différents cas analysés. Ceux-ci peuvent être observés selon deux regards organisationnels :

- **À l'interne (Tableau 10) :** Il est question de 11 enjeux qui ont été organisés en cinq grandes catégories. Le rôle du professionnel municipal ainsi que les méthodes et instruments de planification regroupent le plus grand nombre d'enjeux, soit 8 sur 11.
- **À l'externe (Tableau 11) :** Il est question de 3 enjeux qui ont été organisés en deux grandes catégories. Sans équivoque, *parties prenantes* est la catégorie qui englobe deux enjeux très importants en lien avec la réalisation du projet.

Figure 10: Enjeux déterminants à la réalisation du projet

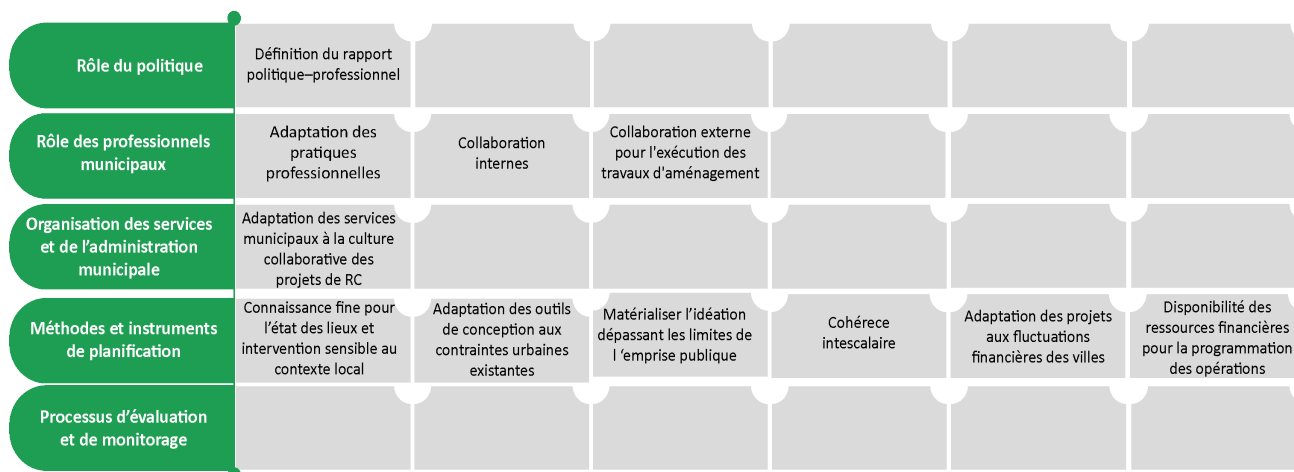
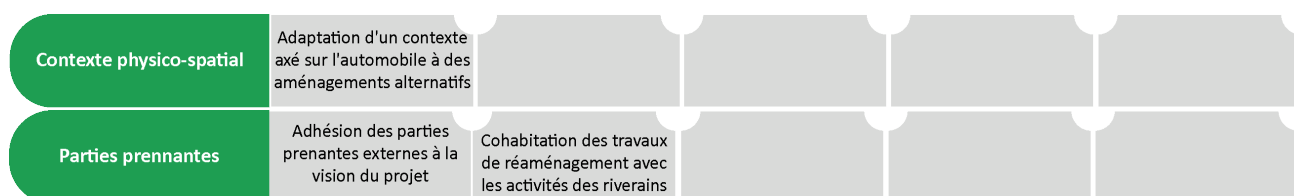


Figure 11: Enjeux déterminants à l'externe de l'administration municipale



Le rôle de l' élu

Dans certains cas analysés, les élus ont joué un rôle essentiel dans la réalisation du projet, notamment en tant qu'intermédiaire entre la population et l'administration municipale. Il peut émettre des inquiétudes ou des craintes en relation avec le projet tout en respectant les compétences de l'équipe et des professionnels responsables du projet. Le tableau 2 montre l'enjeu en lien avec cet acteur.

Tableau 1: Rôle de l' élu dans la réalisation du projet

Enjeux	Défi	Levier
Définition du rapport politique-professionnel	L'empiètement de l' élu dans les compétences des équipes de professionnels	Rôle de soutien : Courroie de transmission entre le citoyen et le professionnel
	La politisation de certains éléments de l'aménagement	

Le rôle des professionnels municipaux

L'adaptation des professionnels municipaux dans la réalisation des projets de RC repose sur deux échelles d'enjeux présentés dans le tableau 2 :

- Au niveau des pratiques individuelles de l'acteur : il est la question principale de la capacité des professionnels à adapter leurs pratiques au contexte et aux nouvelles réalités du projet;
- Au niveau de ces collaborations interservices : Collaboration avec les différents services en mobilisant leurs expertises propres dans la réalisation du projet.

Tableau 2: Les transformations dans les pratiques des professionnels

Enjeux	Défi	Levier
Adaptation des pratiques professionnelles		L'incitation à l'innovation en aménagement tout en respectant les contraintes physiques, anthropiques et normative
	Intégration des nouvelles pratiques d'aménagements au sein des services et par le porteur du projet	Intégration de nouvelles pratiques inspirées à partir d'expériences étrangères
		Mise à contribution de l'expertise , le réseau et l'organisation de travail d'un acteur expert spécialisé dans le domaine ciblé (ex.: verdissement et réglementation)
	Défi opérationnel: Adaptation des compétences en aménagement par les entrepreneurs aux nouvelles réalités	Accompagnement de l'entrepreneur par les professionnels en aménagement pour mieux intégrer les nouvelles compétences liées à l'aménagement
Collaborations internes	L'accès à l'information de qualité liée à l'aménagement de la rue (historique médical)	Mise en place d'outils de gestion de l'information à travers un portail centralisé ou par services.
	Coordination des projets de chantiers limitrophes afin de faciliter la mobilité	Mise en place d'une structure de gestion supérieure des chantiers sur le territoire de la municipalité: facilite la mobilité (déplacements actifs et automobiles) Mise en place de propositions alternatives aux déplacements accompagnée d'une communication claire
	L'adhésion des services dans la recherche de consensus ou une vision commune du projet (Ex.: Travaux publics)	Favoriser le partage de l'information entre les services pour guider la collaboration La reconnaissance des rôles et responsabilités entre les services Mise en place d'un processus de travail en commun

Organisation des services et de l'administration municipale

Les tableaux 4 montrent que les projets de RC amènent une transformation dans l'organisation du travail entre les différents services ainsi que les différentes échelles de gestion qui sont impliquées dans la réalisation de ces projets de RC.

Tableau 3: Transformation de l'organisation interne des administrations municipales

Enjeux	Défi	Levier
Adaptation des services municipaux à la culture collaborative des projets de RC	L'adaptation au changement de culture administrative à l'intérieur des services qu'impliquent les projets de RC	Leadership de la direction des services dans la sensibilisation des équipes aux nouvelles formes d'aménagement
		Mise en place de rencontres ciblées pour surpasser les défis ciblés
		Collaboration dans le processus de conception , notamment plans et devis
	Transformation de la culture de travail en silo	Partage de la responsabilité entre les différentes parties prenantes internes

Méthodes et instruments de planification

Dans le tableau 5 (page suivante), plusieurs défis et leviers identifiés dans l'étude de cas sont directement liés aux méthodes et aux instruments de planification mobilisés. Les enjeux observés sont diversifiés et se manifestent à différents niveaux, notamment :

- Des analyses sur le terrain;
- Des outils de conception;
- De l'opérationnalisation;
- De la gestion du territoire à différentes échelles;
- De la gestion des ressources

Tableau 4: Mobilisation d'outils adaptés aux projets de RC

Enjeux	Défi	Levier
Connaissance fine pour l'état des lieux et intervention sensible au contexte local	Assurer la sécurité des usagers tout en adaptant le flux provenant du réseau autoroutier au contexte local (Ex.: Rose-de-Lima)	Analyse rigoureuse du flux usager et des possibilités de conflits
Matérialisation de l'idéation dépassant les limites de l'emprise publique	Arrimer les propriétaires riverains dans l'opérationnalisation du projet	Appel à un intermédiaire spécialisé dans l'opération qui concerne le riverain (Ex.: nature Québec)
		Mobilisation d'outils règlementaires et négociation progressive des autorités municipales.
Adaptation des outils de conception aux contraintes urbaines existantes	Réaliser des concepts dans les rues existantes ayant des contraintes physiques et anthropiques fortes .	La mise en place de projets sur mesure qui répondent aux besoins identifiés
		Adaptation des outils de planification aux contraintes des réaménagements de rues existantes
Cohérence interscalaire	Adoption des normes de signalisation routière aux nouvelles formes d'aménagement . (Ex.: Laval)	Collaboration étroite avec le MTQ dans la mise en place d'une signalisation adapté au contexte
	Adaptation des aménagements aux normes de la rue (schéma de couverture de risques d'incendie)	Rencontres ciblées entre les équipes concernées pour concevoir un aménagement qui répond aux normes
Adaptation des projets aux fluctuations financières des villes	Réalisation du projet en contexte de ressources budgétaires restreintes	Mandater un consultant externe qui doit arrimer les critères d'aménagement aux réalités budgétaires (ex.: consultants en aménagement)
Disponibilité des ressources financières pour la programmation des opérations	Adaptation des ressources financières existantes à la programmation post-projet	Optimiser les ressources internes en réorientant les dépenses obsolètes vers de nouveaux projets
		Appel à un intermédiaire responsable du volet (ex.: programmation culturelle pour un espace public)
		Intégrer les dépenses d'opération récurrentes dans la planification en amont

Contexte phycospatial

Les cas observés montrent qu'il existe un enjeu d'acceptabilité lorsque le contexte physico-spatial est largement influencé par les déplacements automobiles. Ces défis affectent les riverains à travers leurs activités quotidiennes axées sur l'automobile et la transformation de l'environnement immédiat, fortement influencé par l'automobile.

Tableau 5 : L'influence du contexte physico-spatial axé sur l'automobile

Enjeux	Défi	Levier
Adaptation d'un contexte axé sur l'automobile à des aménagements alternatifs	Gestion des inquiétudes des riverains face aux modifications de leurs pratiques de la rue	Mise en place d'une stratégie de concertation qui vis à rassurer les craintes des riverains
	Gestion des inquiétudes des riverains face aux nouveaux aménagements qui réduisent la prédominance de l'automobile	

Parties prenantes

Le tableau 7 montre les défis et les leviers qui influencent l'acceptation du projet par les parties prenantes dépendent principalement de l'exécution des travaux et des canaux de communication.

Tableau 6 les parties prenantes : partenaires essentiels au projet

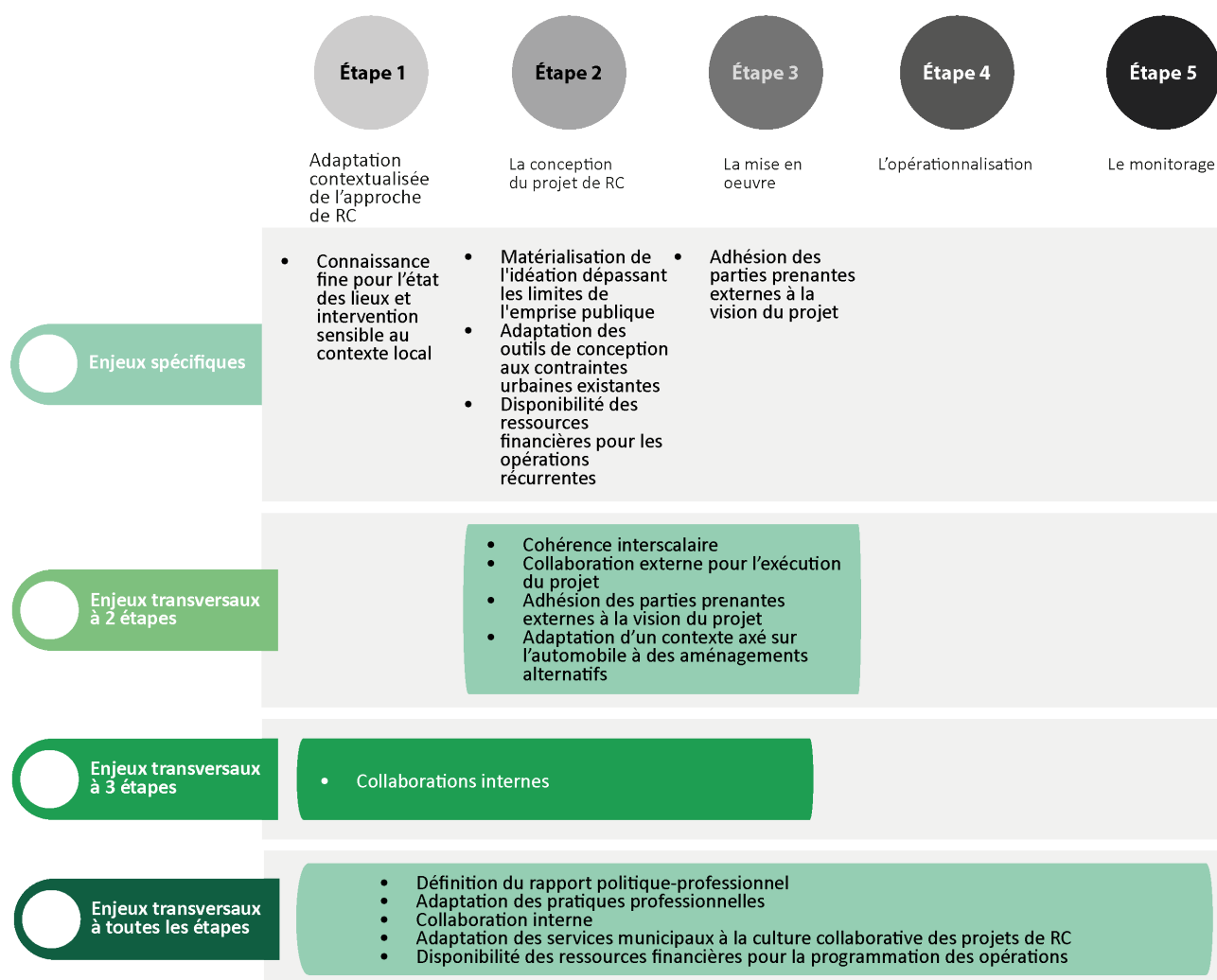
Enjeux	Défi	Levier
Cohabitation des travaux de réaménagement avec les activités quotidiennes des riverains	Coordination des travaux de réaménagement avec les activités quotidiennes des riverains	Communications constantes avec les riverains
		Adaptation de la stratégie de gestion intégrant les réalités riveraines
Adhésion des parties prenantes externes à la vision du projet	Rejoindre efficacement les différents groupes de la population pour favoriser leurs adhésions au projet	Sensibilité aux besoins des usagers : assurer leur sécurité et faciliter leur circulation grâce à une signalisation adaptée durant les travaux
		Coordination interéquipes : Travail collaboratif pour atténuer les impacts négatifs du chantier (ex.: sécurité, saleté, bruit)
		Mise en place d'une stratégie de communication qui vis à véhiculer facilement l' information liée au projet (ex.: soirées d'information ciblées, porte à porte)

Enjeux identifiés : regard du point de vue du processus

Les 13 enjeux identifiés dans les cas analysés ont été classés en fonction de leurs manifestations dans le processus de réalisation. La figure 5 a été adaptée pour y inclure une quatrième étape : l'opérationnalisation. Cette étape est cruciale, notamment pour l'attribution des budgets récurrents nécessaires au bon fonctionnement du projet.

Les enjeux transversaux à toutes les étapes semblent exercer une grande influence sur la réalisation du projet en raison de leurs nombres et leurs manifestations dans les différentes étapes du projet. Concernant les enjeux transversaux à deux étapes, ils se manifestent principalement lors de la conception et la mise en œuvre du projet. Enfin, les enjeux spécifiques, ils concernent principalement les trois premières étapes du projet, celles qui constituent le processus de transformation de la rue.

Figure 12: Enjeux déterminants au sein du processus de réalisation des projets de RC



Conclusion

En conclusion, cette étude analyse neuf projets de rues conviviales au Québec et en Ontario en révélant que leur acceptabilité dépend d'une multitude d'interactions complexes entre des facteurs politiques, techniques, organisationnels, sociales et individuels. De plus, cette étude met en évidence que la réalisation de ces projets ne dépende pas seulement des résistances citoyennes. Il existe des défis internes aux administrations municipales, notamment :

- Les contraintes normatives ;
- Les outils de planification ;
- Les outils de gestion
- Les outils de coordination des acteurs.

A contrario, les leviers d'acceptabilité émergent lorsque :

- Les professionnels de l'administration municipale sont capables de mobiliser les ressources adéquates ;
- La collaboration est mobilisée ;
- Les outils de planification et les stratégies de communication sont adaptés au contexte du projet.

Enfin, ces projets illustrent un changement de paradigme au sein des administrations municipales et leurs réussites dépendent :

- D'un soutien politique et administratif fort ;
- D'une grande capacité d'adaptation;
- Des canaux de communication efficaces.

Reconnaitre la grande variété d'enjeux qui se présentent lors de la mise en œuvre de projet de RC permettra de garantir la viabilité de ces projets ainsi que de soutenir la transition écologique à long terme.