

Le train léger sur rails d'Ottawa : les rebonds d'un projet de transport durable conflictuel

The Ottawa Light Rail: Reflections on a Conflicted Sustainable Project

Kenza Benali et Ella Bernier

Volume 11, numéro 1, 2014

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1038880ar>
DOI : <https://doi.org/10.7202/1038880ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Centre d'études en gouvernance de l'Université d'Ottawa

ISSN

1912-0362 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Benali, K. & Bernier, E. (2014). Le train léger sur rails d'Ottawa : les rebonds d'un projet de transport durable conflictuel. *Revue Gouvernance / Governance Review*, 11(1). <https://doi.org/10.7202/1038880ar>

Résumé de l'article

De nombreux géographes ont constaté qu'après la période dite de « l'aménagement consensuel du territoire », nous sommes entrés dans l'ère de « l'aménagement conflictuel ». En effet, depuis une dizaine d'années, plusieurs grands projets d'aménagement et d'infrastructure à travers le monde ont connu des conflits et des tensions, à divers degrés, qui ont eu pour effet de retarder voire d'annuler leur réalisation. Le projet de train léger sur rails d'Ottawa n'a pas fait exception. Proposé en 2001 par la Ville d'Ottawa, ce mégaprojet de transport durable fut planifié pendant des années et bloqué en 2006, laissant aux contribuables une facture élevée. Il reste que le projet a connu, après une éclipse de deux ans, un nouveau rebondissement et finit par aboutir. Cet article revient sur la saga du projet du train léger qui déchaîne les passions depuis plus d'une décennie. À travers l'étude de la couverture médiatique, il tente de saisir les origines, les enjeux et le rôle des différents acteurs impliqués dans ce conflit d'aménagement, mais aussi les facteurs qui ont concouru à l'aboutissement d'un des plus grands projets d'aménagement de l'histoire de la capitale canadienne.

Le train léger sur rails d'Ottawa : les rebonds d'un projet de transport durable conflictuel

Par Kenza Benali et Ella Bernier

Introduction

Depuis quelques années, de nombreux géographes ont constaté qu'après la période dite de « l'aménagement consensuel du territoire » – emblématique jusqu'aux années 1980, et porté par un seul acteur, en l'occurrence l'État, qui a bénéficié jusqu'ici d'un rôle dirigeant et quasi exclusif – nous sommes entrés dans l'ère de « l'aménagement conflictuel », impliquant une multitude d'intervenants et mettant en relief de nouvelles préoccupations. En effet, depuis une dizaine d'années, plusieurs grands projets d'aménagement et d'infrastructure à travers le monde ont connu des conflits et de tensions, à divers degrés, qui ont eu pour effet de retarder voire d'annuler leur réalisation (Black 2010; Lecourt 2005). Cette thèse est largement développée dans le célèbre livre de Subra (2007), *Géopolitique de l'aménagement du territoire*. L'auteur y démontre, à l'aide de nombreux exemples, que « l'aménagement fait conflit » depuis plus d'une vingtaine d'années. Subra constate qu'après avoir été un projet étatique, bénéficiant d'un large consensus, « l'aménagement est devenu le champ d'expression du discours, de représentations et au fond d'intérêts très largement contradictoires » (Subra 2007 : 301). Il va jusqu'à avancer que la contestation est devenue la norme dans les projets urbanistiques : « la montée en puissance des conflits autour des projets d'aménagement est telle, depuis une vingtaine d'années, que l'on peut se demander si l'on n'assiste pas en réalité à un glissement progressif de la conflictualité dans notre société du champ du social vers celui du territorial » (*Ibid.* : 39). Subra révèle l'existence de trois types de conflits :

1) « L'aménagement menacé » : des acteurs locaux s'opposent à une décision extérieure (groupe industriel ou l'État) portant généralement sur la restructuration (fermeture, rationalisation, délocalisation) de services publics (bureaux de poste, hôpitaux) ou d'entreprises. Ce type de conflit a généralement lieu dans les villages ou les petites villes, où une importante partie de la population travaille dans l'établissement en question. Sa fermeture ou sa délocalisation est souvent perçue comme une menace, non seulement pour les employés eux-mêmes (licenciements), mais pour l'ensemble de l'économie locale.

2) « L'aménagement rejeté » : l'aménagement est contesté par les riverains craignant des nuisances éventuelles sur leur environnement (bruit, pollution, atteintes aux paysages, dévalorisation du patrimoine immobilier, etc.). Il s'agit du syndrome bien connu du « NIMBY » (*Not In My Back Yard*, en français « Pas dans mon arrière-cour »).

3) « L'aménagement convoité » : ce type de conflit relève exclusivement de la concurrence et de la rivalité entre territoires et différents acteurs politiques au

sujet de la localisation et du contenu d'un équipement ou d'un aménagement futur (ligne de chemin de fer, autoroute, aéroport). Ici, la population est souvent absente du conflit et l'État joue un rôle d'appui ou d'arbitre (*Ibid.*).

Cependant, comment expliquer cette multiplicité des conflits de tous types autour de projets d'aménagement? Pourquoi est-on passé du consensus aux dissensions? Selon Giblin (2005), cette situation s'explique par la décentralisation des pouvoirs, le développement de la démocratisation et le recul de l'État-providence. Cette décentralisation du début des années 1980 marque ainsi une rupture historique dans le mode de gestion de l'aménagement : nous serions passés, pour reprendre l'expression de Le Galès (1995), du « gouvernement des villes » à celui de la « gouvernance urbaine ». Apparue durant les années 1990, et généralement définie comme un processus de mobilisation et de coordination d'une gamme d'acteurs (institutionnels, publics, privés) cherchant à réaliser des projets urbains ou à résoudre des problèmes liés aux territoires (Osmont *et al.* 2008), la gouvernance urbaine reste cependant un concept ambivalent et plurivoque : « ce mot-valise a des acceptions plurielles, au gré de son instrumentalisation par les hommes et les institutions qui l'utilisent » (Dardy 2008 : 11). Le manque de recul temporel peut expliquer, en outre, son incompréhension, voire son opérationnalisation. La diversité des champs d'application vient encore brouiller sa lisibilité. En effet, la gouvernance urbaine se décline différemment selon les contextes géographiques : les expériences sont multiples et singulières, et il existe une « pluralité d'arrangements gestionnaires (assimilables à des arrangements spatiaux) [qui] peuvent être coordonnés spatialement ou complètement atomisés et indépendants » (Osmont *et al.* 2008 : 24). Le défi réside, dans tous les cas, dans la conciliation des intérêts antagonistes et dans la capacité de donner une cohérence à l'action d'une pluralité d'acteurs hétérogènes. Or, la coordination, la concertation et la consultation sont devenues des défis pour toutes les villes. Comment alors assurer le succès d'une opération urbanistique? Si, pour Subra (2007), l'issue d'un projet d'aménagement est déterminée par le rapport de force entre les acteurs en présence, pour d'autres auteurs, la fécondité des transactions entre une pluralité d'acteurs (qui sont à la fois partenaires et adversaires), suppose trois conditions : a) la création d'un cadre de coopération et de coordination initial (du principe de sectorisation et de cloisonnement au principe de transversalité et d'intégration horizontale (Jacquier 2008)), qui doit être réalisé en amont de toute mise en œuvre du projet (par exemple, création d'une Société impliquant tous les acteurs concernés, comme dans le cas de nombreux projets montréalais); b) le respect des décisions qui en découlent (imposition, revirements, décisions unilatérales pouvant rompre le lien de confiance entre acteurs et créer des blocages en guise de réaction (Blanc 2012)); et enfin, 3) le respect du rythme de la négociation et du temps nécessaire à l'élaboration d'un compromis (Tsiomis 2007a). Tsiomis (2007b: 8-10) résume parfaitement les conditions de réussite des projets urbains, à savoir la prise en compte et l'articulation des échelles et des temporalités :

« [...] d'abord la cohérence et la rigueur de la démarche, la capacité de mettre en œuvre une synergie entre acteurs malgré leurs propres logiques et stratégies... [puis] les concordances des temps entre acteurs dont les logiques, les stratégies, les temps de compréhension, mais aussi de formulation et de décision sont très différents. [...] Les recherches ont montré que le temps du projet urbain est aussi le temps nécessaire pour l'articulation des temps propres à chaque acteur. Il ne s'agit pas d'un temps cumulé, mais de temps éclatés et ensuite articulés. »

Quand est-il alors du conflit lié au projet du train léger à Ottawa? Comment expliquer le nœud de ce conflit qui a duré près de huit ans? Est-il lié au rapport de force évoqué par Subra ou à une prise en compte tardive des échelles et des temporalités (Tsiomis 2007b)?

Le projet du train léger à Ottawa : un conflit d'aménagement éloquent

Ottawa ne fait pas exception. Depuis une dizaine d'années, la ville connaît, elle aussi, une multiplication de conflits de tous types autour des projets et des politiques d'aménagement¹. Le projet du train léger sur rails en est comme le cas le plus éloquent, où différentes prises de position et des (re)négociations se sont succédé, dans le cadre d'un même projet, et ce, sous l'autorité de trois administrations municipales différentes. En effet, le projet de train léger fut au cœur du débat politique de la capitale canadienne durant près d'une décennie, et il a engendré de nombreuses divisions auprès des acteurs institutionnels et civils. Tout le long de cette période de tergiversations, près d'une quinzaine de plans ont été envisagés sous trois mandats municipaux. Par son envergure et ses débats, le projet du train léger est devenu un conflit d'aménagement emblématique. En outre, le débat a largement dépassé les horizons locaux et régionaux, propulsant la question – pour reprendre la typologie d'échelles de Lecourt (2003) – de micro à mésoconflit. Cet exemple constitue ainsi, par son épaisseur temporelle, les jeux d'échelles imbriquées et la nature des acteurs impliqués un excellent cas d'étude pour les géographes qui réfléchissent aux conflits d'aménagement, comme le soulignaient Hilton et Stoney (2007 : 3) : « The case of Ottawa's LTR provides a very rich and significant case study which can inform the ongoing debate and research into a number of important areas associated with largescale or mega-projects ».

À travers l'étude de la couverture médiatique, nous avons tenté de mettre en exergue la genèse de ce conflit d'aménagement, ses nombreux revers, ses enjeux et le rôle des différents acteurs impliqués. En adoptant une approche géopolitique, nous nous inscrivons dès lors dans le nouveau courant qui prône une plus grande prise en compte du jeu d'acteurs dans l'aménagement territorial (Brunet 1990; Giblin 2005; Moine 2006; Gumuchian et coll. 2003). « Le principal apport d'une approche géopolitique, souligne Subra (2007 : 308), est qu'elle permet de mieux comprendre 'ce qui se passe' autour des projets d'aménagement et d'équipements », contrairement à l'approche classique qui « dans la grande majorité des cas, échoue totalement à rendre compte de cette phase cruciale des politiques d'aménagement qu'est la décision politique ». Subra constate, dans la recherche en aménagement, que « la dimension conflictuelle de l'aménagement du territoire est presque toujours totalement occultée » (*Ibid.* : 304). Et la géopolitique, en tant que sous-branche de la géographie humaine, ne s'intéresse généralement qu'aux grandes échelles territoriales (nations, États, continents, régions) et se consacre uniquement aux conflits interétatiques et aux questions de frontières et de souveraineté. Cependant, l'espace urbain est lui aussi devenu, depuis peu, objet de

¹ Lire à ce sujet nos travaux sur certains quartiers d'Ottawa (Les Plaines Lebreton, Basse-ville, Vanier) où il y a eu de fortes mobilisations contre les projets de densification urbaine de la Ville d'Ottawa : Benali (2013a, 2013b); Ramirez et Benali (2012).

débats, de polémiques et d'affrontements entre différents acteurs. C'est bel et bien à travers les rivalités, les concurrences, ou au contraire, les synergies et coalitions entre les différents acteurs que se réalisent l'aménagement et les espaces urbains destinés à l'appropriation collective.

À travers cette « généalogie de la décision que l'analyse géopolitique permet de comprendre » (*Ibid.* : 308), l'objectif de notre étude ne se limite pas à déterminer la nature du conflit autour du projet du train léger (type de conflit : aménagement menacé, rejeté, convoité); les acteurs impliqués (mise en exergue de leurs intérêts et leurs représentations); leurs relations (relations à considérer dans leur historicité : rivalité, alliance, partage d'intérêts); mais aussi, et surtout, les raisons du déblocage du conflit. En effet, annoncé en 2001, ce mégaprojet fut planifié pendant des années, puis bloqué en 2006, laissant aux contribuables une facture s'élevant à plusieurs millions de dollars. Si plusieurs ont, à ce moment, sonné le glas du plus grand projet d'aménagement de l'histoire de la capitale après la construction du canal Rideau, il reste que le projet du train léger a connu, après le raté de 2006, un nouveau rebondissement deux ans plus tard et a fini par aboutir.

Pour cerner le conflit autour du projet du train léger et les facteurs qui ont concouru à son aboutissement, nous avons fait appel, au niveau méthodologique, à la presse écrite. Il s'agit là d'une source privilégiée pour étudier les conflits urbains, malgré les biais inhérents qu'on lui reconnaît (Trudelle 2003; Trudelle *et al.* 2006) : dramatisation des événements au nom du sensationnalisme rentable ou de l'activisme militant, création ou renforcement de stéréotypes, légitimation de certaines opinions au détriment d'autres, etc. En effet, malgré ces écueils, plusieurs chercheurs voient dans ce média un moyen privilégié de documenter et d'analyser les activités conflictuelles (Olzak 1989; Lipsky 1968; McCarthy *et al.* 1996; Hocke 1999; Rucht et Neidhardt 1999; Villeneuve *et al.* 2009; Gilbert et Brosseau 2002). Les conflits urbains doivent une grande part de leur visibilité à la couverture médiatique qu'ils reçoivent. En attirant l'attention d'un vaste public sur les événements conflictuels, la presse joue un rôle crucial dans la mise en lumière des enjeux sous-jacents et dans la captation des valeurs sociales véhiculées par les acteurs en conflit. Ici, nous avons eu recours à la presse locale et canadienne traitant du conflit depuis le lancement du projet initial (2001) à aujourd'hui. La cueillette des données a été effectuée grâce aux fichiers informatisés de la presse, disponibles à la bibliothèque de l'Université d'Ottawa. Le repérage systématique, établi au moyen de mots-clés, a permis de dégager près d'une centaine d'articles. La méthode d'analyse médiatique préconisée s'inspire du protocole quantitatif/qualitatif développé et repris par plusieurs auteurs (Janelle et Millward 1976; Janelle 1977; Ley et Mercer 1980; Olzak 1989; Villeneuve et Côté 1994; Gilbert et Brosseau 2002); toutefois, elle s'est limitée à l'approche qualitative de l'analyse de contenu médiatique, mettant ainsi de côté l'approche quantitative qui a recours aux règles d'énumération (fréquence d'occurrence d'un mot ou thème, observation des cooccurrences, ordre d'occurrence). L'analyse qualitative nous est apparue plus propice à notre objectif de recherche, à savoir la connaissance, au-delà des faits et événements relatés par la presse, des positions, des discours et représentations des différents acteurs impliqués dans ce conflit (Drouin 2004).

Enfin, cet article est divisé en quatre sections : une mise en contexte et trois parties correspondant aux « moments » identifiés dans la couverture du dossier depuis 2001. La première période (2001-2006) correspond au lancement du projet initial (dont

l'itinéraire était prévu sur l'axe nord-sud de la ville) jusqu'à son avortement. Même s'il fut brillamment couvert par certains chercheurs, tels que Hilton et Stoney (2007), Carr (2011) et Champagne (2011), il nous a semblé important d'y revenir pour montrer comment, du contexte initial, a émergé la seconde version du projet qui, elle, a réussi à aboutir (deuxième période : 2008-2012). Enfin, dans la dernière partie (2012-2013), nous évoquerons un nouveau conflit, lié cette fois au prolongement vers l'ouest de la version approuvée du projet. À la fin de chaque section, nous proposons une discussion théorique et tentons d'expliquer les facteurs d'échec et de réussite de la mise en œuvre des versions du projet.

Contexte

À l'instar de nombreuses métropoles occidentales préoccupées par l'accroissement de la pollution et les effets dévastateurs des agrandissements routiers en milieu urbain (Meunier et Zeroual 2006), Ottawa lança, dès le tournant du 21^e siècle, une politique de réhabilitation de ses infrastructures de transport pour contrecarrer les conséquences néfastes de l'étalement urbain. Ce dernier « constitue aujourd'hui un défi de premier plan pour la ville capitale » (Harter 2008 : 107). Ottawa s'inscrit en effet dans un contexte particulier : la population et l'étalement urbain se sont accélérés de façon incontrôlée depuis les dernières décennies. La grande majorité des déplacements interurbains est largement dominée par l'utilisation de l'automobile. Cette situation est largement imputable au Plan Gréber de 1950². En effet, durant les années 1950-1960, on remplaça le réseau de tramway par des lignes d'autobus et on implanta un système routier largement tourné vers l'utilisation du transport individuel motorisé, ce qui a eu pour conséquence de favoriser la suburbanisation (Benali et Ramirez 2012).

Un demi-siècle plus tard, la ville d'Ottawa fait face à une crise aiguë des transports et à de nombreux problèmes environnementaux (Carr 2011). Suivant l'exemple de certaines villes canadiennes telles que Vancouver, Calgary, Québec, Toronto ou Montréal, Ottawa décida, dès le début du millénaire, de miser sur le développement urbain durable, notamment sur la mobilité durable (Bourdages et Champagne 2012). Elle a mis en place différentes stratégies d'intervention pour réduire la dépendance à la mobilité motorisée : un réaménagement urbain compact (densification urbaine et mixité fonctionnelle dans un souci d'économie de l'espace et de limitation des distances et des temps de déplacement); diversification des modes de transport (transport en commun et modes de déplacement dits plus doux comme le vélo, la marche, les véhicules électriques, les rollers); amélioration de l'intermodalité (entre train, bus et vélo et système de billetterie unique).

La fusion municipale de 2001 fut aussi l'occasion pour la Ville d'Ottawa de lancer cette nouvelle politique urbaine et de résoudre le problème du transport public, dont le réseau était poussé quasiment à sa capacité maximale du fait de la petite taille relative du

² Jacques Gréber, architecte-urbaniste français connu pour ses réalisations en Amérique du Nord, a véritablement été l'architecte des villes d'Ottawa et Hull lorsqu'il réalisa, en 1950, sous l'invitation du premier ministre canadien Mackenzie King, le Plan de la Capitale Nationale. Ce plan qui porte son nom et réalisé à 70 pour cent s'inscrivait largement dans le courant urbanistique de l'époque, le Mouvement Moderne, qui prônait la ségrégation des fonctions urbaines et la séparation des types de circulation. Lire à ce sujet Gordon (2001).

centre-ville (Carr 2011). Suite à la croissance urbaine découlant de cette fusion municipale (12 zones) et face aux prévisions d'une augmentation démographique de 30 pour cent d'ici 2031 (dont 68 pour cent au-delà de la ceinture verte³), le projet de train léger fut proposé par la Ville d'Ottawa comme la solution la plus adaptée pour enrayer l'invasion automobile – héritage des périodes antérieures abondamment décrié – et pour répondre à long terme aux besoins en matière de transport en commun ainsi qu'aux critères environnementaux et de durabilité (*Ibid.*). Outre ses nombreux avantages environnementaux et sociaux, il pouvait être le moteur d'une véritable revitalisation urbaine à l'échelle de la ville. Inspiré de certaines métropoles d'Amérique du Nord (Toronto, Vancouver, Dallas, Minneapolis ou Arlington) et européennes (Barcelone, Séville, Ankara), ce système présentait également une alternative plus économique que certains moyens de transports en commun, tel que le métro souterrain (*Le Droit* 2003). Annoncé en 2001 comme « a great example of the City of Ottawa's smart growth management plan put into action » (Gouvernement de l'Ontario 2004), ce mégaprojet fut planifié pendant des années, puis bloqué en 2006, laissant aux contribuables une facture s'élevant à plusieurs millions de dollars :

« City of Ottawa's Light Rail Transit (LRT) system was to be the city's largest ever project and for many represented the dream of clean, sustainable growth. As a megaproject, the LRT was to showcase tri-level intergovernmental funding agreements and demonstrate the virtues and efficiency of public-private partnership. However, when deeply divided city councillors voted to kill the project in December 2006 over six years of planning was scrapped, the city's transit plans were left in disarray and taxpayers were left facing a bill for \$73 million with lawsuits pending for "not less than the sum of \$175.3 million » (Hilton et Stoney 2007 : 2).

Selon Champagne (2011) et Hilton et Stoney (2007), l'échec de 2006 relève essentiellement de la défaillance de la gouvernance urbaine du territoire de la capitale canadienne et du nombre d'échelons décisionnels impliqués à chaque démarche d'aménagement. C'est qu'Ottawa, située dans la province de l'Ontario, n'est qu'une partie de la Région de la capitale nationale (RCN) qui comprend aussi une section de Gatineau, ville située dans la province du Québec et séparée de sa voisine par la rivière des Outaouais (frontière interprovinciale). Les caractéristiques du territoire de la Région de la capitale du Canada, définie en 1927 et s'étendant à la fois sur les terres ontariennes et québécoises⁴, sont à l'origine de ces difficultés organisationnelles.

³ La ceinture de verdure forme un arc d'espace naturel (comprenant à la fois des fermes, des terres humides et des forêts) au sud de la capitale du Canada. Couvrant une superficie de plus de 200 km² et gérée par la Commission de la capitale nationale, elle fut proposée, dès 1950, par Jacques Gréber, afin de contenir l'étalement urbain et protéger les zones rurales entourant la ville.

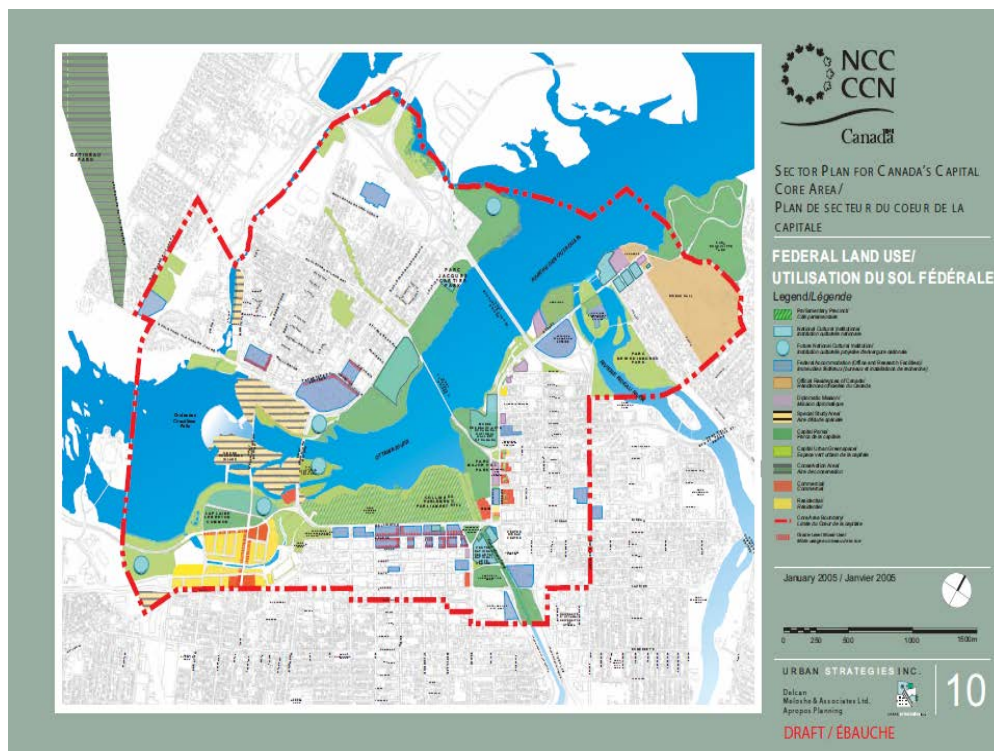
⁴ Elle couvre une superficie de 4700 km² entre les provinces de l'Ontario et du Québec.

Fig. 1 : La Région de la capitale du Canada, comprenant Ottawa et Gatineau. Source : Site web de la Ville d'Ottawa.



Source : <http://ottawa.ca/fr/hotel-de-ville/decouvrir-votre-ville/statistiques/11-territoire-de-la-grande-region-dottawa-gatineau>.

Fig. 2 : Le secteur du cœur de la capitale canadienne (délimité en rouge), s'étendant sur près de 10 km² des deux côtés de la rivière des Outaouais et englobant les centres d'Ottawa et de Gatineau, est un territoire de juridiction fédérale, géré par la Commission de la capitale nationale.



Source : CCN (2005).

Il est question d'un contexte géographique unique, caractérisé par une juxtaposition de paliers territoriaux ayant chacun leur gouvernement et leurs orientations respectives et pouvant légitimement intervenir dans les décisions d'aménagement de la capitale : les gouvernements municipaux (Ottawa/Gatineau), les gouvernements provinciaux (Ontario/Québec) et le gouvernement fédéral. Comme le remarquent Stoney et coll. (2009 : 7) :

« While its traditional governance structure is typical of many mid-large size cities in Canada, Ottawa also faces a number of specific challenges in respect of regional governance. The National Capital Region encompasses an area that includes two provinces (Ontario and Quebec) and two cities (Ottawa and Gatineau). The federal government has some role in planning and infrastructure investments, adding further to the jurisdictional fragmentation of the metro-region. »

Ainsi, lorsqu'il est question d'aménagement, les différents gouvernements s'affrontent, leurs échanges pouvant parfois ouvrir sur une perspective d'émulation productive et dans d'autres cas, déboucher sur des résultats décevants et contradictoires. Cette fragmentation territoriale se reflète également dans le domaine du transport en commun (Roy-Baillargeon et Gauthier 2012). Il existe, en fait, deux services de transport collectif parallèles : celui de la Société de transport urbain d'Ottawa (OC Transpo), basé sur un système de bus et de couloirs réservés exclusivement au bus rapide (Transitway) ainsi que sur un système de train léger (O-Train) très marginal, et celui de la Société de transport de l'Outaouais (STO) à Gatineau, qui est basé sur un système de bus et quelques lignes de système rapide par bus (Rapibus, toujours en développement). Finalement, beaucoup d'efforts furent investis dans chaque système, mais très peu pour une meilleure intégration interprovinciale.

La complexité du système de gouvernance (« tri-level intergouvernemental ») de la Région de la capitale canadienne serait à la base de l'avortement du projet initial du train léger en 2006. Cependant, comme mentionné dans l'introduction, le projet du train léger a connu, après le raté de 2006, un nouveau rebondissement deux ans plus tard. Pour autant, la version remodelée du projet ne fut pas sans questionnements ni d'inquiétudes.

2001-2006 : lancement et avortement du projet initial

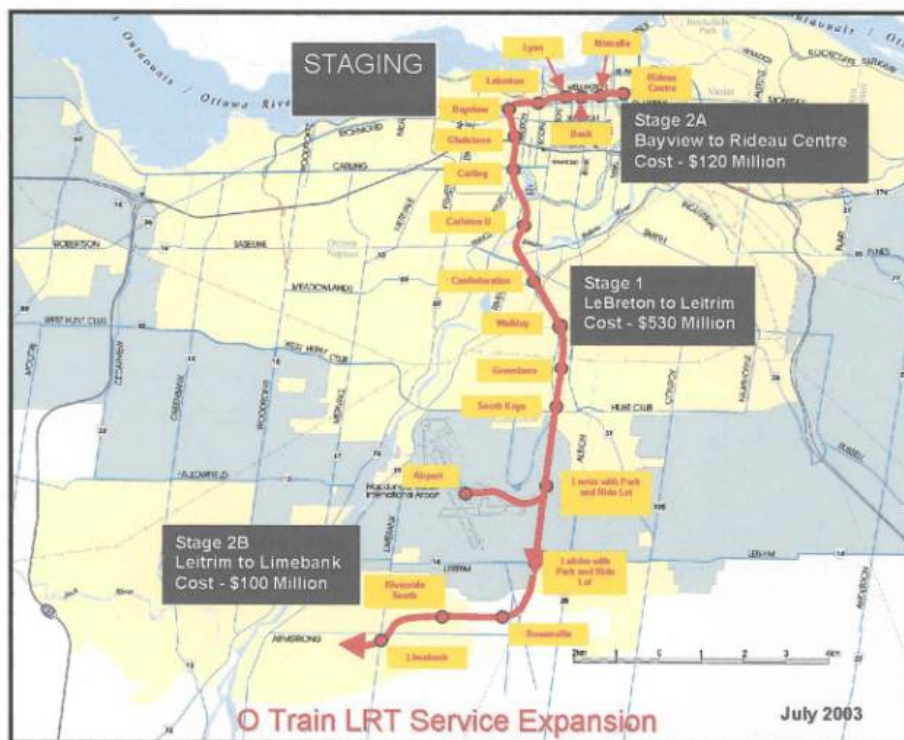
Suite à la mise en place du projet-pilote de l'O-Train⁵, orienté nord-sud et mis en service en octobre 2001, le plan d'extension du réseau sera envisagé sous le mandat de Robert Chiarelli qui en fera une priorité (Barrière 2001a). Ce choix pour le corridor nord-sud, qui sera par la suite largement contesté, reposait sur une stratégie visant le développement de nouvelles communautés urbaines au sud d'Ottawa. Initialement, ce

⁵ Premier train léger de la Ville d'Ottawa mis en service à Ottawa en octobre 2001 et reliant du Nord au Sud 5 stations de Greenboro à Bayview sur une distance de 8 km sur une voie désaffectée du Canadien Pacifique.

projet s'avérera largement soutenu par les différents niveaux gouvernementaux avec une promesse de subvention de 200 millions dollars du gouvernement fédéral (*Le Droit* 2002). La première étude rendue en 2003 mettait l'accent sur la nécessité du prolongement de l'axe nord-sud jusqu'au centre-ville, ainsi qu'une extension future est-ouest basée sur le système de Transitway à des coûts estimés à 3 milliards de dollars (*Le Droit* 2003).

Cependant, face aux incertitudes quant au financement, et notamment à la participation des gouvernements provincial et fédéral, l'extension du réseau sera rapidement revue à la baisse (Barrière 2003a). De plus, le projet de train léger se trouvera en proie au scepticisme du gouvernement fédéral, notamment sur la question de son intégration au système de réseau de transport de l'Outaouais, même si les députés se défendront de vouloir s'ingérer dans les affaires municipales.

Fig. 3 : Plan initial du train léger. Source : Ville d'Ottawa (2003).



Malgré les critiques du gouvernement fédéral, le conseil municipal prendra les devants en réalisant les premières études environnementales (Thériault 2003). Le maire Chiarelli ainsi que la municipalité vont également réitérer leur volonté de faire du train léger une priorité et critiquer les réticences du gouvernement fédéral :

« Depuis le début, ces députés n'ont pas été d'une grande aide malgré les consultations que nous avons menées. Aucun n'a participé aux discussions. Il existe un consensus sur le train léger au sein de la population. Si les députés s'opposent au projet, ils choisissent d'être en désaccord avec ceux qu'ils représentent » (Barrière 2003b).

Ces premières critiques du gouvernement fédéral vont marquer le début de la controverse autour du projet et le début d'un fort lobbying, aussi bien des défenseurs que des détracteurs. Loin de faire l'unanimité, la question de sa gestion et de son financement resteront les principales problématiques (Barrière 2005a). Cependant, la

municipalité va défendre son projet jusqu'au bout et aller de l'avant. En septembre 2004, une nouvelle étude fixera les coûts ainsi que le tracé final de la ligne est-ouest (Boivin 2004) sur une estimation d'un milliard de dollars. En juin 2005, l'étude environnementale sera présentée, mais sera mal accueillie par certains conseillers municipaux et par les commerçants inquiets de l'absence d'un tunnel au centre-ville et de l'impact de la congestion sur l'attractivité de leurs commerces (Barrière 2005b). Le président de la corporation Transport 2000, David Jeanes, fera parvenir au ministère de l'Environnement de l'Ontario en octobre 2005 une lettre dénonçant les mauvaises évaluations et gestions du dossier du train léger. Il évoquera, notamment, le manque de clarté au sujet des coûts pouvant compromettre la réalisation complète du projet (Boivin 2005). En dépit des oppositions, les instigateurs du projet continueront leur avancée. En avril 2006, le consortium Siemens-PCL/Dufferin sera retenu pour la réalisation du projet, aux dépens du Groupe Ottawa LRT (SNC-Lavalin et Bombardier) et du Groupe Ottawa Transit (KED et Kinkisharyo) (Barrière et La Haye 2006). La campagne anti-train léger va alors prendre une tournure encore plus politique sur fond de rivalité à la course aux élections municipales avec les principaux opposants au projet que seront Alex Munter et Larry O'Brien. Les détracteurs dénonceront alors « l'absence de transparence » de cet accord avec Siemens, perçue comme une préférence sans adjudication, et les visées politiques du prolongement du train léger jusqu'à Barrhaven (La Haye 2006). Plusieurs représentants de différentes associations de gens d'affaires demanderont un report du vote final afin d'avoir une meilleure connaissance de l'opinion publique (Boivin 2006a); une demande appuyée par certains conseillers municipaux face aux doutes du rapport qualité-prix du projet (Boivin 2006b). Il s'agira là d'une manœuvre dilatoire avant la mise en place du nouveau conseil municipal. Le maire d'Ottawa fera cependant approuver le projet en juillet 2006, soit quelques mois avant sa mise en place. La réalisation du projet de train léger est prévue sur 15 ans, elle doit débiter au printemps 2007 et a un budget de 1 milliard de dollars, à priori partagé par les trois niveaux de gouvernement. L'option retenue prévoyait un prolongement jusqu'à Barrhaven, mais sans la construction d'un tunnel au niveau du centre-ville jugé trop coûteux. Même si elle fut adoptée, cette version ne fit pas l'unanimité auprès des élus, comme le souligne Michel Bellemarre, un des vifs opposants au projet : « le tiers du conseil a voté contre le projet. Cela démontre que l'axe nord-sud contient certaines faiblesses, notamment le passage du train léger au centre-ville, sur les rues Slater et Albert » (Boivin 2006c).

Les choses se corseront davantage avec l'intrusion du gouvernement fédéral dans l'affaire, annonçant le retrait de sa contribution de 200 millions de dollars. En effet, après avoir demandé de (re)voir le contrat au moment fort de la campagne électorale municipale, le président du Conseil du Trésor, John Baird, fit part publiquement de ses doutes à l'égard du budget soumis. Cette annonce eut l'effet d'une bombe et amena le projet de train léger à devenir le principal enjeu électoral, comme le précisait à l'époque le journaliste Denley (2006) :

« His concern about the contract and the fact that the project had become a major election issue: It's appalling that we have a majority on city council who believes it's acceptable to launch a project worth hundreds of dollars without knowing the real cost, the ridership or the benefits. The federal and provincial governments have done exactly what they should do, exercise proper care in the spending of public money. »

L'intervention de John Baird sera âprement critiquée par de nombreux conseillers, y compris les principaux détracteurs du projet tel Rainer Bloess, qui perçut celle-ci comme une forme de « sabotage » politique : « je crois que John Baird s'est mêlé du projet de train léger pour nuire à la campagne électorale de Bob Chiarelli. Pas vraiment pour protéger les payeurs de taxes » (*Le Droit* 2006c). Le journaliste Gray y verra également une manœuvre partisane de Baird, soupçonné d'appuyer en sous-main le candidat O'Brien – qui proposa, pour sa part, un moratoire de six mois pour revoir le tout en profondeur – dans le seul but de nuire à Chiarelli, connu pour être son ancien adversaire politique :

« In fact, documents obtained by the Ottawa Citizen through access to information suggest that Baird was practising partisan politics, something at which he is more adept than economics. In short, the then Treasury Board president was trying to destroy the mayoral campaign of his arch-political enemy, Bob Chiarelli. He succeeded at that admirably, even getting his political ally Larry O'Brien into the mayor's chair » (Gray 2007).

Cette décision ne sera pas sans conséquence puisque, comme le rappellera plusieurs fois le maire, elle risquait d'entraîner des coûts supplémentaires de 60 millions de dollars, ainsi que des poursuites judiciaires si la municipalité ne tenait pas ses engagements (*Le Droit* 2006b). De même, d'autres députés exprimeront leurs craintes et leurs doutes quant aux conséquences de la décision de John Baird. Le maire appellera même à l'intervention du premier ministre Stephen Harper afin de sortir de l'impasse (*Le Droit* 2006d). Il reste que l'intervention de John Baird assènera le « coup de grâce » tant à la candidature du maire Chiarelli qu'au projet, comme en témoigne le conseiller Doucet :

« Mr. Baird leaked the light-rail contract to the press and accused the incumbent mayor, Bob Chiarelli of 'hiding' behind confidentiality agreements, which he had no trouble breaking – so why couldn't the mayor? And that's the way it looked to the public also. The reality was that Mr. Baird had not behaved appropriately » (Doucet 2007).

Si la controverse autour du train léger fut favorable à l'élection du candidat O'Brien, la politique menée par ce dernier restera tout aussi médiatisée et controversée et placera encore une fois le projet au centre de l'attention publique. Face au risque de poursuites judiciaires par le Groupe Siemens en cas d'annulation du contrat, le nouveau maire O'Brien proposa de relancer immédiatement le projet du train avec, cependant, un remaniement du contenu. Ce retour précipité sur ses promesses électorales fut le premier faux pas commis par le nouveau maire. Un retournement qui ébranla la confiance que les citoyens avaient placée en lui :

« Il a de quoi être déçu, le citoyen d'Ottawa qui croyait que la capitale aurait une direction plus claire sous Larry O'Brien. Non seulement est-il revenu sur sa parole – un bien mauvais début pour un politicien recruté de sa trempe –, il a osé des entourloupettes de marketing dignes de son prédécesseur. En soutenant qu'il ne servait à rien d'attendre quelques mois de plus, que le conseil municipal en serait venu aux mêmes conclusions, M. O'Brien fait preuve d'une naïveté qui borde la mauvaise foi » (Jury 2006).

L'autre faux pas du maire O'Brien fut sa proposition d'amputer le projet du train léger nord-sud de son tronçon du centre-ville afin de faire économiser 100 millions de dollars à la Ville. Acceptée par le conseil municipal le 6 décembre 2006 – en dépit de la

réticence de certains d'entre eux, la jugeant dépourvue de sens (*Le Droit* 2006a) – cette nouvelle option provoqua le mécontentement des gouvernements provincial et fédéral, qui exhortèrent le maire et le conseil municipal de revenir à la version originale du projet, sous peine d'annulation des 200 millions et 400 millions dollars respectivement promis (*Le Droit* 2006e). Une menace mise à exécution puisque le gouvernement ontarien et John Baird se dirent ne pas être en mesure de se prononcer sur leur engagement financier avant le 15 décembre 2006 (date limite à laquelle la municipalité devait confirmer à Siemens le financement nécessaire pour réaliser le projet). Devant l'incertitude d'obtenir la part substantielle des pouvoirs publics, le maire O'Brien ainsi que le conseil municipal décidèrent, le 13 décembre 2006, d'abandonner définitivement le projet (*Ibid.*), balayant ainsi le travail de plusieurs années de planification. Cette décision radicale suscita une vague de déception dans l'opinion publique et marqua le début des procédures judiciaires de la firme Siemens. Cette dernière exigera de la Ville d'Ottawa un dédommagement de 175 millions de dollars (La Haye 2007), malgré le démenti du maire plaidant l'absence de bris de contrat (*Le Droit* 2007) et la connaissance supposée de l'entreprise des risques encourus : « [Siemens] savait pertinemment qu'en acceptant de construire l'axe nord-sud amputé de sa section centre-ville, [elle] courait des risques de voir les gouvernements fédéral et provincial retenir leur financement de 200 millions de dollars chacun » (La Haye 2007).

Quelques mois après l'annonce de l'abandon du projet, la Ville décida de lancer une dernière tentative de « sauvetage ». Le maire O'Brien s'empressa de mettre sur pied un comité d'expertise, la « Task force on transportation » (Ville d'Ottawa 2007) qui doit formuler des recommandations à court et long termes. Cette initiative fût immédiatement critiquée, perçue comme une atteinte à la démocratie représentative :

« Mayor Larry O'Brien can seek advice about transit anywhere he likes, but the councillors don't have to take it [...] We elected the councillors and the mayor to make decisions. No task force can do that, because its members won't be accountable to the voters in four years. It's the councillors who will take the credit or the blame. So it's no surprise that the councillors are being a little cautious about ceding power to the mayor's task force » (Ottawa Citizen 2007).

C'est probablement en raison d'un sentiment d'atteinte à leur rôle décisionnel que les membres du conseil municipal décidèrent, dans la précipitation, d'injecter les 145 millions dollars dans l'amélioration des bus existants, achevant de la sorte tout espoir de relance du projet. Une décision dénoncée par le journaliste Randall Denley comme un manquement éthique de la part des conseillers, censés jouer dans l'exercice l'enrichissement et la préservation de l'intérêt commun :

« Rather than wait a few months for O'Brien's task force to report on the big picture, councillors decided (on January 24) to spend \$145 million as soon as possible on buses and Transitway improvements. Aren't these the same people who have spent the last few years telling us rail is our choice for the future? » (Denley 2007)

Dans cette première phase du projet du train léger, nous sommes résolument dans le type de conflit désigné par Subra (2007) comme celui de « l'aménagement convoité », à savoir celui relève exclusivement de la concurrence et de la rivalité entre territoires et différents acteurs politiques (ici les pouvoirs publics) au sujet de la localisation et le

contenu d'un équipement ou d'un aménagement futur. À ce stade, le conflit a porté sur la gestion du projet et son financement et s'est essentiellement déroulé entre les acteurs institutionnels impliqués dans le financement, à savoir les pouvoirs publics, et dans une moindre mesure, les acteurs privés (associations de gens d'affaires et commerçants). Si pour les acteurs institutionnels, l'argument principal repose sur des considérations économiques (préservation des dépenses publiques), le projet de train léger laisse voir des luttes de pouvoir et des règlements de compte politiques : bras de fer entre le gouvernement fédéral (le président du Conseil du Trésor) avec les maires successifs (Robert Chiarelli puis Larry O'Brien) et affrontements politiques au sein même du gouvernement municipal (entre conseillers municipaux et maire). L'ampleur de l'opération et de ses montants fait apparaître aussi des intérêts économiques puissants : rivalité des fournisseurs, mais aussi inquiétudes des commerçants face à l'impact du tracé initial sur leurs commerces.

La majorité des chercheurs ont vu, dans cet épisode de l'histoire du projet du train léger, le symptôme d'une gouvernance urbaine défailante. Selon Hilton et Stoney (2007), le « déraillement » du projet initial relève essentiellement de la manière dont il fut géré. Premièrement, la municipalité aurait, selon les chercheurs, commis de nombreux faux pas : déficit informationnel, manque de définition claire du projet (objectif, budget réel et retombées du projet), manque de transparence au sujet de l'octroi de contrats aux compagnies d'ingénierie chargées de réaliser le train léger (Siemens), manque de consultation publique. Deuxièmement, ils pointent du doigt la complexité du système de gouvernance urbaine de la région de la capitale canadienne (« tri-level intergouvernemental »), reflet de sa triple appartenance et identité (ville(s), capitale et région interprovinciale). Champagne (2011) et Roy-Baillargeon et Gauthier (2012) dénoncent eux aussi ce problème structurel et le manque de coordination, de collaboration, d'intégration et de communication entre les différents paliers gouvernementaux impliqués dans l'aménagement urbain. Ce manque d'articulation fut notamment évoqué par le journaliste Jury :

« Ottawa a besoin d'une telle vision, a besoin que ses leaders municipaux l'articulent correctement à la fois devant les partenaires – les gouvernements fédéral et de l'Ontario, notamment, qui contribueront chacun à hauteur de 200 millions de dollars – et la population. Bob Chiarelli n'avait pas réussi à bâtir une telle coalition. L'énorme enjeu électoral que représentait le train léger aurait dû suffire à convaincre Larry O'Brien de l'importance d'une vision claire, d'une coalition solide. Après quelques jours dans le fauteuil de maire, voilà que la vision s'estompe, que le brouillard s'installe et que la confusion reprend. Les contribuables ont raison d'être doublement frustrés : leur vote aura été mal compris, et ils seront coincés à payer la note, en bout de ligne » (Jury 2006).

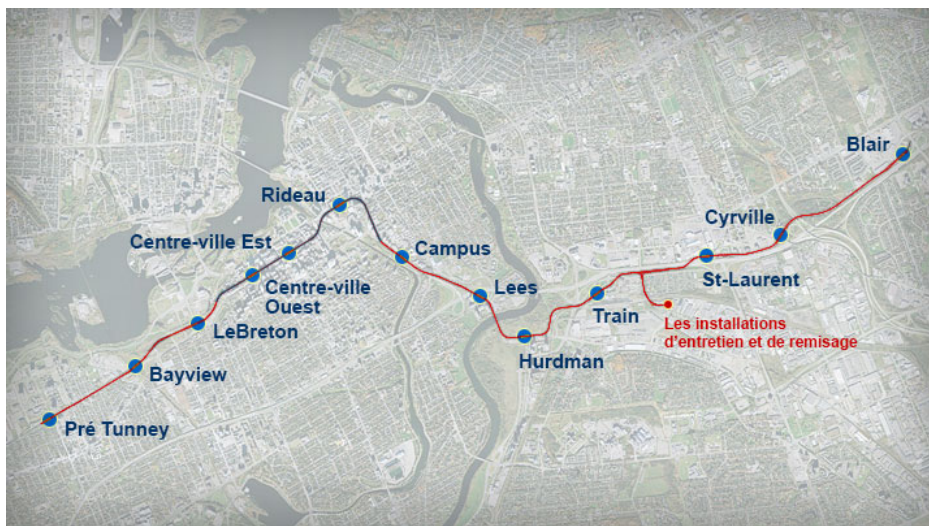
À cela, s'ajoute l'ambiguïté au niveau des responsabilités respectives dans le domaine de l'aménagement, propice, selon Hilton et Stoney (2007), à l'établissement d'une confusion laissant le champ libre à des interférences qui ne devraient pas avoir lieu (telle que l'intervention de Baird dans les affaires municipales). Enfin, à l'instar de Champagne (2011), Hilton et Stoney (2007) dénoncent la sous-culture de la classe politique de la capitale canadienne, engoncée dans l'opportunisme politique, les règlements de compte et le primat des intérêts personnels sur l'intérêt général. Ce n'est pas la première fois qu'on décrie les nombreuses dissensions et querelles intestines qui rongent la classe politique. En effet, on a souvent reproché à la scène politique locale sa culture adversariale, son manque de volonté hégémonique et l'étroitesse de vision

d'ensemble, qui complique toute démarche innovante à Ottawa (Cohen, 2007).

2008-2012 : une nouvelle version du projet, auréolée de succès

Après une éclipse relative de deux ans, la Ville décida de revenir à la charge en mars 2008, avec, cette fois-ci, quatre nouvelles propositions de transport en commun, toutes axées sur la création d'un tunnel au centre-ville (La Haye 2008a). Le conseil municipal votera le 28 mai 2008 pour l'option prévoyant, dans un premier temps, un corridor est-ouest, reliant les stations Blair et Pré Tunney, avec la construction d'un tunnel au centre-ville et, dans un second temps, la conversion du O-Train en train léger sur rail électrique, passant par les plaines Lebreton jusqu'à Bowesville au sud de l'aéroport (La Haye 2008b). Ce scénario permettait aussi un éventuel prolongement vers les banlieues situées au-delà de la ceinture de verdure (Orléans, Kanata, Barrhaven et Riverside sud) en cas de croissance démographique. Cette première approbation fut perçue par le maire O'Brien comme une première victoire, qu'il n'hésita pas à savourer publiquement : « nous allons pouvoir s'assurer de garder Ottawa au palmarès des villes où il fait le mieux vivre, travailler et jouer » (*Ibid.*). L'option retenue ne fera pas l'unanimité pour autant, et sa viabilité financière sera remise en cause, notamment par Jim Watson, alors ministre des Affaires municipales de l'Ontario et député régional (*Ibid.*) ou encore la conseillère municipale et présidente du comité de transports d'Ottawa, Maria McRae (La Haye 2008c). Il demeure que sa première phase (tronçon est-ouest, désigné comme la ligne de la Confédération), évaluée à 2,1 milliards de dollars – soit près du double de l'ancien plan de train léger (misant sur le corridor nord-sud) – fut adoptée en novembre 2008 par un vote final du conseil municipal (La Haye 2008e).

Fig. 4 : Phase I du projet du train léger sur rails : la ligne de la Confédération, Source : Site internet de la Ville d'Ottawa.



Source : <http://www.ottawalightrail.ca>

Malgré ce tour de force, le risque d'une augmentation des coûts et le doute quant à la capacité financière de la municipalité de les absorber mettront, à nouveau, le projet en attente. La pertinence de sa poursuite referra surface lors du débat électoral de 2010, où les positions et arguments fournis par les candidats ne firent que raviver l'effet de

brouillage dans ce dossier, comme le remarquait le journaliste Dufault (2010b) : « le maire Larry O'Brien a réitéré sa promesse de finir son travail, Jim Watson a lancé un nouvel appel à la prudence, Andrew Haydon n'en a pas démordu de ses autobus et Clive Doucet est revenu à la charge avec son plan pour un train léger en quatre ans. »

Ce sera, finalement, sous le mandat de Jim Watson qu'aboutira la phase I du projet de train léger. Ainsi, après une décennie de tergiversations politiques, on finissait par saluer cette initiative durable. Plusieurs élus des différents quartiers se montreront très positifs quant à l'arrivée du train léger et à ses impacts sur la ville en général, comme le soulignera le conseiller sortant Michel Bellemare (Dufault 2010a). Quant au gouvernement fédéral, après une longue période de réticences, il n'hésita pas afficher un certain enthousiasme, voire une certaine impatience dans la réalisation du projet.

Si la question de sa réalisation ne se posait plus, celle de l'augmentation des coûts persistait en revanche (Dufault 2011a). Cette inquiétude sera vite apaisée par la modification du plan proposant une réduction de la profondeur et de la longueur du tunnel du centre-ville (Dufault 2011c). Cette version remaniée sera acceptée en juillet 2011 (Dufault 2011d) par le conseil municipal et adoptée à l'unanimité par le consortium Rideau Transit Group (RTG)⁶ le 19 décembre 2012, pour une somme de 2,1 millions de dollars, un vote que Jim Watson qualifiera de « moment historique » (Dufault 2012c). Ainsi, sur le plan financier, un compromis fut finalement trouvé : la Ville d'Ottawa financera le projet à hauteur de 900 millions de dollars tandis que les gouvernements fédéral et provincial y participeront chacun à hauteur de 600 millions de dollars. Le RTG s'engagera, quant à lui, à assumer tout dépassement de coûts.

* * * *

L'aboutissement de la deuxième version du projet (orienté vers l'axe est-ouest) peut être facilement attribuable au fait qu'elle répondait davantage aux besoins actuels de la ville (et non futurs, comme ce fut le cas avec le projet initial). Ceci dit, on ne peut ignorer la conjoncture favorable dont elle a bénéficié : les fâcheuses conséquences du premier contexte ont largement contribué à faire tourner le vent en sa faveur. En effet, l'amertume laissée par les affrontements antérieurs et la défaite consommée furent propices au rassemblement et à la collaboration des acteurs politiques et économiques marqués par une impatience et une volonté de sortir de l'impasse. Après le raté de 2006, on n'hésite pas à déplorer les blocages, les retards, les manœuvres politiques souterraines et le manque de *fair-play* dans l'adversité, qui ont, non seulement coûté des millions de dollars aux contribuables (en dédommagement à l'entreprise Siemens), entraînant du coup une réduction substantielle du budget dédié aux infrastructures, mais qui ont sérieusement entaché la réputation de la scène politique locale. La stigmatisation de l'image de la municipalité servira, d'ailleurs, comme argument d'avancement pour le maire O'Brien : « nous devons nous défaire de cette image de la ville qui n'accomplit jamais rien » (Dufault 2010b). La conseillère Jan Harder exprima sans fard son exaspération dans ce dossier, rappelant à l'ordre le conseil municipal alors polarisé : « Les gens en ont assez de l'attitude du conseil sur ce sujet de haute importance. Pouvons-nous faire preuve de leadership s'il vous plaît? » (La Haye 2008c). Le maire

⁶ Consortium regroupant plusieurs compagnies d'ingénierie dont: ACS Infrastructure Canada Inc., Ellis Don Corporation, Dragados Canada Inc., SNC-Lavalin Capital, SNC-Lavalin Constructors (Pacific) Inc., Veolia Transportation Services Inc.

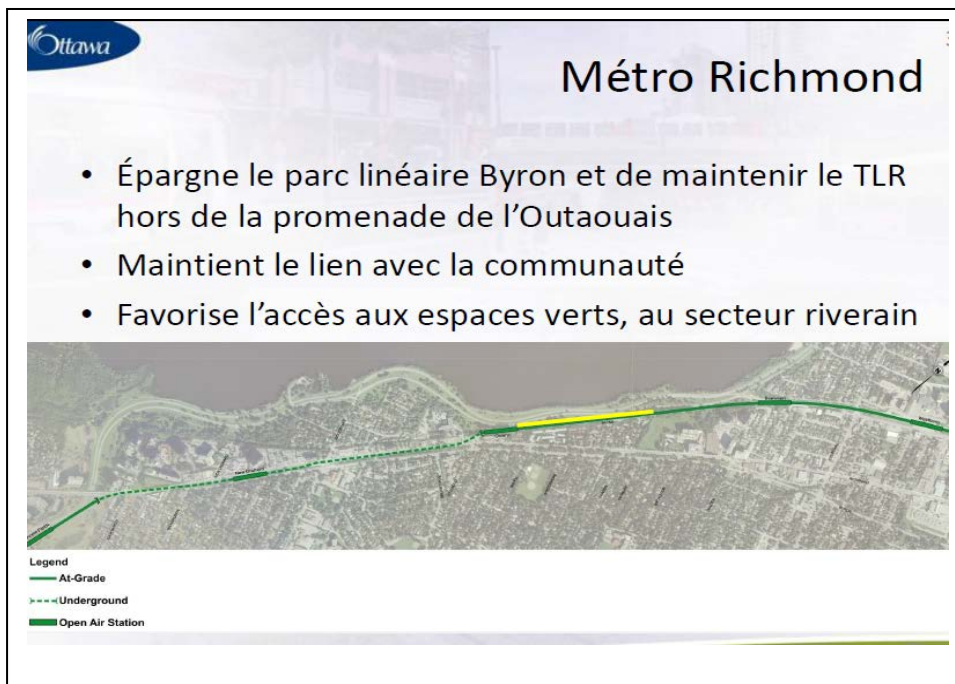
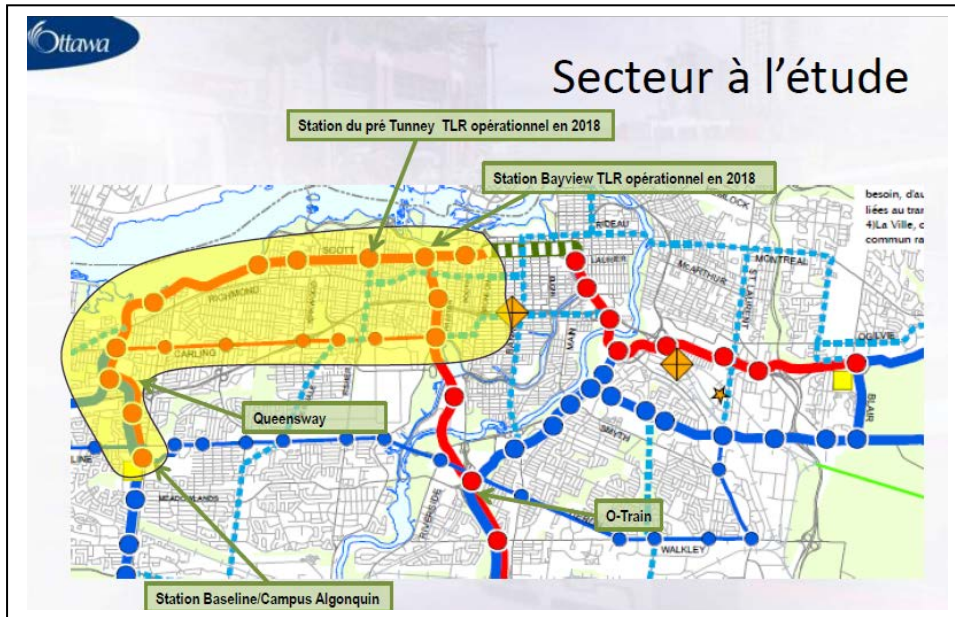
Watson n'hésitera pas, quant à lui, à capitaliser sur cette impatience et les frustrations partagées : « c'est un projet dont on parle depuis des années et des années. Autant les élus que le public veulent le voir aller de l'avant » (Dufault 2011a). Cette partie de l'histoire du train léger vient confirmer l'importance de la prise en compte de la temporalité, de l'enchaînement des séquences, où le produit d'une devient le point de départ de la séquence suivante; dans ce cas-ci, l'échec de la première initiative servant la seconde dans son accomplissement. Le cas du train léger vient alors prouver que le conflit ne débouche pas nécessairement sur un échec ou une paralysie, mais constitue une phase d'ajustement – plus longue dans certains cas – avant d'aboutir, dans ce cas-ci à un consensus.

2012-2013 : corridor de l'ouest, itinéraire controversé

Malgré une victoire éclatante, le projet du train léger continuera à faire couler beaucoup d'encre. Cette fois-ci, les inquiétudes portent sur le futur prolongement vers l'ouest. Après avoir établi le tracé de la première section du train léger, baptisée la ligne de la Confédération, la Ville se pencha sur le prolongement vers l'ouest de la ville. Elle proposa de nombreux scénarios, notamment un tracé sur la promenade des Outaouais, rebaptisée promenade Sir John A. Macdonald. Ce choix fut rejeté d'office par la Commission de la capitale nationale (CCN), propriétaire du terrain. Cette dernière affirmait que le choix de tracé n'était pas optimal en raison de son éloignement des centres commerciaux et des quartiers résidentiels. À ceci, elle ajoutait le fait que les autobus d'OC Transpo empruntaient déjà une section du corridor. Cette décision étonnera particulièrement le maire Jim Watson (Dufault 2011b).

Le scénario de l'avenue Byron et Richmond fut également largement rejeté par les résidents des quartiers touchés, puisque le projet entraînerait, selon eux, la destruction des cinq communautés, en créant de véritables barrières physiques entre elles. De même, la presse critiquera ce choix non seulement en raison des impacts sur les nombreux « villages résidentiels », mais aussi de la non-connexion aux lignes de bus existantes (Don 2013). Les résidents appelleront donc la Ville à envisager le corridor de l'avenue Carling (*Ottawa Citizen* 2013). La Ville défendra farouchement son projet de corridor sur le chemin Richmond en expliquant que le tracé ne passera pas directement par l'avenue (Dufault 2012a).

Fig. 5 et 6 : Secteur à l'étude pour le corridor de l'ouest et l'option du métro Richmond, retenue par la Ville d'Ottawa. *Source : Ville d'Ottawa (2013).*



En juin 2012, la Ville décida de remettre une nouvelle fois les 15 projets sur la table et d'attendre la fin des nouvelles études de plans directeurs de la CCN pouvant avoir une incidence sur la deuxième phase du projet. La CCN se dira soulagée du report de la décision et aura l'impression d'avoir enfin été entendue en ce qui concerne les corridors (Dufault 2012b). Le 22 avril 2013, après avoir analysé une quinzaine de corridors potentiels pour le futur prolongement vers l'ouest de son train léger, la Ville d'Ottawa annonçait officiellement son choix arrêté sur un 16^e tracé, celui du souterrain Richmond, un tronçon longeant l'ancienne voie ferrée du Chemin de fer du Canadien Pacifique, parallèle à la promenade Sir John A. Macdonald. Selon la municipalité, cette option semblait la plus viable puisqu'elle répondait à la fois aux exigences des résidents et protégeait le parc linéaire de l'avenue Byron et la promenade Sir John A. Macdonald (Dufault 2013a). Cette option, estimée à 900 millions de dollars, fut immédiatement contestée par la CCN, déçue que la Ville d'Ottawa ait présenté son choix lors d'une rencontre d'information à l'attention des élus et des médias à l'Hôtel de Ville sans l'avoir consultée préalablement : « cela aurait un impact négatif sur l'expérience actuelle de ce corridor vert iconique le long de la rivière des Outaouais [...]. La CCN reste engagée à préserver le corridor de la promenade Sir John A. Macdonald pour les générations futures », a déclaré Russell Mills, président de la CCN (Pierroz 2013).

Des inquiétudes qui, comme le souligne le journaliste Gilles Taillon, ont « touché des cordes sensibles » (Taillon 2013), puisque près de 300 personnes ont répondu à l'invitation « portes ouvertes » de la Ville Ottawa, le 25 avril, pour exprimer leur opinion en vue de la phase II du train léger. Certains résidents déploraient, à l'instar de la CCN, l'impact sur la promenade Sir John A. Macdonald, d'autres revenaient sur l'option de l'avenue Carling, jugée 2,5 fois moins coûteuse que la première et plus consensuelle, tandis que d'autres citoyens remettaient en cause le processus de consultation, qualifié de trop expéditif (*Ibid.*). Confronté à une réunion houleuse et afin de désamorcer le conflit naissant, le maire fit prudemment marche arrière en annonçant une nouvelle réunion de concertation du Comité des transports de la Ville le 5 juin afin d'examiner à nouveau les options du couloir. Reste à voir si un compromis sera trouvé, particulièrement entre la Ville d'Ottawa et la CCN, qui avaient déjà croisé le fer au sujet des choix des stations du centre-ville (Dufault 2013b).

Dans cette dernière partie, le conflit ne porte plus sur le tracé est-ouest (accepté et entériné dans la phase II), mais sur son prolongement éventuel vers l'ouest, passant par la promenade des Outaouais. Les acteurs qui rentrent en jeu sont alors différents de ceux des premières phases. Le bras de fer se produit ici entre la municipalité et la CCN et avec les résidents des quartiers environnants. Dans le premier cas, nous sommes encore dans le type de conflit de « l'aménagement convoité » évoqué plus haut et qui implique les acteurs institutionnels. Le conflit ici est induit essentiellement par un problème de chevauchement/empiétement des juridictions (Paquet 2006a) et par les défaillances procédurales majeures de la municipalité – pas de concertation préalable avec la CCN – (Roy-Baillargeon et Gauthier 2012). En effet, la politique municipale, telle qu'édicte par Watson, perpétue encore certains travers observés dans les administrations précédentes : décisions ne faisant pas l'objet d'un débat démocratique local en amont de la mise en œuvre du projet et manque de consultation et de coordination institutionnelle; ce qui explique les exacerbations et les tensions persistantes entre les différentes

instances se partageant le territoire.

Concernant les résidents, nous sommes dans le type de conflit identifié par Subra (2007) comme celui de « l'aménagement rejeté », à savoir la situation dans laquelle l'aménagement est contesté par une partie des acteurs en raison des atteintes et des nuisances éventuelles qu'il risque d'entraîner sur l'environnement des riverains (bruit, atteintes aux paysages, dévalorisation du patrimoine immobilier, etc.) et qui relève du syndrome « NIMBY ». Selon Subra (2007 : 124), ces riverains « n'expriment pas une opposition de principe à l'équipement qu'ils contestent [...], mais seulement leur hostilité à cet équipement précis, là où il doit être construit, en raison de l'impact qu'il aura sur leur cadre de vie et sur la valeur de leur patrimoine. » En effet, les crispations citoyennes au sujet du projet du prolongement du réseau vers l'ouest portaient moins sur son contenu (son principe) en lui-même que sur son emplacement. Les citoyens prônaient en fait une option « moins perturbatrice » pour l'environnement urbain – à savoir celle de l'avenue Carling – et pour l'environnement naturel (préservation du corridor de la promenade Sir John A. Macdonald).

Conclusion

Le conflit entourant le projet du train léger sur rails constitue, par son étendue, son intensité et sa durée, un conflit d'aménagement sans précédent dans l'histoire de la capitale canadienne. Né en 2001, le projet de train léger sur rails a vu, tout au long d'une décennie de gestation, ses logiques se modifier au gré des différentes administrations municipales : présenté initialement comme simple extension de l'axe nord-sud de l'O-Train, il se voit réorienté dans le sens est-ouest, et avec une éventuelle prolongation vers l'ouest de la ville. Ce n'est pas tant son principe qui pose problème, mais son itinéraire avec le financement comme corollaire direct qui donna lieu à une véritable « guerre des tracés » (Troin 1995) entre les différentes instances publiques. S'il a fini par aboutir – la première phase est déjà en marche –, il reste que son parcours fut émaillé par de nombreuses épreuves (contraintes, retards, abandons et revirements). Comme évoqué en introduction, il n'est pas rare que de grands projets d'aménagement et d'infrastructures s'accompagnent d'un lot de conflits et de tensions, à divers degrés, qui ont pour effet de retarder voire d'annuler leur réalisation. Le monde foisonne d'exemples de négociations difficiles. Il reste que dans la majorité des cas, les forces de contestation et d'opposition émanent de la population locale (« acceptabilité sociale »). Cependant, dans le cas du train léger, le conflit s'est essentiellement déroulé entre acteurs politiques, relevant du type de « l'aménagement convoité » évoqué par Subra (2007). Les citoyens, derniers acteurs à entrer en lice (« aménagement rejeté »), ce sont montrés assez discrets dans les premières phases. À cet égard, il est important de souligner ce changement d'attitude inédit des citoyens d'Ottawa : ces derniers sont souvent montés au créneau lors de lancement de projets d'aménagement, de grande ou moindre envergure, conférant à la population d'Ottawa une réputation de combativité et

de « nimbyisme » des plus véhéments⁷. Or, dans le cas du train léger sur rails, la population s'est montrée plutôt réceptive. En effet, selon une étude réalisée en 2001, 60 pour cent des résidents d'Ottawa-Gatineau affirmaient qu'ils utiliseraient le train léger s'il venait à être développé dans leur quartier (Barrière 2001b). Dans une autre étude menée en 2002, les usagers de l'actuel O-Train se disaient très satisfaits et souhaitaient une expansion du réseau (Bertrand 2002). Certes, la question du prolongement du réseau vers l'ouest a provoqué des grincements de dents. Cependant, contrairement aux luttes passées menées contre les projets d'aménagement (où elle a essuyé plusieurs défaites), la population s'est inscrite cette fois-ci davantage dans une logique de proposition que d'opposition. Comme l'avaient remarqué Lecourt et Faburel (2005) ainsi que Boullier (2001), cette dernière stratégie est plus constructive que la politique radicale. Cette attitude d'accepter le projet, tout en remettant en cause les modalités de sa réalisation en proposant un projet alternatif, permet souvent aux citoyens d'obtenir gain de cause. Selon Subra (2007), ce glissement de la question du contenu à celle du pouvoir est assez compréhensible : en contrôlant ou en intervenant dans le processus de décision, les citoyens peuvent mieux peser sur le contenu des aménagements.

Tel que susmentionné, la majorité des chercheurs ont principalement vu dans le conflit du projet du train léger le symptôme d'une gestion municipale présentant d'importantes « défaillances procédurales : conflits entre élus ou avec les fonctionnaires, société civile parfois laissée à l'écart du processus décisionnel, dispositifs participatifs inadéquats » (Roy-Baillargeon et Gauthier 2012 : 184). Il faut reconnaître, cependant, qu'au-delà des nombreuses erreurs commises et les positions antagonistes des maires dans ce dossier, la municipalité d'Ottawa a fait preuve, durant toute cette décennie, d'une grande capacité d'impulsion, de persévérance et de ténacité en dépit des nombreuses embûches politiques. Elle marqua, par là même, une rupture profonde avec la politique municipale des décennies précédentes, accusée d'immobilisme. Elle serait ainsi passée, pour reprendre l'expression d'Andrew (2010), de la « vision classique et minimaliste » (municipalité pourvoyeuse de services et limitée à l'entretien des infrastructures) à celle dite « activiste » (municipalité initiatrice de changement urbain). Ce virage radical coïncide avec la fusion municipale de 2001, qui semble avoir été perçue comme une opportunité exceptionnelle à la fois pour redéfinir le rôle de la municipalité et modifier l'image du territoire, comme le remarquait Andrew (*Ibid.* : 10-11) pour la Ville de Gatineau :

« Les fusions ont permis un renouvellement de la définition de la ville, le développement d'une nouvelle identité moussée par des projets rassembleurs, par des projets de planification stratégique impliquant la population et par des politiques culturelles et familiales participatives et innovantes. [...] la planification stratégique a débuté après les fusions. C'était un moment propice : nouvelle ville, obligation d'union et de réorganisation, réflexions sur l'image et le rôle à prendre face à la croissance d'Ottawa, redéfinition de l'identité. »

C'est probablement ce nouvel esprit, porté et relayé par les différents maires malgré leurs rivalités politiques qui a permis au projet de train léger de résister aux pressions et

⁷ On peut citer les luttes citoyennes contre le projet du parc Lansdowne dans le quartier Glebe; les projets de densification urbaine à Westboro, Vanier, Basse-ville ou encore celle du projet de pont sur l'île Kettle à Rockcliffe.

à l'essoufflement. Si les différentes équipes municipales post-fusion ne se sont pas entendues sur le tracé à privilégier ni sur le budget à allouer, elles ont, néanmoins, toutes pris corps autour de l'enjeu.

Cela dit, les chercheurs ne se limitent pas, dans ce dossier, à pointer du doigt la gestion municipale, mais accusent tout le système de gouvernance urbaine de la Région de la capitale nationale. À l'instar de Hilton et Stoney (2007) et Champagne (2011), Roy-Baillargeon et Gauthier (2012) y voient la parfaite illustration d'une gouvernance urbaine déficiente, en raison à la fois de la multitude d'instances – qui se chevauchent et entrent constamment en compétition, voire en opposition – et de l'absence d'un cadre officiel de coopération :

« Le manque de concertation des acteurs publics et privés [...] est attribuable à la grande complexité de la gouvernance de la région ainsi qu'aux importantes divergences d'intérêts politiques, économiques et sociaux de ces acteurs, ce qui constitue le principal obstacle à la planification intégrée de l'aménagement du territoire à l'échelle métropolitaine. [...] De plus, la gouvernance de la RCN est éminemment complexe, car [...] on constate un important chevauchement d'instances responsables des différents dossiers en matière de planification et d'aménagement du territoire » (Baillargeon et Gauthier 2012 : 179-180).

D'ailleurs, plusieurs propositions ont été avancées pour y remédier : l'idée de l'incorporation d'Ottawa et de Gatineau en un district fédéral, semblable à celui de Washington D.C (Gordon et Juneau 2011). Cette option est jugée non envisageable d'un point de vue politique par Sancton (2011), qui préfère l'idée d'octroyer plus de pouvoirs décisionnels à la CCN qui, depuis une vingtaine d'années, a vu son rôle amoindri dans le domaine de l'aménagement du territoire au profit des municipalités, se limitant depuis à l'organisation d'événements visant le renforcement identitaire des Canadiens à l'égard de leur capitale (Gordon 2006). Toutefois, selon Roy-Baillargeon et Gauthier (2012), cette dernière idée risque de susciter de fortes résistances de la part des Villes d'Ottawa et de Gatineau refusant tout rapatriement de leurs compétences. D'autres comme le politologue Andrew Cohen (Cohen 2009) ou le sénateur Wilbert J. Keon invitent à la création d'un mouvement civique qui viendrait faire contrepoids aux institutions publiques et qui serait porteur d'un renouvellement urbain :

« *Perhaps Ottawa needs a Horizons or Visions Club where the most brilliant minds can come together and speak freely, be creative in ideas and concepts and not be encumbered by rules and regulation of various levels of government. Just think about how to create the improvements we need, the preservations we need and come forth with conviction and purpose to our leaders* » (Keon 2007).

Enfin, l'étude du cas du train léger vient appuyer la thèse de Tsiomis (2007b) : l'absence d'un cadre de coopération et de coordination initial (défaillance procédurale évoquée plus haut) et le manque de respect des décisions qui en découlent ont été les principales raisons du conflit dans le cas du train léger (impositions du maire Chiarelli ou revirements décisionnels brusques du maire O'Brien avec l'amputation du tronçon du centre-ville et la mise en place d'un comité d'expertise). Aussi, l'issue du conflit n'a pas été, dans ce cas-ci, déterminée par le rapport de force entre les acteurs en présence, comme le prétend la thèse de Subra (2007), mais par l'échec de la première phase qui a été propice à la réussite de la deuxième version. Le temps écoulé entre les deux versions a permis ainsi aux relations des acteurs impliqués de s'accorder. Ce cas vient ainsi

démontrer l'importance de la temporalité évoquée par Tsiomis (2007b), mais aussi Pinson (2006) et Gibout et coll. (2009) : la cohérence d'un projet ne peut être atteinte qu'après une certaine période de (re)équilibrage et d'arrangement entre les forces en présence. Les conflits qui peuvent intervenir dans les projets ne débouchent pas nécessairement sur des situations de paralysie : ils peuvent constituer des phases d'ajustement nécessaires pour assurer le succès d'une opération. Loin d'être une « anomalie » ou un « désordre » (que les praticiens de l'aménagement s'efforcent souvent de prévenir, d'atténuer ou de gérer au mieux), le conflit représente une période de gestation qui peut être essentielle à la réussite du projet urbain, comme le remarque Pinson (2006 : 638) : « Les interactions multiples qui émaillent le projet sont le vecteur d'une institutionnalisation d'une coalition d'acteurs et d'une capacité d'action collective qui pourra être ultérieurement mobilisée. » On peut, certes, regretter que dans le cas de la capitale canadienne, l'entente entre les différents acteurs soit souvent tardive. En effet, à juger du cas du train léger et ceux des autres mégaprojets (tels que le projet du Parc Lansdowne), les compromis ne se dessinent qu'après une longue période de débat (s'étalant sur environ une dizaine d'années). Cette temporalité mérite ainsi d'être interrogée. Si cette question nécessite une recherche plus approfondie (qui reste à être menée), il semble, néanmoins, que les nombreuses situations de rupture et d'échec des accords proviennent notamment du fait que les instigateurs de projets urbains font preuve d'impatience et de précipitations. L'empressement et les revirements décisionnels brusques, privant les autres acteurs du temps nécessaire pour assimiler et s'appropriier les changements annoncés, peuvent générer un climat d'insécurité qui contribue à des mises en repli. Un temps d'acclimatation doit donc être considéré, pour assurer le succès de grands projets urbains. La gouvernance urbaine doit alors être comprise comme un processus transactionnel (Rémy et coll. 1978), jalonné par des périodes de confrontation, d'états de crise; d'adaptation/ réajustement indispensables avant de déboucher sur un compromis.

Enfin, force est de reconnaître que le cas du train léger sur rails constitue, pour les études urbaines et la géographie, un cas d'étude exemplaire au titre du jeu d'acteurs et d'échelles territoriales. Largement conditionné par les rapports de forces, les relations d'alliance, les luttes d'influence, les rivalités et les stratégies de pouvoir entre les différents acteurs, il révèle ainsi l'importance de la dimension géopolitique dans l'aménagement. Une instrumentalisation de l'espace par les acteurs qu'on ne saurait sous-estimer, si on veut véritablement comprendre les conditions de réalisation actuelle des grands projets.

Kenza Benali est professeure au département de géographie de l'Université d'Ottawa. Spécialisée en géographie urbaine/culturelle, elle s'intéresse aux représentations et aux conflits liés à la ville contemporaine et à l'aménagement urbain durable, notamment la densification urbaine, la reconversion des friches industrielles, les écoquartiers et le transport durable. Elle participe à plusieurs projets de recherche, dont le projet international Canada-Europe, intitulé « Sustainable Cities: Converting Brownfields into Community Assets from an International Perspective ».

Ella Bernier est étudiante diplômée en 2013 en master 1 Sciences humaines et sociales, mention Géographie et Aménagement à l'Université Jean Moulin Lyon 3. Elle s'intéresse aux problématiques liées au transport dans une approche multimodale en lien avec les questions d'urbanisme et d'organisation des territoires, et plus particulièrement au développement des projets de transport urbain durable en Europe

et en Amérique du Nord. Elle a suivi un Master 2 Sciences humaines et sociales, Mention Géographie et aménagement, Spécialité Aménagement et développement territorial, Option Ingénierie des transports et planification des déplacements multimodaux.

Bibliographie

- Andrew, Caroline. 2010. « Les élections municipales de 2009 à Gatineau : quel modèle de démocratie urbaine? » *Colloque 415 Urbanité et politique: portrait politique des villes québécoises*. 78e Congrès de l'ACFAS, mai. Université de Montréal.
- Benali, Kenza et Caroline Ramirez. 2012. « Le plan de Jacques Gréber pour la Capitale Nationale : un héritage urbanistique décrié. » *Cahiers de Géographie du Québec* 56 (157) : 51-80.
- Benali, Kenza. 2013a. « La densification urbaine dans le quartier Vanier : germe d'un renouveau urbain ou menace pour le dernier îlot francophone de la capitale canadienne? » *Cahiers de Géographie du Québec* 57 (160) : 41-68.
- Benali, Kenza. 2013b. « Le réaménagement des Plaines LeBreton : une occasion de rendre justice à la communauté francophone d'Ottawa? » *Recherches sociographiques* LIV(1) : 29-57.
- Black, William Richard. 2010. *Sustainable transportation: problems and solutions*. New York : Guilford Press.
- Blanc, Maurice. 2012. « Espace, inégalité et transaction sociale. » *Sociologies* [En ligne]. Dossier Débats, Penser les inégalités, 27 janvier 2012 : <http://sociologies.revues.org/3832> [consulté le 4 juillet 2013].
- Boullier, Dominique. 2001. *Derrière chez moi... l'intérêt général. Le bois de Sœuvres à Rennes*. Paris : Textuel.
- Bourdages, Jade et Eric Champagne. 2012. « Penser la mobilité durable au-delà de la planification traditionnelle du transport. » *VertigO – la revue électronique en sciences de l'environnement* [En ligne], Hors série 11, mai 2012, mis en ligne le 7 mai 2012, consulté le 28 août 2012. URL : <http://vertigo.revues.org/11713>; DOI : 10.4000/vertigo.11713
- Brunet, Roger. 1990. *Le Territoire dans les turbulences*. Montpellier : Reclus.
- Carr, Alex. 2011. « Getting Ottawa on Track: An Analysis of Two Light-Rail Proposals ». *Queen's Policy Review* 2 (2) : 100-120.
- Carrier, Mario, Jean Mercier et Fanny Tremblay-Racicot. 2011. « La gouvernance environnementale et le transport urbain durable. » *Télescope*, 17 (2) : 209-227.
- Champagne, Éric. 2011. « Transportation Failure in the Capital Region ». Chattopadhyay Rupak et Gilles Paquet (sld.). *The Unimagined Canadian Capital: Challenges for the Federal Capital Region*. Ottawa : Invenire Books, 62-74.
- Commission de la capitale nationale. 2005. *Le Plan de secteur du cœur de la capitale du*

- Canada. <http://www.capitaleducanada.gc.ca/sites/default/files/pubs/CCN-plan-secteur-coeur-2005.pdf> [consulté le 2 juillet 2013].
- Commission de la capitale nationale. 2005. *Plan de secteur du cœur de la Capitale : utilisation de sol fédérale*.
<http://www.capitaleducanada.gc.ca/sites/default/files/pubs/NCC-CCN-Map-Carte-Core-Coeur-Federal-Land-Sol-Federale-2005.pdf> [consulté le 2 juillet 2013].
- Dardy, Clémentine. 2008. *La gouvernance urbaine, de la théorie aux projets. Analyse conceptuelle et lignes d'action pour l'AFD*. AFD – Division CLD.
- Drouin, Martin. 2004. *La sauvegarde d'un patrimoine urbain et la formulation d'une identité (Montréal, 1973-2003)*. Thèse de doctorat en études urbaines. Montréal : Université du Québec à Montréal.
- Gauthier, Mario, Gariépy, Michel et Marie-Odile Trépanier (dir.) 2008. *Renouveler l'aménagement et l'urbanisme. Planification territoriale, débat public et développement durable*. Montréal : Presses de l'Université de Montréal.
- Giblin, Béatrice (dir.). 2005. *Nouvelle géopolitique des régions françaises*. Paris : Fayard.
- Gibout, Christophe, Maurice Blanc et Jean Foucard. 2009. « Transactions sociales et sciences de l'homme et de la société ». *Pensée plurielle*, 20 : 7-11.
- Gilbert, Anne et Marc Brosseau. 2002. « Le journal, acteur urbain? Le droit et la vocation du centre-ville de Hull ». *Recherches sociographiques* 43 (3) : 517-548.
- Gordon, David L. A. 2006. « Ottawa-Hull: Lumber town to National Capital ». David L.A Gordon (dir.). *Planning twentieth-century Capital Cities*. New York : Routledge: 150-163.
- Gordon, David L.A 2001. « Weaving a Modern Plan for Canada's Capital: Jacques Gréber and the 1950 Plan for the National Capital Region ». *Urban History Review*, 29 (2) : 55-61.
- Gordon, David L. A. et André Juneau. 2011. « Bridging mechanisms for the Federal Capital region ». Rupak Chattopadhyay et Gilles Paquet (dir.). *The Unimagined Canadian Capital: Challenges for the Federal Capital Region*. Ottawa: Invenire : 87-104.
- Gouvernement de l'Ontario. 2004. « Long-Term Support For Ottawa Public Transit: \$600 Million Investment In Light Rail Transit ». *News Office of Prime*, 14 mai.
<http://news.ontario.ca/opo/en/2004/05/long-term-support-for-ottawa-public-transit.html> (consulté le 10 mai 2013).
- Gréber, Jacques. 1948. *Plan de la Capitale Nationale*. Rapport préliminaire, Imprimeur du Roi.
- Gumuchian, Hervé, Eric Grasset et Romain Lafarge. 2003. *Les Acteurs, ces oubliés du territoire*. Paris : Anthropos.
- Harter, Hélène. 2008. « La suburbanisation à Ottawa : une approche historique » Jaumain Serge et Nathalie Lemarchand. *Vivre en banlieue, une comparaison France/Canada*. New York : Peter Lang, 95-107.
- Hilton, Robert et Christopher Stoney. 2007. « Dreams, Deception and Delusion: The Derailing of Ottawa's Light Rail Transit Plans ». *Revue Gouvernance* [En ligne].

- Printemps, 4 (1).
http://www.revuegouvernance.ca/files/Spring2007/Hilton_Stoney.pdf [consulté le 8 avril 2013].
- Hocke, Peter. 1999. « Determining the selection bias in local and national newspaper reports on protest events ». Rucht Dieter, Ruud Koopmans et Friedhelm Neidhardt (dir.). *Acts of Dissent: New Developments in the Study*
- Jacquier, Claude. 2008. « La gouvernance urbaine : entre complications et complexités, comment s'orienter ? » Colloque *Vers une Nouvelle Gouvernance des Territoires*, 15 septembre, Reims.
- Janelle, Donald G. 1977. « Structural dimensions in the geography of locational conflicts ». *The Canadian Geographer / Le géographe canadien* 21 (4) : 311-328.
- Janelle, G. Donald et Hugué A. Millward A. 1976. « Locational conflicts patterns and urban ecological structure ». *Tijdschrift voor Economisch en Sociale Geografie* 67 (2) : 102-113.
- Le Galès, Patrick. 1995. « Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine » *Revue française de science politique* 45 (1) : 57-95.
- Lecourt, Arnaud et Guillaume Faburel. 2005. « Comprendre la place des territoires dans les conflits d'aménagement : Une application aux espaces ruraux ». Colloque *Faire campagne*, 17-18 mars, Rennes.
- Lecourt, Arnaud. 2003. *Les conflits d'aménagement: analyse théorique et pratique à partir du cas breton*. Thèse de doctorat en géographie et aménagement de l'espace-urbanisme, Université de Rennes 2, Haute-Bretagne.
- Ley, David et John Mercer. 1980. « Locational conflicts and the politics of consumption ». *Economic Geography* 56 (2) : 89-109.
- Lipsky, Michael. 1968. « Protest as a political resource ». *American Political Science Review* 62 : 1144-1158.
- McCarthy, John, Clark Mcphail et Jackie Smith. 1996. « Images of protest: Dimensions of selection bias in media coverage of Washington demonstrations, 1982 and 1991 ». *American Sociological Review* 61 (3) : 478- 499.
- Meunier, Corinne et Thomas Zeroual. 2006. « Transport durable et développement économique ». *Développement durable et territoires* (En ligne). Dossier n°8, 13 décembre. <http://developpementdurable.revues.org/3305> [consulté le 20 mars 2013].
- Moine, Alexandre. 2006. « Le territoire comme système complexe: un concept opératoire pour l'aménagement et la géographie. » *L'Espace Géographique* 2 : 115-132.
- Olzak, Susan. 1989. « Analysis of events in the study of collective action ». *Annual Review of Sociology* 15: 119-141.
- Osmont, Annik, Charles Goldblum, Jean-François Langumier, Émile LeBris, Claude de Miras et Clément Musil. 2008. *La gouvernance urbaine dans tous ses états : analyses et propositions du groupe de réflexion sur la gouvernance urbaine*. Paris: Ministère des affaires étrangères et européennes.
- Paquet, Gilles. 2006a. *La Commission de la capitale nationale : ouvrir de nouveaux*

- horizons. Rapport du Panel de la revue du mandat de la CCN.* Ottawa, Gouvernement du Canada.
- Paquet, Gilles. 2006b. « Ottawa / Gatineau, cité-région transfrontalière : gouvernance baroque et bricolage ». Martin Robitaille, Jean-François Simard et Guy Chiasson (dir.). *L'Outaouais au carrefour des modèles de développement*. Gatineau : Université du Québec en Outaouais : 27-54.
- Pinson, Gilles. 2006. « Projets de ville et gouvernance urbaine ». *Revue française de science politique* 56 (4) : 619-651.
- Ramirez, Caroline et Kenza Benali. (2012). « Les luttes patrimoniales à l'heure de la densification urbaine : le cas de la Basse-Ville Est d'Ottawa ». *Canadian Journal of Urban Research / Revue canadienne de recherche urbaine* 21 (1) :109-150.
- Rémy, Jean, Liliane Voyé et Émile Servais. 1991 [1978] *Produire ou reproduire ? Une sociologie de la vie quotidienne*. Bruxelles : De Boeck.
- Richer, Cyprien. 2008. « L'aménagement, entre jeux d'acteurs et enjeu de territoire ». *Espace-temps* [En ligne], 23 mai 2008.
<http://www.espacetemps.net/articles/lrsquoamenagement-entre-jeux-drsquoacteurs-et-enjeu-de-territoire/> [consulté le 5 mai 2013].
- Roy-Baillargeon, Olivier et Mario Gauthier. 2012. « Gouvernance et concertation métropolitaines à Ottawa-Gatineau : la planification et l'aménagement du territoire en contexte interprovincial ». *Cahiers de géographie du Québec* 56 (157) : 173-188.
- Rucht, Dieter et Friedhelm Neidhardt. 1999. « Methodological issues in collecting protest event data: Unit of analysis, sources and sampling, coding problems ». Rucht Dieter, Ruud Koopmans et Friedhelm Neidhardt (dir.). *Acts of Dissent: New Developments in the Study of Protest*. Lanham, Md : Rowman and Littlefield Publishers: 65-89.
- Sancton, Andrew. 2011. « Fixing the Ontario side of the Federal Capital region ». Rupak Chattopadhyay et Gilles Paquet (dir.). *The Unimagined Canadian Capital: Challenges for the Federal Capital Region*. Ottawa: Invenire : 79-85.
- Stoney, Christopher, Robert Hilton et Tamara Krawchenko. 2009. « Canada's City-Regions: Time to Rethink Local Governance? ». *IRSPM XIII Conference*, Copenhague 6-8 avril. Ottawa, ON : Carleton University, Centre for Urban Research and Education.
- Subra, Philippe. 2005a. « Île-de-France. » Béatrice Giblin (dir.). *Nouvelle Géopolitique des régions françaises*. Paris : Fayard, 127-213.
- Subra, Philippe. 2005b. « Le centre. » Béatrice Giblin (dir.). *Nouvelle Géopolitique des régions françaises*. Paris : Fayard, 351-377.
- Subra, Philippe. 2007. *Géopolitique de l'aménagement du territoire*. Paris : Armand Colin.
- Troin, Jean-François. 1995. *Rail et aménagement du territoire*. Aix-en-Provence : Edisud.
- Trudelle, Catherine, Paul Villeneuve, Marius Thériault et Mathieu Pelletier. 2006. « Becoming visible: Women and conflicts in the Quebec metropolitan area, 1965-2000 ». *Urban Studies* 43 (12) : 2183-2203.

- Trudelle, Catherine. 2003. « Au-delà des mouvements sociaux : une typologie relationnelle des conflits urbains ». *Cahiers de géographie du Québec* 47 (131) : 223-242.
- Tsiomis, Yannis (éd.) 2007a. *Échelles et temporalités des projets urbains*. Paris : PUCA, Jean-Michel Place.
- Tsiomis, Yannis. 2007b. « Introduction ». Actes de colloque : *Échelles et temporalités des projets urbains*. PUCA : 8-14.
- Ville d'Ottawa. 2003. « Plan d'expansion du transport en commun rapide. Stratégie de mise en œuvre ». *Rapport du Comité des transports et des services de transport en commun*, 9 juillet. <http://ottawa.ca/calendar/ottawa/citycouncil/ttc/2003/07-16/ACS2003-DEV-POL-0036.htm> [consulté le 10 mai 2013].
- Ville d'Ottawa. 2007. « Mayor's Task Force on Transportation, terms of reference ». <http://ottawa.ca/en/city-hall/your-city-government/city-council-updates/june-27-28-2007> [consulté le 10 mai 2013].
- Ville d'Ottawa. 2013. « Couloir ouest du TLR. Planification et étude d'évaluation environnementale ». *Séance portes ouvertes n°2*, 25 avril. <http://ottawa.ca/fr/hotel-de-ville/consultations-publiques/valuation-environnementale-du-couloir-ouest-du-train-leger> [consulté le 10 mai 2013].
- Villeneuve, Paul et Gilles Côté. 1994. « Conflits de localisation et étalement urbain : y a-t-il un lien ? » *Cahiers de Géographie du Québec* 38 (105) : 397-412.
- Villeneuve, Paul, Catherine Trudelle, Mathieu Pelletier et Marius Thériault. 2009. « Les conflits urbains : une approche analytique ». *Environnement Urbain / Urban Environment* 3 : d-1-d-8.

Articles de journaux

- Barrière, Caroline. 2001a. « Train léger: Ottawa en veut plus ». *Le Droit*, 24 novembre.
- Barrière, Caroline. 2001b. « Les résidents d'Ottawa plus favorables au transport en commun que les Gatinois ». *Le Droit*, 19 décembre.
- Barrière, Caroline. 2003a. « Le projet de train léger sera... plus léger ». *Le Droit*, 17 juillet.
- Barrière, Caroline. 2003b. « Le maire d'Ottawa persiste : le train léger demeure une priorité ». *Le Droit*, 16 octobre.
- Barrière, Caroline. 2005a. « La ville songe à faire appel au secteur privé pour le train ». *Le Droit*, 23 février.
- Barrière, Caroline. 2005b. « Train léger : le plan ne fait toujours pas l'unanimité ». *Le Droit*, 5 juillet.
- Barrière, Caroline et Dominique La Haye. 2006. « Train léger : la soumission de Siemens-PCL/Dufferin a été choisie ». *Le Droit*, 8 avril.
- Bertrand, Jean-François. 2002. « Les usagers du train léger sont très satisfaits ». *Le Droit*, 25 janvier.
- Boivin, Matthieu. 2004. « L'axe est-ouest du train léger coûtera 1 milliard \$ ». *Le Droit*,

24 septembre.

- Boivin, Matthieu. 2005. « Transport 2000 dénonce l'étude de la Ville d'Ottawa sur le train léger ». *Le Droit*, 31 octobre.
- Boivin, Matthieu. 2006a. « Axe Nord-Sud : oui, mais plus tard SVP ». *Le Droit*, 13 juin.
- Boivin, Matthieu. 2006b. « Plusieurs conseillers mettent en doute le rapport qualité-prix ». *Le Droit*, 15 juin.
- Boivin, Matthieu. 2006c. « La Ville d'Ottawa va de l'avant avec son train nord-sud ». *Le Droit*, 13 juillet.
- Cohen, Andrew. 2009. « Ottawa in still life; The bus strike demonstrated that the people who live in the capital aren't really citizens – their indifference has created our political malaise ». *Ottawa Citizen*, 9 février.
- Denley, Randall. 2006. « Finally, someone's put a stop to light-rail madness ». *Ottawa Citizen*, 13 décembre.
- Denley, Randall. 2007. « City Hall's not listening ». *Ottawa Citizen*, 25 janvier.
- Don, Joseph. 2013. « The wrong LRT route ». *Ottawa Citizen*, 2 mai.
- Doucet, Clive. 2007. « Here's what's wrong with City Hall ». *The Globe and Mail*, 27 décembre.
- Dufault, François Pierre. 2010a. « Élections à Ottawa. Portrait de quartiers – Dans Beacon Hill-Cyrville – Le transport au cœur des discussions ». *Le Droit*, 17 septembre.
- Dufault, François Pierre. 2010b. « Campagne électorale à Ottawa. Débat à la mairie sur un air de déjà-vu ». *Le Droit*, 25 septembre.
- Dufault, François Pierre. 2011a. « Train léger d'Ottawa – Le tunnel raccourcit, la liste d'inquiétudes s'allonge ». *Le Droit*, 2 mars.
- Dufault, François Pierre. 2011b. « Corridor de la promenade des Outaouais pour le futur train léger d'Ottawa- Watson étonné que la CCN rejette déjà l'alternative. » *Le Droit*, 10 juin.
- Dufault, François Pierre. 2011c. « Un tunnel moins profond permet de contenir les coûts – La facture du train léger ne dépassera pas 2,1 milliards \$ ». *Le Droit*, 8 juillet 2011.
- Dufault, François Pierre. 2011d. « Plus question pour la Ville de tergiverser – Un plan qui plaît au centre-ville ». *Le Droit*, 15 juillet.
- Dufault, François Pierre. 2012a. « Le corridor Byron/Richmond ne fait pas l'affaire de plusieurs résidents : Le trajet du train léger dérange déjà ». *Le Droit*, 7 juin.
- Dufault, François Pierre. 2012b. « Le choix d'un corridor ouest pour le futur train léger à Ottawa retardé – La CCN pousse un demi-soupir de soulagement ». *Le Droit*, 30 juin.
- Dufault, François Pierre. 2012c. « Train léger : le Rideau Transit Group remporte la mise ». *Le Droit*, 5 décembre.
- Dufault, François Pierre. 2013a. « Des travaux estimés à 900 millions \$ à Ottawa – Un tracé différent pour le prolongement du train léger vers l'ouest ». *Le Droit*, 23

avril.

- Dufault, François Pierre. 2013b. « La CCN n'aime pas le nouveau tracé du train léger. » *Le Droit*, 27 avril.
- Gray, Ken. 2007. « Mr. Baird's municipal preoccupation ». *Ottawa Citizen*, 26 janvier.
- Jury, Pierre. 2006. « L'imbroglio du train léger ». *Le Droit*, 9 décembre.
- Keon, Wilbert J. 2007. « Tradition is important; so is embracing change; In the latest in our series of responses to our excerpt from Andrew Cohen's book, *The Unfinished Canadian*, Senator Wilbert J. Keon defends the city he loves ». *Ottawa Citizen*, 15 mai.
- La Haye, Dominique. 2006. « La Ville d'Ottawa va de l'avant avec son train nord-sud ». *Le Droit*, 10 avril.
- La Haye, Dominique. 2007. « Train léger : Siemens engage des poursuites de 175 millions \$ ». *Le Droit*, 6 juin.
- La Haye, Dominique. 2008a. « La Ville dévoile un nouveau plan de transport en commun avec un tunnel au centre-ville-Ottawa rêve d'un projet de 3,1 milliards \$ ». *Le Droit*, 4 mars.
- La Haye, Dominique. 2008b. « Avec le tunnel au centre-ville d'Ottawa. Le projet du train léger accepté ». *Le Droit*, 29 mai.
- La Haye, Dominique. 2008c. « Ayant voté contre la mise en œuvre du projet de train léger : La conseillère McRae s'explique ». *Le Droit*, 21 novembre.
- La Haye, Dominique. 2008d. « Moins de 24 heures avant que la Ville d'Ottawa ne donne son aval au projet – Watson intervient dans le dossier du train léger ». *Le Droit*, 26 novembre.
- La Haye, Dominique. 2008e. « Les élus ont approuvé le nouveau corridor est-ouest – Feu vert au nouveau projet de train léger ». *Le Droit*, 29 novembre.
- Le Droit*. 2002. « Étude sur l'expansion du réseau de train léger ». *Le Droit*, 15 juin.
- Le Droit*. 2003. « Ottawa fait connaître ses priorités de transport pour les 20 prochaines années ». *Le Droit*, 14 février.
- Le Droit*. 2006a. « Le train léger n'ira pas jusqu'au centre-ville ». *Le Droit*, 7 septembre.
- Le Droit*. 2006b. « Chiarelli 'clarifie' la situation du projet de train léger ». *Le Droit*, 12 octobre.
- Le Droit*. 2006c. « Réaction mitigée chez certains conseillers ». *Le Droit*, 12 octobre.
- Le Droit*. 2006d. « Train léger : Harper sommé de remettre John Baird à sa place ». *Le Droit*, 13 octobre.
- Le Droit*. 2006e. « O'Brien veut mettre le train léger au rancart ». *Le Droit*, 13 décembre.
- Le Droit*. 2007. « La Ville d'Ottawa ne dédommagera pas Siemens pour le train léger avorté ». *Le Droit*, 10 mars.
- Ottawa Citizen*. 2007. « Task force forced ». *Ottawa Citizen*, 19 janvier.

- Ottawa Citizen*. 2013. « Why not run trains on Carling? David Reevely looks at the many challenges of running light rail along the busy avenue, and why planners and politicians believe it's not a viable option ». *Ottawa Citizen*, 3 mai.
- Pierroz, Sébastien. 2013. « Le tracé du train léger inquiète la CCN ». *L'Express*, 25 avril.
- Taillon, Gilles. 2013. « Prolongement du train léger : des citoyens sont inquiets ». *Radio-Canada*, 26 avril. En ligne : <http://www.radio-canada.ca/regions/ottawa/2013/04/26/001-train-leger.shtml> [consulté le 10 mai 2013].
- Thériault, Charles. 2003. « Train léger : Ottawa prend les devants ». *Le Droit*, 18 septembre.